



Innst. S. nr. 16

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 72 (2007–2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Innledning

I proposisjonen blir det gjort framlegg om bygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland.

Hovudmålet med prosjektet er å gi Jondal kommune betre og kortare samband mot Kvinnherad og vidare via Folgefonntunnelen mot Odda og E134. Jondal kommune har vel 1 000 innbyggjarar. Jondalstunnelen blir også vurdert som viktig for den regionale utviklinga i kommunane på og rundt Folgefonnhalvøya i Hardanger.

Finansieringa av Jondalstunnelen er basert på bompengar, statleg tilskot (overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt), tilskot frå kommunane Kvam, Odda og Jondal og fylkeskommunale midlar.

Omtale av utbyggingen

Det ligg føre planar for fleire traséløysingar. Fylkesmannen har lagt opp til at endeleg val av løysing vil bli tatt etter at det er henta inn tilbod frå entreprenør på fleire alternativ.

Konsekvensutgreinga med ei rekke alternative løysingar blei godkjent i 2004. Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for prosjektet etter alternativ S1 + S9 i Kvinnherad kommune og alternativ N2 i Jondal kommune. Det er i tillegg utarbeidd forslag til reguleringsplan for alternativ S6 i Kvinnherad kommune og alternativ N6 i Jondal kommune. Ved full

utbygging inngår S1 i alle alternativa. Dette gir følgende kombinasjonar:

- S1 + S9 + N2
- S1 + S9 + N6
- S1 + S6 + N2
- S1 + S6 + N6

Alternativ S9 går i dag gjennom bygda ovanfor busetjinga i Øyre og Flatabø med tunnelpåhogg på nordsida av Nordrepollen. Alternativ S6 går opp langs Øyresdalen med tunnelpåhogg under anleggsvegen frå kraftutbygginga.

Dei godkjente reguleringsplanane omfattar kombinasjonen S1+S9+N2. Med denne kombinasjonen blir lengda på tunnelen 8,3 km, og dette er den løysinga som gir den kortaste tunnelen. Kombinasjonen S1 + S6 + N6 gir den lengste tunnelen på om lag 10 km.

Totalkostnadene ved full utbygging av kvar av dei fire kombinasjonane varierer frå om lag 1 000 mill. kroner til om lag 1 200 mill. kroner. Dette omfattar utbygging av tofelts veg på heile strekninga frå rv. 551 i Kvinnherad til Belsnes i Jondal.

Reguleringsplanen i Kvinnherad kommune blei kalla inn av Miljøverndepartementet, jf. § 27-2 nr. 3 andre ledd. Etter ei samla vurdering kom departementet i juni 2007 til at reguleringsplanen ikkje blir endra eller oppheva.

Til grunn for finansieringsplanen ligg m.a. ei redusert utbygging innanfor dei godkjente reguleringsplanane på dagstrekninga frå Øyre til tunnelpåhogget på nordsida av Nordrepollen og sjølv Jondalstunnelen.

Fylkeskommunen legg til grunn at det skal hentast inn tilbod for alle dei fire kombinasjonane. Dersom tilboda fører til at andre alternativ enn S1+S9+N2 kan realiserast innanfor finansierings-

opplegget som er lagt til grunn, går fylkeskommunen inn for at trasévalet/reguleringsplanane blir behandla på nytt.

I proposisjonen er det lagt til grunn anleggsstart hausten 2009 og trafikkopning i 2012.

Rassikring

Statens vegvesen har vurdert rassikringstiltak m.a. langs eksisterande fylkesveg 51 mellom rv. 551 og tunnelpåhogget for Jondalstunnelen.

Ved redusert utbygging legg Statens vegvesen opp til å etablere rassikringsgjerde på to strekningar som til saman er om lag 1,1 km.

Ved full utbygging av traseen vil delar av strekninga ved Bergfjelltunnelen bli flytta nærare fjorden. Dette vil redusere rasfaren. I tillegg vil den breie grøfta bli forlenga med 500 m.

