



Innst. S. nr. 18

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 2 (2008–2009)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland

Til Stortinget

SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland. Ferjekaia vil erstatte noverande ferjekai på Løfallstrand i sambanda til Gjermundshamn og Varaldsøy. I tillegg til bygging av ferjekai på Årsnes vil det bli gjennomført utbetringstiltak på rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes.

Riksvegferjesambandet mellom Løfallstrand og Gjermundshamn er viktig både for lokaltrafikk og for langdistansetrafikk til og frå Sør- og Austlandet. Rv 551 frå Odda til Løfallstrand, ferje til Gjermundshamn og rv 48 vidare frå Gjermundshamn mot Bergen er eitt av fleire nytta reiseval på strekninga mellom Odda og Bergen. For lokalbefolkninga i Kvinnherad, på sørsida av Hardangerfjorden, er ferjesambandet den mest nytta reisevegen over fjorden og vidare mot Bergensregionen.

Samferdselsdepartementet har merka seg at dagens ferjekai på Løfallstrand er gammal og nedsliten. Området på Årsnes, der den nye kaia kjem, vil få betre plass og seglingsforholda blir betre. Departementet har merka seg at det vil bli sett av midlar til å utbetre rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes, som vil bli tilfartsveg til den nye ferjekaia for trafikken sør for Årsnes. Departementet legg stor vekt på at det

er lokalpolitisk tilslutning til å delfinansiere bygginga med bompengar.

Det er lagt opp til anleggsstart våren 2009. Ferjekaia er planlagt opna for trafikk hausten 2010. Utbetringstiltaka på riksvegen mellom Løfallstrand og Årsnes vil bli gjennomførte parallelt med bygginga av ferjekaia.

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen.

Bygging av ny ferjekai på Årsnes er kostnadsrekna til 60 mill. kroner. I tillegg er det sett av 20 mill. kroner til vegutbetringane. Dette gir eit samla kostnadsoverslag på 80 mill. kroner.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til -50 mill. kroner. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til -0,6.

Finansieringsopplegg

Tiltaka er føresette finansierte med statlege midlar og bompengar. Bompenginntektene vil komme frå auka takstar i ferjesambanda. Delar av finansieringa er basert på utsett statleg refusjon av tidlegare forskotterte midlar frå Kvinnherad kommune.

Det er lagt til grunn 40 mill. kroner i statlege midlar og at 40 mill. kroner vil bli finansiert med bompengar. Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing med ein innkrevjingsperiode på 15 år frå fullføring av prosjektet i 2010.

Det er vidare lagt opp til eit bompengepåslag pr. gjennomsnittstreise på om lag 21 kroner. Dette tilsvarar ein auke på fire takstsoner, dvs. frå takstzone 6 til takstzone 10. Det er føresette rabattar i samsvar med rabattordningane i riksregulativet for ferjetakstar. Andre føresetnader for finansieringsplanen går fram av proposisjonen.

Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av riksvegen mellom Løfallstrand og Årsnes, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karita Bekkemellem, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm, Tone Merete Sønsterud og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, vil vise til at den nye ferjekaia på Årsnes i Kvinnherad kommune vil avløyse den nedslite og lite tidsmessige ferjekaia på Løfallstrand.

Fleirtalet registrerer og legg stor vekt på at det er stor lokalpolitisk semje om prosjektet og finansieringa av dette.

Fleirtalet tek til etterretning at det her dreier seg om eit bompengeprojekt der ekstern finansiering utgjer 50 pst. av totalkostnaden på 80 mill. kroner. Bompengane vil bli kravde inn på ferja, og vil utgjere eit påslag på 4 takstsoner. Bompengeperioden er sett til 15 år.

Fleirtalet vil vise til brev frå departementet av 17. oktober 2008 med svar på spørsmål frå komiteen. Av svara går det fram at det er Hordaland fylkeskommune som vil etablere og drifte bompengeselskapet, og som vert ansvarleg for innkrevjinga av bompengar på ferja.

Fleirtalet sluttar seg også til at tidlegare avtalt refusjon til Kvinnherad kommune på 20 mill. kroner til vegprosjektet rv 551 Austrepollen–Løfallstrand går inn som ei ny forskotering med tilbakebetaling i perioden 2010–2013.

Fleirtalet er samd i at det er på høg tid med utbygging av ei ny ferjekai, og synest det er prisverdig at eit lokalt initiativ om medfinansiering gjer det mogleg med ei forsert realisering.

Fleirtalet er kjent med at det er relativt stor trafikk over ferjesambandet Løfallstrand–Varaldsøy–Gjermundshavn, og at dette skapar oppstuvings- og køproblem, særleg i sommarsesongen. Dette ferjesambandet er også det ferjesambandet med flest attståande bilar på grunn av dårleg infrastruktur og urasjonelt seglingsmønster for ferjene.

Fleirtalet registrerer at det er lagt opp til anleggsstart våren 2009, med ferdigstilling hausten

2010. Fleirtalet ser det som uheldig at byggeperioden er planlagt over to sommarsesongar, og har forståing for at dette er uheldig.

