



Innst. 363 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 109 S (2011–2012)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland

Til Stortinget

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland. Samtidig legg departementet fram styrings- og kostnadsramme for prosjektet E39 Eiganestunnelen i Rogaland.

Saman med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke.

Ryfast omfattar to undersjøiske toløps tunnelar. Tunnelen mellom E39 i Stavanger og Hundvåg (Hundvågtunnelen) er 5,7 km lang, medan tunnelen mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune (Solbakktunnelen) er 14,3 km lang. Det er lagt opp til anleggsstart i 2012/2013, med opning for trafikk i 2018.

Det er i dag to ferjesamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke: Sambandet Lauvvik–Oanes og sambandet Stavanger–Tau. Det er føresett at begge sambanda blir lagt ned når Ryfast blir opna for trafikk. Desse er i dag sambandet mellom Ryfylkekommune Suldal, Hjelmeland, Strand og Forsand med til saman om lag 18 000 innbyggjarar, og Nord-Jæren inkl. regionsentret Stavanger, E39, Stavanger lufthamn Sola, Risavika hamn og godsterminalen ved Ganddal.

Prosjektet Ryfast er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, St.prp. nr. 1 (2005–2006) og Prop. 1 S (2011–2012).

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003) slutta Stortinget seg til innkrevjing av forskotsbompengar i dei to ferjesambanda for å finansiera planlegging av Ryfast. Innkrevjinga blei avslutta i juli 2005 etter innkrevjing i 2 1/2 år, jf. St.prp. nr. 1 (2005–2006).

Prosjektet E39 Eiganestunnelen er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), St.prp. nr. 1 (2005–2006) og Prop. 1 S (2011–2012). I Prop. 28 S (2011–2012) er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering med bompengar frå Nord-Jærenpakka.

Det er ein føresetnad for Ryfast at delar av Eiganestunnelen blir bygd sidan fellesstrekninga mellom dei to prosjekta inngår i Eiganestunnelen.

Omtale av utbygginga av Ryfast

I mars 2012 gjekk fylkestinget inn for at Ryfast blir bygd som eit fylkesveganlegg og overført til staten etter at utbygginga er gjennomført. Samferdselsdepartementet held fast ved at Ryfast blir gjennomført som eit riksvegprosjekt, jf. Prop. 1 S (2011–2012) der Samferdselsdepartementet gjekk inn for at Ryfast blir gjennomført som eit riksvegprosjekt og at Ryfast blir ein del av rv. 13.

Nødvendige omleggingar av lokalvegnettet inngår i prosjektet. I tillegg til å inngå i sambandet mellom Nord-Jæren og Ryfylke vil Hundvågtunnelen gi bydelen Hundvåg/Buøy eit nytt fastlandssamband og avlasta Bybrua. Vidare vil Hundvågtunnelen saman med Eiganestunnelen avlasta vegnettet i sentrale delar av Stavanger. Reguleringsplanar for traseen til Ryfast blei godkjende i 2008.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet rv. 13 Ryfast. Samferdselsdepartementet legg til grunn, i 2012-prisnivå, styringsramme for prosjektet på 5 220 mill. kroner og kostnadsramme på 5 950 mill. kroner. Kostnadene er inkl. etablering av bomstasjonar.

Statens vegvesen har rekna samfunnsøkonomisk netto nytte for Ryfast (NN) til 140 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0.

Lokalpolitisk behandling

Etter den lokalpolitiske behandlinga er det med unnatak av Forsand kommune lokalpolitisk tilslutnad til finansieringsopplegget og bompengelopplegget inkl. forslaget til takstar og rabattsystem. Forsand kommune ønskjer at fylkesvegprosjektet med tunnel mellom Espedal og Frafjord blir innarbeidd i opplegget. Dersom dette ikkje blir tatt til følgje, ber Forsand kommune om at Hundvågtrafikken tek sin del av utgiftene. Samferdselsdepartementet viser til at finansieringsopplegget blei lagt fram etter lokale prosessar. Dei andre kommunane og Rogaland fylkeskommune har slutta seg til finansieringsopplegget. Departementet meiner at samanhengen mellom nytte og betaling er tilfredsstillande. Departementet legg etter dette til grunn at det er tilstrekkeleg lokalpolitisk tilslutning til opplegget. Dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, går departementet likevel inn for at dette skal føra til lågare takstar i Solbaktunnelen.

Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har fatta garantivedtak for eit maksimalt bompengelån på til saman 6 mrd. kroner i 30 år (2010-

prisnivå). Garantien er fordelt med 70 pst. på fylkeskommunen og 30 pst. på kommunen.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for Ryfast omfattar bompengar og lokale tilskot frå fylkeskommunen, kommunar og lokalt næringsliv.

Trafikktala er baserte på at ferjesambanda Lauvik–Oanes og Stavanger–Tau samt hurtigbåtsambandet Stavanger–Jørpeland blir lagt ned når Ryfast blir opna for trafikk. Det er lagt til grunn at sambanda blir erstatta med eit godt busstilbod.

Det er vesentleg uvisse ved trafikkgrunnlaget. Dette er i hovudsak knytt til avvising som følgje av bompengar og kor stor del av trafikken som ikkje blir særleg påverka av bompengetakstane (næringstrafikk og fritids- og turisttrafikk). Vidare kan tiltak for å avgrensa biltrafikk i byområdet påverka nivået på trafikken i bomstasjonane for Ryfast.

I St.meld. nr. 32 (1988–1989) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–1993 og St.meld. nr. 46 (1990–1991) Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter er bompengeperioden avgrensa til 15 år. Det blir likevel opna for at 20 år kan vurderast i spesielle tilfelle. For nokre ferjeavløysingsprosjekt er det derfor lagt til grunn ein bompengeperiode på om lag 20 år. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at det blir lagt opp til ein bompengeperiode for Ryfast på om lag 20 år.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i automatiske, ubemanna bomstasjonar. Innkrevjinga vil skje i begge retningar.

Forslag til finansieringsplan for utbygging av Ryfast går fram av tabell 5.1 nedanfor:

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2012-kr				
	Før 2010	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Sum
Bompengar		716	2 984	1 148	4 848
Rogaland fylkeskommune	6	74	38	-6	112
Stavanger kommune	20	90	90		200
Ryfylkekommunane		10	20		30
Stavanger Næringsforening		10	20		30
Sum:	26	900	3 152	1 142	5 220

Eventuelle kostnadsoverskridingar ut over pristigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt og dei lokalpolitiske vedtaka.

I proposisjonen er det lagt til grunn samla bompenginntekter på om lag 9,9 mrd. kroner i 2012-prisnivå. Om lag 4,8 mrd. kroner er føresett nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene, om lag 4,7 mrd. kroner til å dekkja lånerenter (basert på 6,5 pst.

lånerente) og 0,4 mrd. kroner til å dekkja innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av rv. 13 Ryfylkesambandet i Rogaland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra som er lagt til grunn i proposisjonen.

Nærare omtale av prosjektet E39 Eiganestunnelen

Prosjektet E39 Eiganestunnelen omfattar bygging av firefelts veg utanom Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene inkl. ein 3,7 km lang tunnel. Fellesstrekninga med Hundvågtunnelen på om lag 0,9 km blir finansiert som ein del av Eiganestunnelen. Prosjektet vil avlasta området for gjennomgangstrafikk, auka trafikktryggleiken og redusera køproblema.

I Prop. 28 S (2011–2012) er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering med bompengar frå Nord-Jærenpakka. Det er ein føresetnad for Ryfast at delar av Eiganestunnelen blir bygd.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg til grunn, i 2012-prisnivå, styringsramme på 2 110 mill. kroner og kostnadsramma 2 190 mill. kroner.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for Eiganestunnelen (NN) er rekna til 640 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0,3.

Departementet vil koma tilbake til utbyggings- og finansieringsplan for prosjektet Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Siri Hov Eggen, Magne Rommetveit, Tone Merete Søsterud og Line Vennesland, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til at Ryfast vil gje ferjefritt vegsamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Det er ein føresetnad for Ryfast at delar av Eiganestunnelen vert bygd sidan fellesstrekninga mellom dei to prosjekta inngår i Eiganestunnelen. Prosjektet Eiganestunnelen er ein viktig del av E39, men vil også avlasta området for gjennomgangstrafikk, auka trafikktryggleiken og redusera køproblema. Hundvågtunnelen vil også gje bydelen Hundvåg/Buøy eit nytt fastlandssamband og avlasta den eksisterande Bybrua.