Lokalpolitisk behandling

Den lokalpolitiske behandlingen er nærare omtala i kapittel 3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunen gjennom vedtak i fylkestinget 4. mai 2005 har streka under at Jondalstunnelen er eit fylkesvegprosjekt som fylkeskommunen står ansvarleg for. Fylkeskommunen har tatt på seg å dekke eventuell kostnadsauke.

Kostnadsoverslag og nytte av utbyggingen

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 730 mill. 2007-kroner og ei kostnadsramme på 810 mill. 2007-kroner. Omrekna til 2008-prisnivå er styringsramma 760 mill. kroner og kostnadsramma 840 mill. kroner.

Basert på at prosjektet blir delvis bompengefinansiert, er samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) rekna til -150 mill. kroner ved redusert utbygging. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til -0,2.

Trafikkgrunnlag

Når Jondalstunnelen står ferdig, vil det vere fire alternative ruter frå Odda til området vest/nord for Hardangerfjorden:

1. Via ferjesambandet Utne–Kvanndal
2. Via Hardangerbrua (ferjesambandet Brimnes–Bruravik fram til opninga av brua)
3. Via ferjesambandet Løfallstrand–Gjermundshamn
4. Via Jondalstunnelen og ferjesambandet Jondal–Tørvikbygd.

At trafikantane har fleire alternativ, fører til at det er komplisert å rekne ut fordelinga på dei ulike rutene og dermed trafikkgrunnlaget for Jondalstunnelen.

Statens vegvesen sin transportmodell for Hordaland er nytta som grunnlag for å rekne ut trafikkgrunnlaget for Jondalstunnelen. Fleire konsulentar har vore engasjerte for å kvalitetssikre trafikkgrunnlaget.

Statens vegvesen har tilrådd at det blir lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på 340 kjøretøy (ÅDT) for Jondalstunnelen i opningsåret som her er rekna til 2010. Det er føresett at den årlege trafikkveksten er i samsvar med dei prognosane for Hordaland som blei utarbeidde til arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015.

Finansieringsopplegg

Finansieringsmodellen bygger på følgjande element: Bompengar, statleg tilskot, kommunale tilskot, og fylkeskommunale midlar.

Finansieringsplanen som er lagt til grunn, er vist i tabellen nedenfor:

Finansieringsplan

	Mill. 2008-kr
Bompengar – forskotsinnkrevjing i ferjesambandet Jondal – Tørvikbygd ...	9
Bompengar – etterskotsbompengar på prosjektet*	74
Statleg tilskot	52
Kommunale tilskot	58
Fylkeskommunale midlar – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	60
Fylkeskommunale midlar – konsesjonskraftmidlar ("driftsmidlar")	19
Fylkeskommunale midlar – låneopptak/andre midlar	488
Sum	760

* I tillegg kjem bompengar til dekking av renter på bompengelån, innkrevjingskostnader, drift av bompengeselskapet, etablering av automatisk innkrevjing frå 2016 og tilbakeføring av tapte trafikkinntekter for Folgefonntunnelen.

Fylkestinget har i vedtak av 4. mai 2005 slått fast at Jondalstunnelen er eit fylkesvegprosjekt som fylkeskommunen står ansvarleg for. Fylkeskommunen har tatt på seg å dekke eventuell kostnadsauke.

Samferdselsdepartementet presiserer at staten sitt økonomiske ansvar for prosjektet er avgrensa til tilskot på 52 mill. 2008-kroner. Gjennom overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt var det høve til å prioritere tilskot på inntil 50 mill. kroner til slike prosjekt innafor fylkesfordelt ramme for perioden 2002–2005. For prosjektet Jondalstunnelen blei det opna for å utvide ordninga til også å omfatte perioden 2006–2009. Ved behandlinga av statsbudsjettet for 2005 løyvde Stortinget 30 mill. 2005-kroner til pro-

sjektet Jondalstunnelen, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005).