Fleirtalet ønskjer med si raske behandling av saka å bidra til ei mogleg forsering og innkorting av byggeperioden, slik at byggearbeida kan vere avslutta til sommarsesongen 2010, og ber difor om at dette blir gjennomført om mogleg.

Fleirtalet er samd med departementet i at dette ferjesambandet er viktig for så vel lokaltrafikken som for langdistansetraffikken mellom Vestlandet og Sør- og Austlandet.

Fleirtalet konstaterer dessutan at Hordaland fylkesting har gått inn for ein ferjefri kyststamveg mellom Sunnhordland og Bergen gjennom Fusa. Når denne i framtida står ferdig, vil ferjesambandet over Årsnes–Gjermundshavn stå fram som enda gunstigare for langdistansetraffikken, og modernisere stamvegsambandet mellom Vestlandet og Austlandet, E134, over Haukeli.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 t.o.m. 2007–2008 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift. Disse medlemmer viser til at under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur. Disse medlemmer mener dette er en beklagelig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere, og disse medlemmer viser til at etter Fremskrittspartiets mening er det viktig at deler av avkastningen av landets formue investeres i innlands realkapital uten risiko og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko.

Disse medlemmer mener også at Regjeringen og departementet aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av bompenger til veiutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004) og St.meld. nr. 24 (2003–2004). Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003–2004) der det heter: "Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet", og videre "Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etter-skuddsinnskrevning skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser til at i mange av stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er fremmet av denne

regjeringen, og som Stortinget har ferdigbehandlet i denne perioden, er både prinsippene om nytteprinsipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger.

Disse medlemmer viser også til at bruk av bompengefinansiering gir brukerne hoveddelen av finansieringen, mens staten, som er veiholder, ofte tar den minste delen.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn veibygging, og etter regjeringspartiens siste endring av veiloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på at det ser ut til å være en ønsket politikk under denne regjeringen at bruken av bompengefinansiering økes sterkt i byområder og byliknende strøk, mens staten viderefører et visst finansieringsansvar i mindre befolkede områder av landet. Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen har utvidet det politiske presset om å akseptere bompengefinansiering under den misvisende betegnelsen "lokal medvirkning" med press om statlig medvirkning dersom såkalt "rushtidsavgift" innføres. Disse medlemmer mener dette forsterker Regjeringens politikk med å ilegge person- og varetransport med bil i byområder og byliknende strøk stadig mer skatt og avgift. Disse medlemmer vil understreke at Fremskrittspartiet er sterkt uenig i en slik politikk. Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2008–2009) sier: "Mer utbygging av gang- og sykkelveier er et satsingsområde for Regjeringen. Det er et mål at flere arbeidsreiser skal skje med sykkel eller til fots, særlig i de store byområdene." Disse medlemmer har merket seg at også denne satsingen er basert på omfattende finansiering med bompenger.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengbidrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har

fremsendt til Stortinget i de tre første sesjonene (med unntak av Oslopakke 3) er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,25 mrd. kroner og 4 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge. For Oslopakke 3 er innkrevingskostnadene alene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Dette viser etter disse medlemmers vurdering at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen og nå er uten styring.

Disse medlemmer har merket seg at denne utviklingen ser ut til å fortsette også i sesjonen 2008–2009; både fremvist i Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2009 og i de nye enkeltprosjektene som behandles enkeltvis gjennom stortingsproposisjoner. Disse medlemmer har merket seg at mens statens investeringer til veg oppgitt i kap. 1320 post 30 er ca. 6,4 mrd. kroner, er samlede bompenginntekter i 2009 oppgitt til ca. 6 mrd. kroner – en økning fra ca. 4,9 mrd. kroner i 2008.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er infrastruktur og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning sammen med egne nasjonale infrastrukturprogrammer gjøre det mulig med nødvendig veibygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser bl.a. til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kroner. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 pst., jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 pst. og bredbånd 5 pst."

Disse medlemmer peker også på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering sikres for samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering), og uten at opplegg for de årlige statsbudsjett endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljø og fra

enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for en slik løsning som Fremskrittspartiet her beskriver. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier; Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2008) Om opprettelse av et statlig veiselskap, Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008) Om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap og Dokument nr. 8:79 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 243 (2007–2008) Om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap.

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer understreker at riksveiferjesambandet mellom Løfallstrand og Gjermundshamn er viktig både for lokaltrafikk og for langdistansetrafikk. Rv 551 fra Odda til Løfallstrand, ferje til Gjermundshamn og rv 48 videre fra Gjermundshamn mot Bergen er en av flere reiseruter som brukes på strekningen mellom Odda og Bergen. Også for lokalbefolkningen i Kvinnherad på sørsiden av Hardangerfjorden er ferjesambandet en viktig reiseveg mot Bergensregionen.

Disse medlemmer er kjent med at dagens ferjekai på Løfallstrand er gammel og nedslitt. Disse medlemmer mener derfor at bygging av ny ferjekai er nødvendig, og understreker behovet for at byggingen igangsettes og gjennomføres raskest mulig slik at ferdigstillelse kan være klar til sommeren 2010.