Fleirtalet har merka seg at det er lagt opp til anleggsstart i 2012/2013, med opning for trafikk i 2018. Fleirtalet har vidare merka seg at det ved realisering av Ryfast med dei to undersjøiske dobbeltløpa tunnelane Hundvågtunnelen og Solbakkunnelen, vert føresett at dei to ferjesambanda som i dag knyter saman Ryfylke og Nord-Jæren, vert lagde ned.

Fleirtalet registrerer at Ryfast vert gjennomført som eit riksvegprosjekt og vert ein del av rv. 13, jf. Prop 1 S (2011–2012).

Fleirtalet har merka seg at Samferdselsdepartementet legg til grunn, i 2012-prisnivå, styringsramme for prosjektet på 5 220 mill. kroner og kostnadsramme på 5 950 mill. kroner. Statens vegvesen har rekna samfunnsøkonomisk netto nytte for Ryfast til 140 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0.

Fleirtalet viser til at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet rv. 13 Ryfast med noko ulike føresetnader enn analysane frå Statens vegvesen, og at resultata difor ikkje let seg samanlikna direkte.

Fleirtalet sluttar seg til Samferdselsdepartementet si vurdering av at det er tilstrekkeleg lokalpolitisk oppslutning om prosjektet. Finansieringsopplegget vart lagt fram etter lokale prosessar, og Rogaland fylkeskommune og alle dei involverte kommunane, bortsett frå Forsand kommune, har slutta seg til dette.

Fleirtalet støttar Samferdselsdepartementet sitt forslag om at takstane i Solbakkunnelen skal reduserast dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett.

Fleirtalet merkar seg at Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har fatta garantivedtak for eit maksimalt bompengelån på til saman 6 mrd. kroner i 30 år (2010-prisnivå) fordelt med 70 pst. på fylkeskommunen og 30 pst. på kommunen.

Fleirtalet registrerer at finansieringsplanen for Ryfast omfattar bompengar og lokale tilskot frå fylkeskommunen, kommunar og lokalt næringsliv. Trafikktiltala er baserte på at ferjesambanda Lauvik–Oanes og Stavanger–Tau og snøggbåtsambandet Stavanger–Jørpeland vert lagde ned når Ryfast opnar for trafikk.

Fleirtalet føreset at desse sambanda vert erstatta med eit godt busstilbod og at Bybrua vert reservert for kollektivtrafikk dersom det syner seg at trafikklekkasjen frå Hundvågtunnelen til Bybrua vert for stor.

Fleirtalet sluttar seg til ein bompengeperiode på Ryfast på om lag 20 år med etterskotsinnkrevjing i automatiske, ubemanna bomstasjonar, og at innkrevjinga skjer i begge retningar.

Fleirtalet imøteser utgreiing om innføring av obligatorisk brikke i samband med revisjon av Nasjonal transportplan. Dersom det skulle bli innført, vil det kutta kostnadane ved automatisk bompengEinnskrevjing vesentleg, og det vil betra økonomien både for Ryfast og for andre bompengeprojekt.

Fleirtalet viser til at det for Eiganestunnelen er lagt til grunn delvis bompengefinansiering med bompengar frå Nord-Jærenpakka, og at det er lagt til grunn, i 2010-prisnivå, ei styringsramme på 2 110

mill. kroner og kostnadsramme 2 190 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk nytte for Eiganestunnelen er rekna til 640 mill. kroner, medan netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,3.

Fleirtalet føreset at departementet kjem tilbake til utbyggings- og finansieringsplan for prosjektet Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre.