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i 15 år sjølv om bompengelånet skulle bli nedbetalt tidlegare. Bompengeinnkrevjinga er likevel føresett avgrensa til å dekke bompengelånet med tillegg av kommunane sine ekstratilskot (3 mill. kroner) og fylkeskommunen sitt ekstra låneopptak (18 mill. kroner).

Eventuell redusert inntening er ikkje eksplisitt nemnt i dei fylkeskommunale vedtaka. Statens vegvesen Vegdirektoratet tilrår at det i tråd med vanleg praksis for bompengeprojekt blir gitt høve til at bompengeselskapet etter avtale med direktoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. utover prisstigninga og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Samferdselsdepartementet støttar denne vurderinga.

Samferdselsdepartementet legg stor vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til å delfinansiere utbygginga med bompengar. Sidan dette er eit fylkesvegprosjekt, må det etter departementet sitt syn leggjast spesielt stor vekt på fylkeskommunen sitt forslag til finansieringsopplegg inklusive forskotsinnkrevjing på ferjesambandet Jondal–Tørvikbygd. Etter ei samla vurdering tilrår derfor Samferdselsdepartementet bompengelopplegget, inklusiv forskotsinnkrevjing i ferjesambandet.

Det er lagt til grunn at etterskotsinnkrevjinga vil skje i ein bomstasjon ved Øyre i Kvinnherad kommune.

Odda, Kvam og Jondal kommunar har sagt seg villige til å gå inn med tilskot på til saman 58 mill. kroner, fordelt med ein tredel (19,35 mill. kroner) på kvar kommune.

Det er etablert ei ordning med kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift. Fylkestinget har gått inn for at til saman 60,5 mill. kroner for åra 2004–2007 skal gå til bygging av Jondalstunnelen.

Med ei ramme på 50 mill. kr i årlege konsesjonskraftinntekter blir det årlege tilskotet til Jondalstunnelen på 6,5 mill. kroner. Førebels har fylkeskommunen lagt inn midlar for perioden 2007–2009 på til saman 19,5 mill. kroner. Fylkeskommunen omtalar desse midlane som driftsmidlar.

Basert på at totale kostnader er 730 mill. 2007-kroner har fylkeskommunen lagt til grunn at behovet for midlar ut over bompengar, statleg tilskot, kommunale tilskot, kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift og fylkeskommunale konsesjonskraftmidlar skal finansierast ved opptak av lån.

Andre føresetnader for finansieringsplanen går fram av kapittel 8 i proposisjonen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Thor Erik Forsberg, Torstein Rudi, Tor-Arne Strøm, Tone Merete Sønsterud og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at ordningen med statlig tilskudd til store fylkesvegprosjekter ble avvirket fra og med 2001 og innlemmet i inntektssystemet til fylkeskommunene.

Komiteen vil minne om at opprinnelig fordeling av kostnader knyttet til finansiering av slike prosjekter var hhv. 40 pst. på fylkeskommunen og 60 pst. på staten. Komiteen viser til at det i forbindelse med denne omleggingen var aktuelt å gi særskilt finansiering til noen større fylkesvegprosjekter som en overgangsordning.

Komiteen viser til at i budsjettinnstillingene for Samferdselsdepartementet for budsjettårene 2002, 2003 og 2005 er prosjekt Jondalstunnelen omtalt som et slikt "større fylkesvegprosjekt".

Komiteen viser til vedtak om ekstra statlig bevilgning på 30 mill. kroner som kom i statsbudsjettet for 2005.

Komiteen er tilfreds med at dette viktige prosjektet for regionen Indre Hardanger nå er grundig utredet, kvalitetssikret flere ganger og finansiert.

Komiteen har merket seg at Jondalstunnelen knytter sammen et bo- og arbeidsmarked på 30 000 innbyggere gjennom forbedring av transportsystemet i regionen.

Komiteen har merket seg at berørte kommuner gir tilskudd til prosjektet, at kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift brukes som finansieringstilskudd til prosjektet og at Hordaland fylkeskommune selv bidrar med hele 507 mill. kroner, dvs. 66,7 pst.

