



Innst. S. nr. 30

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 76 (2007–2008)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms

Til Stortinget

SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen, som er ein undersjøisk tunnel mellom Balsnes og Larseng i Tromsø kommune.

Fastlandssambandet erstattar riksvegferjesambandet Vikran–Larseng.

Ryaforbindelsen vil betre kommunikasjonen internt i Tromsø kommune og mellom Tromsøområdet og delar av Balsfjord kommune.

Nærleiken til Tromsø sentrum (3 mil) gjer at det kan ventast ein auke i arbeidspendlinga etter at Ryaforbindelsen er bygd. I tillegg kan det påreknast ein auke i fritidsreiser til hytter og rekreasjonsområde på Malangshalvøya.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,2 km ny tofelts veg med vegbreidde 8,5 m, inkl. ein undersjøisk tunnel på 2,7 km. Reisetida vil bli korta ned frå i gjennomsnitt ein halv time til under fem minutt. I tillegg vil den faktiske kjørelengda for dei fleste trafikantane bli litt kortare enn i dag då tunnelen er plassert på ein annan stad enn ferjesambandet.

Kostnadsoverslaget er 240 mill. 2007-kroner, inkl. 4 mill. kroner til bygging av bomstasjon. Omrekna til 2008-prisnivå blir kostnadsoverslaget 250 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag 110 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0,4.

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

I 2007 hadde ferjesambandet ein årsdøgntrafikk på om lag 270 kjøretøy. Det er lagt til grunn ein årsdøgntrafikk på 320 kjøretøy i opningsåret 2011, noko som inneber ein eingongsvekst på nærare 15 pst.

Veksten i trafikken i ferjesambandet har etter 2000 vore på om lag 3 pst. pr. år. I finansieringsplanen for Ryaforbindelsen er det rekna med ein årleg trafikkvekst på 2 pst. frå trafikkopning i 2011 til og med 2019. Deretter er det lagt til grunn 1 pst. vekst.

Finansieringsopplegg

Det er planlagt å starte anleggsarbeida første halvår 2009, med fullføring våren 2011. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

Innspara ferjetilskot

Det er lagt til grunn at innspara ferjetilskot som følgje av dagens ferjesamband mellom Vikran og Larseng blir lagt ned, skal nyttast til å delfinansiere Ryaforbindelsen. Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet på 55 mill. 2008-kroner frå innspara driftstilskot over ein 15-årsperiode. Innspara kapitalkostnader for ei statleg ferje vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet på 59 mill. 2008-kroner over ein 15-årsperiode.

Ordinære statlege midlar

I finansieringsplanen er det lagt opp til ei statleg løyving på til saman 57 mill. 2008-kroner i 2009 og 2010.

Bompengar

Det er lagt til grunn bompengeneinnkrevjing i om lag 19 år. Innkrevjingsperioden blir såleis frå 2011–

2030. Det er rekna med at bompengteinntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på 144 mill. kroner, fordelt med 54 mill. kroner til å dekkje delar av investeringskostnadene og 90 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader, inkl. kostnadene ved forskotteringa. I tillegg kjem om lag 29 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Lokale tilskot – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift

Programstyret gav i 2005 ei løyving på 25 mill. kr til Ryaforbindingen AS. Eventuelle ytterlegare midlar kan bli lagt inn seinare.

Med dei føresetnadene som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, inkl. kostnadene ved forskotteringa, rekna til 90 mill. kroner. Samla gir dette eit finansieringsbehov på 340 mill. 2008-kroner.

Ein eventuell kostnadsauke er føresett dekkja i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt.

Andre basisføresetnader for finansieringsplanen går fram av pkt. 5.6 i proposisjonen.

Balsfjord og Tromsø kommunar og Troms fylkeskommune har fatta vedtak om garanti for eit bompengelån på til saman 50 mill. kroner, fordelt med høvesvis 4 mill. kroner, 21 mill. kroner og 25 mill. kroner. Fylkeskommunen har vidare akseptert at ordninga med betinga refusjon kan nyttast til dette prosjektet med inntil 28 mill. kroner frå den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Troms i 2010 og 2011.

Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje er mogleg å handtere etter at takstane er auka med 20 pst., bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år og selskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene. Det er derfor ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare lånerente enn 6,5 pst. for ein periode på 10–15 år. Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for handtering av kostnadsauke/-reduksjonar og auka/ redusert inntening.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindingen, 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,

Thor Erik Forsberg, Torstein Rudihaugen, Tor-Arne Strøm, Tone Merete Sønstnerud 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, viser til Regjeringa sin proposisjon om utbygging og finansiering av Ryaforbindingen.

Fleirtalet er godt nøgd med at Regjeringa med denne proposisjonen legg grunnlaget for at Stortinget kan vedta eit vegprosjekt som er viktig for utviklinga i Troms, og da spesielt for Balsfjord og Tromsø kommunar. Det nye sambandet knyt Malangshalvøya nærare til Tromsø og aukar storleiken på bu- og arbeidsmarknadsregionen. Sambandet kan bidra til å gjere det enda meir attraktivt å bu både i Balsfjord og dei delane av Malangshalvøya som ligg i Tromsø kommune. Vonleg vil begge kommunane oppleve auka bustadbygging, næringsutvikling- og etablering og hyttebygging. Prosjektet går inn i regjeringa Stoltenberg II si oppfølging av Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet for perioden 2006–2009.

Fleirtalet vil også peike på at Ryaforbindingen vil gje eit nytt fast samband til Tromsø som i dag ikkje har andre vegsamband enn E8. Malangshalvøya og Ryasambandet vil ikkje få vesentleg gjennomgangstrafikk på grunn av lengre strekning og lågare vegstandard, men sambandet sikrar Tromsø og dei mange landsdelsfunksjonane der eit godt alternativt vegsamband. Sambandet aukar samfunnstryggleiken.