Fleirtalet sluttar seg til forslaga i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud og Arne Sortevis, viser til sine merknader om Ryfastprosjektet i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), side 148:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker full statlig finansiering av en eventuell Ryfastforbindelse til de 25 000 innbyggerne som bor på fastlandet, men i dag er avhengig av ferjeforbindelser. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at disse medlemmer mener at en prosjektkostnad på 200 000 kroner per innbygger mellom Tau og Jørpeland er svært høy, og vil stille seg positiv til en videre kvalitetssikring av prosjektet før dette settes i gang. I en eventuell situasjon der man må velge mellom å prioritere Ryfast og E39 Rogfast ønsker disse medlemmer å bruke midlene på Rogfast.»

Disse medlemmer viser videre til KS2 – Endelig rapport: «Rv. 13 Ryfast, E39 Eiganestunnelen og forlengelse av Nord-Jæren pakken», datert 22. desember 2011 og som nylig ble offentliggjort.

Disse medlemmer minner om at ordningen med ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter kom på plass etter at mange slike prosjekter ble gjennomført med omfattende overskridelser. Disse medlemmer viser til at KS2 beskrives slik av Finansdepartementet:

«Hensikt

Å kvalitetssikre styringsunderlag samt kostnadsoverslag for det valgte prosjektalternativ før prosjektet legges frem til investeringsbeslutning i Stortinget. Dels skal det være en kontroll av om prosjektet er veldefinert med realistiske rammer, dels skal analysen peke fremover ved å kartlegge de styringsmessige utfordringene i gjenstående faser av prosjektet.»

Disse medlemmer minner om at i forrige og nåværende stortingsperiode har transport- og kommunikasjonskomiteen behandlet nærmere 50 prosjekter med bompengefinansiering som av denne grunn er fremlagt som egne saker i Stortinget. Så langt disse medlemmer kjenner til, er det ingen av disse prosjektene som har en KS2-rapport som klart og tydelig har en negativ konklusjon som det KS2-rapporten for Ryfast har. I rapporten heter det: «EKS anbefaler på dette grunnlag å utarbeide ny

KVU med alternative transportløsninger mellom Ryfylket og fastlandet».

Disse medlemmer viser for øvrig til rapporten «http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter_planer/rapporter/2012/kvalitetssikring-ks2-rv-13-ryfast-e39-ei.html?id=68221»

Disse medlemmer har videre merket seg at KS2-rapporten klart anbefaler en fastlandsforbindelse mellom Ryfylke og Stavanger:

«Veksten i området gir grunnlag for å anta at det også på sikt vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt med en fastlandsforbindelse mellom Ryfylke og Stavanger».

Disse medlemmer deler denne oppfatningen.

Disse medlemmer peker også på følgende fra rapportens hovedkonklusjon:

«Den valgte løsning gir betydelige geografiske fordelingsvirkninger sammenlignet med dagens løsning og en svært høy kostnadsbelastning for pendlere med daglige reiser på strekningen. Bompengefinansieringen er lagt opp på en måte som medfører kryssubsidiering fra Solbakkunnelen til Hundvåg tunnelen.»

Disse medlemmer mener dette er ekstra uheldige virkninger av den foreslåtte bompengefinansieringen av prosjektet.

Disse medlemmer viser til at i KS2-rapporten konkluderes det slik på side 5:

«Vi finner det lite sannsynlig at trafikkgrunnlaget ved de foreslåtte bomtakstene vil være tilstrekkelig til å finansiere prosjektet. Det er derfor tvilsomt om finansieringsplanen som forutsetter 92 % bompengefinansiering holder.»

Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at Samferdselsdepartementet har valgt å se bort fra konklusjonene i KS2-rapporten. I proposisjonen heter det:

«Konsulenten har gjennom den eksterne kvalitetssikringa (KS2) gjennomført ein eigen analyse av trafikkgrunnlag og bompengeinntekter. Denne analysen gjev vesentleg lågare bompengeinntekter enn i Statens vegvesen sin analyse. Konsulenten har basert sin analyse på andre føresetnader enn Statens vegvesen, og har berre delvis kvalitetssikra Statens vegvesen sin analyse. Det har dermed vore vanskeleg å samanlikna analysane til konsulenten og Statens vegvesen. Konsulenten sin analyse synest på enkelte punkt å vera basert på føresetnader som det må kunne stillast spørsmålsteikn ved. Departementet legg etter dette Statens vegvesen si tilråding om trafikkgrunnlag og bompengeinntekter til grunn.»