Komiteen understreker at prosjektet også inngår som et viktig ledd i arbeidet med å modernisere stamvegforbindelsen mellom Vestlandet og Østlandet, E134, over Haukeli.

Komiteen har også merket seg at reguleringsplan for prosjektet er endelig bekreftet av Miljøverndepartementet i brev av 14. juni 2007 som vedlegges saken.

Komiteen har merket seg at arbeidet med anbudsutlysning ble igangsatt da proposisjonen ble ferdigstilt for å ta inn igjen noe av den forsinkelsen prosjektet har hatt. Komiteen er opptatt av at det

videre arbeidet med realiseringen av prosjektet skjer uten ytterligere forsinkelser. Komiteen er kjent med at det foreligger planer for flere traséløsninger og at endelig valg av løsning vil bli tatt etter at det er innhentet anbud på flere alternativ.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslaget i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til prosjektets bakgrunn som "større gjenværende fylkesvegprosjekt" der fordeling mellom stat og fylkeskommune var hhv. 60 pst. og 40 pst. Fylkesvei 107 Jondalstunnelen i Hordaland er et slikt prosjekt. En slik fordeling brukt også på dette prosjektet ville medført statlig finansiering med et beløp på 456 mill. kroner i stedet for forslaget i prosjektets finansieringsplan på 52 mill. kroner. Disse medlemmer mener derfor at staten i alle fall bør finansiere den delen av samlet finansieringsplan som i forslaget er foreslått dekket med bompenger. Disse medlemmer peker på at statlig andel da vil øke fra forslaget på 52 mill. kroner og 6,8 pst. av totalt 760 mill. kroner til 135 mill. kroner og 17,8 pst. av totalbeløpet, likevel vel 300 mill. kroner lavere enn gammel ordning ville medført på et slikt prosjekt.

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet har gjennomgått en omfattende ekstern kvalitetssikring. På forespørsel fra komiteen til Samferdselsdepartementet er rapporter fra hhv. juni 2006, oktober 2006 og november 2007 fremlagt. Fra siste rapport har disse medlemmer merket seg at det siden 2005 er utført supplerende grunnundersøkelser som bekreftet tidligere antakelser om grunnforholdene. Ut over dette er det ikke utført videre prosjektering eller utvikling av prosjektet siden 2005. Disse medlemmer har merket seg at til tross for dette har Statens vegvesen utarbeidet nye inntekts- og kostnadsanslag, som med redusert trafikkgrunnlag og derved redusert inntekt har økt finansieringsrammen for prosjektet.

Disse medlemmer har videre merket seg at verken Statens vegvesen eller ekstern kvalitetssikring har funnet det nødvendig eller naturlig med kalkyler som tydeligere er basert på bygging av tilsvarende vegtunnel i samme nærområdet; nemlig Folgefonntunnelen. Bygginga av den tunnelen startet i juni 1998 og tok 3 år. Folgefonntunnelen ble åpnet 15. juni 2001. En reise som tidligere tok 4 timer, tar nå 10 minutter. Folgefonntunnelen er 11,1 km lang. Den går gjennom fjellet under Folgefonna og forbinder Eitheim i Odda kommune med Mauranger i Kvinnherad kommune som del av rv. 551. Disse medlemmer viser til at Jondalstunnelen er en tunnel av

samme type og samme lengde (8,3 km, ev. 10 km dersom lengre løsning kan realiseres innenfor kostnadsrammen.) Disse medlemmer viser til den evalueringen som Vegdirektoratet selv gjennomførte etter byggingen av Folgefonntunnelen. Prosjektet ble gjort tidsmessig og kostnadmessig innenfor finansieringsrammen, og med bygging utført av to ulike anleggsentreprenører og som begynte i hver sin ende av tunnelen, hhv. fra Odda og fra Kvinnherad. Disse medlemmer viser til Dokument nr. 15 (2003–2004) og skriftlig spørsmål nr. 374, datert 12. februar 2004.