Fleirtalet vil vise til at innspara tilskot til ferjedrifta utgjer ein vesentleg del av den samla finansieringa av utbygginga, og på den måten understreke at denne ordninga fungerer etter intensjonane og har stor innverknad på utviklinga av infrastruktur på kysten vår.

Fleirtalet har merka seg viljen i Tromsø kommune, Balsfjord kommune og Troms fylkeskommune til å prioritere prosjektet med garantiar, midlar frå ordninga med kompensasjon for bortfalla differensiert arbeidsgjevaravgift (RDA-midlar) og prioritering av dei fylkesfordelte riksvegmidlane til prosjektet. Proposisjonen viser til at det kan bli lagt inn ytterlegare RDA-midlar i finansieringa av Ryaforbindingen.

Fleirtalet har merka seg at det er lagt opp til eit enkelt og godt takstsystem med betaling berre knytt til køyrety, og etter måten låge prisar for tunge køyrety. I tillegg til at takstane er enkle og lett å tilpasse til eit automatisk innkrevjingsystem, vil det også verke positivt for næringstransport og for samkøyring/utslepp.

Flertallet vil også halde fram at proposisjonen legg nøkterne trafikkprognosar til grunn for finansieringsplanen. Det er rett og nødvendig, også for eit prosjekt og ein proposisjon som elles framhever dei positive verknadene det nye sambandet vil ha på aktiviteten og livskvaliteten i området.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Bård Høksrud, 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 Framskrittspartiets mening er det viktig at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands 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 Framskrittspartiet) 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 etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser til at i mange av de 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 Framskrittspartiet 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 alene er innkrevingskostnadene 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 bompengainntekter 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 peker på at utbyggingen av Ryaforbindelsen på rv 858 med undersjøisk tunnel mellom Balsnes og Larseng i Tromsø kommune er viktig for å modernisere vegtransportnettet i Tromsø og i Troms. Disse medlemmer peker på at prosjektet er et ferjeavløsningsprosjekt der nåværende ferje mellom Vikran og Larseng erstattes av tunnel. Sambandet vil særlig bedre forholdene for arbeidspendling og fritidsreiser mellom Tromsø og Malangshalvøya.

Disse medlemmer mener at staten har et forsterket finansieringsansvar i ferjeavløsningsprosjekt. Disse medlemmer peker på at årlige statlige kostnader til drift av ferje faller bort når ferje erstattes med veianlegg som varer i 50–100 år. Disse medlemmer mener det blir svært urimelig at statlig innsparing bare regnes inn i finansieringen av slike prosjekt med 15 år. Disse medlemmer mener også at staten bør dekke finansieringskostnadene på investering i infrastruktur generelt og spesielt på ferjeavløsningsprosjekter.

Disse medlemmer viser til brev fra Samferdselsdepartementet datert 13. oktober 2008 med svar på spørsmål fra komiteen. Disse medlemmer har merket seg at om tilskuddsperioden økes fra 15 år som foreslått i saken, til 30, 40 og 50 år, øker bidraget fra 114 mill. kroner til hhv. 228, 304 og 380 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at i forslag til finansieringsplan er det foreslått bompengefinansiering med 144 mill. kroner. Det betyr at en utvidelse av tilskuddsperioden til mellom 30 og 35 år vil gjøre bruken av bompenger unødvendig.

Disse medlemmer peker videre på at av det bompengebeløpet på 144 mill. kroner bilistene skal betale, går 54 mill. kroner til å dekke deler av investeringskostnadene og hele 90 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader som også inkluderer kostnader ved forskottering. I tillegg til beløpet på 144 mill. kroner skal bilistene også betale 29 mill. kroner i inn-

krevingskostnader og 4 mill. kroner til bygging og riving av bomstasjon.

Disse medlemmer peker på at investeringskostnader for prosjektet eksklusiv finansierings- og forskotteringskostnader, er 250 mill. kroner, hvorav bilistene dekker 54 mill. kroner med bompenger. Økning i statlig bidrag for å dekke dette tilsvarer en forlenget tilskottsperiode på mellom 7 og 8 år. Disse medlemmer mener staten bør dekke både investeringskostnadene og finansieringskostnadene for prosjektet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

I

Stortinget godkjenner bygging av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 76 (2007–2008).

II

Prosjektet finansieres med forskottering av innsparte statlige tilskott til drift og kapitaltilskott til ferjesambandet med 168 mill. kroner, med ordinære statlige midler på 57 mill. kroner og med lokale tilskott på 25 mill. kroner, totalt 250 mill. kroner eksklusive finansieringskostnader. Finansieringskostnader dekkes av staten. Merkostnader for staten i forhold til foreslått finansieringsplan i St.prp. nr. 76 (2007–2008) dekkes i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

I

Stortinget godkjenner bygging av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 76 (2007–2008).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2008

Per Sandberg

leiar

II

Prosjektet finansieres med forskottering av innsparte statlige tilskott til drift og kapitaltilskott til ferjesambandet med 168 mill. kroner, med ordinære statlige midler på 57 mill. kroner og med lokale tilskott på 25 mill. kroner, totalt 250 mill. kroner eksklusive finansieringskostnader. Finansieringskostnader dekkes av staten. Merkostnader for staten i forhold til foreslått finansieringsplan i St.prp. nr. 76 (2007–2008) dekkes i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen blir fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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 til å forskottere bygginga av rv 858 Ryaforbindelsen, og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 76 (2007–2008) og Innst. S. nr. 30 (2007–2008).

II

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

Tor-Arne Strøm

ordfører