Disse medlemmer mener bygging av ny ferjekai på riksveiferjesamband skal finansieres av staten. Disse medlemmer viser til brev fra Samferdselsdepartementet datert 17. oktober 2008 med svar på spørsmål fra komiteen. Disse medlemmer har merket seg henvisningen til at det i vegloven er gitt hjemmel for at bompenger kan benyttes også til finansiering av ferjekaiar fordi slike anlegg inngår som en del av vegnettet. Disse medlemmer viser til svar på spørsmålene 3, 4 og 5:

"3. Selve kaianlegget utgjør 60 mill. kroner av en samlet kostnad på 80 mill. kroner; altså 75 pst. Er det

gjennomført bompengefinansiering av andre ferjekai-prosjekter der kaiandelen utgjør mer enn 50 pst.?"

Svar

Det er ikke gjennomført bompengefinansierte ferjekai-prosjekter hvor kaiandelen har utgjort mer en 50 pst. I gjennomførte bompengefinansierte prosjekter hvor utbygging av ferjekai har inngått, har kaiandelen så langt utgjort en mindre del av totalprosjektet. Antallet gjennomførte prosjekter av denne typen er begrenset.

4. Hva er prosjektets samlede finansieringskostnader, og hvor mye av dette dekkes med bompenger?"

Svar

Basert på forutsetningene i proposisjonen er totale finansieringskostnader beregnet til ca. 14 mill. kroner. Hele finansieringskostnaden dekkes inn med bompenger innenfor den forutsatte bompengeperioden på 15 år.

5. Hva er samlet innkrevingskostnader for bompenger i bompengeperioden?"

Svar

De årlige innkrevingskostnadene er anslått til 0,2 mill. kroner. Dette gir en samlet innkrevingskostnad over bompengeperioden på 3 mill. kroner. Den lave innkrevingskostnaden skyldes at innkrevingen skjer i form av et ferjetakstpåsleg. Dermed kan et allerede etablert billetteringssystem og -apparat benyttes i innkrevingen."

Disse medlemmer har merket seg protokolltilførsel i forbindelse med at Hordaland fylkesting behandlet saken:

"Protokollmerknad frå Høgre, Fremskrittspartiet, Kristeleg folkeparti, uavhengig og SV: "Fylkestinget meiner at vi no flyttar grensene ved å bruka bompengefinansiering ved bygging av ferjekaiar. Fylkestinget meiner at dette fullt ut burde vore finansiert over statsbudsjettet.""

Disse medlemmer har også merket seg følgende fra protokollen da saken ble behandlet:

"Vedtaket i fylkestinget er gjort med 35 (Ap, H, Krf, Sp, V) mot 22 (SV, Frp, RV, Uavh.) røyster.

Mindretalet røysta på eit fellesforslag frå SV og Frp som ser på ny ferjekai på Årsnes som eit høgt prioritert tiltak, men meiner at det ikkje skal finansierast med bompengar, men skal med i dei komande budsjettframlegga."

Disse medlemmer viser til at prosjektet har en finansieringsplan på 80 mill. kroner, hvorav 60 mill. kroner, dvs. 75 pst., gjelder bygging av ny kai. Av totalbeløpet skal 40 mill. kroner finansieres med bompenger. I tillegg til 40 mill. kroner skal bilistene betale finansieringskostnader på 14 mill. kroner og innkrevingskostnader på 3 mill. kroner. Dette innebærer at samlet kostnad som dekkes med bompenger er 57 mill. kroner, og ikke 40 mill. kroner. Finansie-

rings- og innkrevingskostnader utgjør altså et tillegg på 42,5 pst. for bilistene.

Disse medlemmer finner en slik finansieringsmetode svært urimelig. Disse medlemmer mener at dette prosjektet viser at denne regjeringen nok en gang utvider grensene for bruk av bompengefinansiering med det resultat at regningen for bilistene blir urimelig stor.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

I

Stortinget godkjenner bygging av ny ferjekai på Årsnes og utbedring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland slik prosjektet er beskrevet i St.prp. nr. 2 (2008–2009).

II

Prosjektet finansieres i sin helhet med statlige midler som også skal omfatte finansieringskostnader. Utvidet finansieringsramme i forhold til fremlagt finansieringsplan i St.prp. nr. 2 (2008–2009) dekkes i sluttsaldering av statsbudsjettet for 2008."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

I

Stortinget godkjenner bygging av ny ferjekai på Årsnes og utbedring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland slik prosjektet er beskrevet i St.prp. nr. 2 (2008–2009).

II

Prosjektet finansieres i sin helhet med statlige midler som også skal omfatte finansieringskostnader. Utvidet finansieringsramme i forhold til fremlagt finansieringsplan i St.prp. nr. 2 (2008–2009) dekkes i sluttsaldering av statsbudsjettet for 2008."

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av bygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 2 (2008–2009) og Innst. S. nr. 18 (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

leiar

Øyvind Halleraker

ordførar