Disse medlemmer har merket seg at bruk av bompengefinansiering vil medføre innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskap på 44 mill. kroner, samt at rentene på bompengelån (finansieringskostnader) betales med bompenger og utgjør 48 mill. kroner. Samlet blir tilleggsregningen for bilistene knyttet til bruk av bompenger hele 92 mill. kroner. Samlet gir dette bilistene en regning på 175 mill. kroner, hvorav 47,5 pst. utgjør bompengedrag til prosjektet og 52,5 pst. finansieringskostnader knyttet til bompenger.

Disse medlemmer mener bruk av bompenger til finansiering av dette prosjektet med overtydelighet viser frem de urimelige merkostnadene knyttet til bruk av bompengefinansiering istedenfor statlig finansiering. Disse medlemmer viser til sine merknader om bruk av bompengefinansiering i tidligere saker i denne stortingsperioden og i innstillingen til St.prp. nr. 70 (2007–2008) som behandles av komiteen høsten 2008.

Disse medlemmer viser igjen til at med dette prosjektets bakgrunn er det særlig grunn for at statens bidrag til finansieringen bør økes og bompengefinansiering ikke brukes.

Disse medlemmer har merket seg svarene fra Samferdselsdepartementet gitt i brev av 14. oktober 2008 på spørsmål fra komiteen.

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet støtter vurderingen fra Vegdirektoratet om å vurdere innføring av automatisk innkreving både for Jondalstunnelen og for Folgefonntunnelen. Disse medlemmer viser til opplysninger i proposisjonen om at etablering av automatisk bomstasjon vil medføre en investering på ca. 5,7 mill. kroner og at en effektivisering av innkrevingen på et tidligere tidspunkt enn 2016 – dersom bompengefinansiering velges for Jondalstunnelen – vil komme som et positivt bidrag til finansieringen. Disse medlemmer forutsetter at departementet sikrer en samlet effektivisering for pågående bompengeinnkreving i Folgefonntunnelen og eventuelt ny bompengeinnkreving i Jondalstunnelen for å redusere innkrevingskostnadene mest mulig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag

I

Stortinget samtykker i at prosjekt fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland gjennomføres slik det er redegjort for i St.prp. nr. 72 (2007–2008).

II

Det bevilges 135 mill. kroner i statlig bidrag til prosjektet, slik at dette sammen med kommunale tilskudd og fylkeskommunale midler sikrer fullfinansiering av prosjektet innenfor en samlet ramme på 760 mill. 2008-kroner. Stortinget ber Regjeringen sørge for at økningen i statlig bevilgning på 83 mill. kroner i forhold til foreslått finansieringsplan dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

I

Stortinget samtykker i at prosjekt fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland gjennomføres slik det er redegjort for i St.prp. nr. 72 (2007–2008).

II

Det bevilges 135 mill. kroner i statlig bidrag til prosjektet, slik at dette sammen med kommunale til-

skudd og fylkeskommunale midler sikrer fullfinansiering av prosjektet innenfor en samlet ramme på 760 mill. 2008-kroner. Stortinget ber Regjeringen sørge for at økningen i statlig bevilgning på 83 mill. kroner i forhold til foreslått finansieringsplan dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Jondalstunnelen AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen etter vilkåra i St.prp. nr. 72 (2007–2008) og Innst. S. nr. 16 (2008–2009).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. oktober 2008

Per Sandberg

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. oktober 2008

St.prp. nr. 72 (2007-2008) Om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland

1. Omtale av utbyggingen

i) Kan det klargjøres nærmere om prosjektets bakgrunn som "gjenværende stort fylkesvegprosjekt" (overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt)?

Svar:

Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål ble fra og med 2001 innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene, jf. St.prp. nr. 62 (1999-2000) og Innst. S. nr. 252 (1999-2000). I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, gikk flertallet i samferdselskomiteen inn for en overgangsordning som skulle sikre at gjenværende større fylkesvegprosjekter kunne realiseres i perioden 2002-2005, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet for denne fireårsperioden ble det derfor gitt adgang til å prioritere slike prosjekter innenfor rammen til øvrige riksveger (fylkesfordelt ramme). Overgangsordningen ble omtalt i St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 89.

Tidligere fastsatte kriterier for statlige tilskudd til store fylkesvegprosjekter ble forutsatt lagt til grunn for overgangsordningen. Dette innebærer at tilskudd skulle gå til bl.a. nye prosjekter som har betydning for distriktenes tilgjengelighet til sentra og hovedvegnettet. Kriteriene omfattet videre nye veglenker som vil gi befolkningen vesentlig kortere reisetid til et (større) tettsted. Gjennom overgangsordningen var det anledning til å prioritere tilskudd på inntil 50 mill. kr pr. prosjekt. For Jondalstunnelen ble det ved behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 åpnet for at ordningen utvides til å omfatte også denne perioden, jf. omtale på side 18 i proposisjonen.

ii) Kan det opplyses om hvilke andre tilsvarende "store fylkesvegprosjekt" som er gjennomført, og hvilken statlig finansiering slike prosjekter har fått?

Svar:

Fv 67 Bru til Tautra i Nord-Trøndelag og fv 220 Bru til Sundøya i Nordland ble vedtatt mens tilskuddsordningen over post 60 eksisterte, og avtalte finansieringsplaner for disse prosjektene ble fulgt opp under overgangsordningen. Det ble bevilget 18

mill. kr til Bru til Tautra og 25 mill. kr til Bru til Sundøya. Til fv 17 Frøystadvågen - Hjelmeset i Møre og Romsdal ble det bevilget 18 mill. kr og til fv 751 Beisfjordvegen i Nordland 20 mill. kr (alle tall i 2006-prisnivå).

2. Trafikkgrunnlag

Det er lagt til grunn at bompengeneinnkreving for Folgefonntunnelen blir opphevet fra 2016 og at trafikken i Jondalstunnelen etter dette blir redusert med om lag 50 ÅDT. i) Hva er begrunnelsen for dette, og når trafikantene fortsatt kan kjøre videre direkte til Odda, men altså kun betaler for én tunnelpassering i stedet for felles betaling for to tunnelpasseringer.

Svar:

Bakgrunnen for dette er at så lenge det er bompengeneinnkreving i Folgefonntunnelen vil det ikke være noen vesentlig merkostnad ved å velge ruta Folgefonntunnelen - Jondalstunnelen og videre ferja Jondal - Tørvikbygd i stedet for Folgefonntunnelen og videre ferja Årsnes - Gjermundshamn, jf. timesregelen som innebærer at trafikanter som passerer både Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen i løpet av en time bare skal betale for passeringen i Jondalstunnelen. Når bompengeneinnkrevingen for Folgefonntunnelen blir opphevet, er det lagt til grunn at forskjellen mellom de to alternativene vil bli i størrelsesorden 70 - 80 kr.

3. Finansieringsopplegg

i) Hva er samlede innkrevingskostnader og samlede rentekostnader for prosjektet med den finansieringsløsning som er foreslått i proposisjonen?

ii) Hvor mye av de samlede rentekostnadene for prosjektet betales gjennom bompenger?

Svar på i) og ii) samlet:

Det framgår på side 18 i proposisjonen at innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet er beregnet til 44 mill. kr.

Samlede rentekostnader for prosjektet består av renter på to lån: 1) renter på bompengelån og 2) renter ved fylkeskommunalt låneopptak.

Rentene på bompengelån (finansieringskostnader) betales med bompenger. Disse er beregnet til 48 mill. kr, jf. side 18 i proposisjonen.

Fylkeskommunen har lagt til grunn at deres låneopptak blir på 532 mill. kr i løpende kroner. Fylkes-

kommunen opplyser at de legger til grunn serielån i 30 år med 5,5 pst. lånerente. Med disse forutsetningene blir rentekostnadene om lag 450 mill. kr.

Summen av renter på bompengelån og renter på fylkeskommunalt lån blir dermed om lag 500 mill. kr.

iii) I proposisjonen er det oppgitt investeringskostnader på 5,7 mill. kroner ved overgang til automatisk bomstasjon. Årlige innkrevingskostnader er oppgitt til 4,6 mill. kroner. - Hva blir årlige innkrevingskostnader ved automatisert bomstasjon, og hva er begrunnelsen for at departementet ikke vil anbefale automatisert anlegg omgående for både prosjekt Jondalstunnelen og igangværende bompengennevning i Folgefonntunnelen?

Svar:

På side 21 i proposisjonen er det lagt til grunn at årlige innkrevingskostnader etter 2016 vil ligge på 2,3 mill. kr ved automatisk bomstasjon. Det legges til grunn samme kostnader ved en ev. automatisert innkreving fra Jondalstunnelen når denne åpnes for trafikk.

Bakgrunnen for bompengeprogget for Jondalstunnelen er forholdet til Folgefonntunnelen, der det er manuell innkreving. I 2004 ble det vurdert å automatisere innkrevingen, men styret i bompengeselskapet fant ikke dette regningssvarende. For å sikre samordningen mellom de to bomstasjonene har Samferdselsdepartementet lagt fylkeskommunens bompengeprogget for Jondalstunnelen til grunn, men det framgår av proposisjonen at Vegdirektoratet mener at innføring av automatisert innkreving både for Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen bør vurderes nærmere fram til åpningen av Jondalstunnelen og at

Samferdselsdepartementet støtter denne vurderingen.

4. Anbudsutlysning

Arbeid med anbudsutlysning skal være igangsatt.

i) Hvordan mener departementet at anbudsutlysning, som inneholder flere traséalternativ, kan håndteres anbudsmessig slik at utlyser kan velge det alternativ som gir best løsning innenfor samlet finansieringsramme?

Svar:

Fylkeskommunen legger til grunn at det skal innhentes tilbud for alle de fire kombinasjonene av traséalternativ. Dette er en av flere måter å innhente anbud på innenfor anskaffelsesregelverkets rammer. Jondalstunnelen er et fylkeskommunalt prosjekt, og fylkeskommunen har således ansvar for anbudsutlysningen. Jeg har full tillitt til at fylkeskommunen håndterer dette på en god måte, og innenfor anskaffelsesregelverkets rammer. Ut over dette vil jeg ikke legge meg opp i fylkeskommunens håndtering av saken.

ii) Har departementet formening om at anbudsreglene bør endres for å sikre anbudsmessig håndtering av en slik problemstilling med samtidig anbud på flere alternativer?

Svar:

Departementet kan ikke se at anskaffelsesregelverket må endres for å kunne håndtere konkurranser med flere alternative løsninger.

Vedlegg 2**Brev fra Miljødepartementet til Kvinnherad kommune, datert 14. juni 2007****Innkalt reguleringsplan for Jondalstunnelen**

Miljøverndepartementet innkalte reguleringsplan for Fv 107 Jondalstunnelen i Kvinnherad kommune 7. desember 2006, ettersom departementet fant å ville vurdere saken nærmere i forhold til nasjonale miljøsyn.

Det ble avholdt et møte i Miljøverndepartementet 18. januar 2007, der formålet var å samle alle parter og belyse saken best mulig. Befaring i saken ble avholdt 14. mars i år, med representanter fra Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet, fylkesmannen i Hordaland, Hordaland fylkeskommune, Kvinnherad- og Jondal kommuner og representanter for grunneiere i Nordrepollen.

Etter plan- og bygningsloven § 27-2 nr. 3 andre ledd kan departementet av eget tiltak oppheve eller endre reguleringsplanen dersom den strider mot nasjonale interesser, fylkesplan eller arealdelen av kommuneplanen.

Etter en samlet vurdering er Miljøverndepartementet kommet frem til at reguleringsplan for Jondalstunnelen i Kvinnherad kommune ikke endres eller oppheves.

Departementet ber fylkesmannen behandle klagen i saken på vanlig måte, men gjør oppmerksom på at departementets vedtak er bindene for fylkesmannen hva gjelder de regionale og nasjonale interesser.