Disse medlemmer viser også til at Vista Analyse 14. mai 2012 la frem et notat der det svares på departementets omtale av KS2-analysen i Prop. 109 S (2011–2012) på følgende måte:

«Bearbeidingen av prognosene fra de to modellene TASS5 og RTM/DOM gjør at Statens vegvesens prognose for Ryfast i vesentlig grad er basert på skjønn. Beregningene med TASS 5 er tilnærmet verdiløse ettersom både modellbrukerne og etterfølgende trafikkseminar har definert bort alle sammenhenger mellom bompengenivå, reisemønster og reisemiddelvalg.»

Disse medlemmer viser til at Ryfast-prosjektet har fått godkjent flere vesentlige fravik fra veinormalene. Disse medlemmer viser til side 70–71 i KS2-rapporten. Rapporten omtaler dette slik: «Fravikene har grad av alvorlighet.» Ikke minst pekes det på at Vegdirektoratet har godkjent stigning på 8 pst. for Solbakk-tunnelen. Disse medlemmer minner om at Oslofjordtunnelen har 7 pst. stigning og viser til de trafikk- og sikkerhetsmessige utfordringer dette kan gi for brukerne. Oslofjordtunnelen har dypeste punkt 134 m.u.h. og er 7,3 km lang. Foreslått Solbakk-tunnel har dypeste punkt på 290 m.u.h. og er 14 km lang.

Disse medlemmer er kjent med at Hundvåg-tunnelen vil gi positive trafikk- og arealmessige virkninger for Stavanger kommune. Disse medlemmer peker på at gode løsninger på disse to områdene må finnes for Stavanger uavhengig av om Ryfast bygges som foreslått eller ikke. Disse medlemmer mener at staten på en langt mer aktiv måte må bidra planleggingsmessig og finansielt til å løse de trafikale utfordringene i storbyene og særlig der hovedveier fortsatt går gjennom sentrum/sentrumsnære områder. Disse medlemmer har merket seg følgende formulering fra rapportens hovedkonklusjon:

«Det er ikke gjort beregninger av et utbyggingsprosjekt av Hundvåg-tunnelen alene som tiltak for å avlaste bybrua i Stavanger, men en isolert utbygging av Hundvåg-tunnelen kan under gitte forutsetninger være et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt.»

Disse medlemmer støtter en slik løsning, men basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer viser til sakens forslag til finansieringsplan. Av et samlet beløp på 5,2 mrd. 2012-kroner skal bilistene bidra med 4,84 mrd. 2012-kroner. I tillegg er det foreslått at bilistene også skal betale 4,7 mrd. kroner for å dekke lånerenter til prosjektet og 400 mill. kroner til å betale innkrevingskostnader og kostnader knyttet til drift av bompengeselskapet. Samlet regning til bilistene blir altså hele 9,94 mrd. kroner. Et minstekrav til et prosjekt med så stort økonomisk omfang bør være at prosjektet anbefales også gjennom kvalitetssikringen. I proposisjonen fremgår det at Samferdselsdepartementet fastholder at Ryfast bygges som et riksveiprojekt. Prosjektrisiko når det gjelder byggekostnader dekkes ved økt og/eller forlenget bompengebetingelse som

ytterligere kan øke kostnadene for brukerne. Statens risiko er altså svært liten. Kostnadene for bilistene er svært store når de gjennom bompengefinansiering tvinges til å kjøpe vei på avbetaling. Disse medlemmer viser til at statsminister Jens Stoltenberg ofte minner om at den norske stat er så rik at det ikke er nødvendig å finansiere veibygging med låneopptak. Disse medlemmer konstaterer allikevel at både regjering og statsminister finner det helt i orden og rimelig at bilistene tvinges til dyr lånefinansiering når staten bygger nye veier.

Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet mener staten skal finansiere utbygging av nye veier, og at det må stilles krav til både samfunnsmessige avkastning og akseptabel risiko/usikkerhet til nye prosjekter.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget anbefaler ikke at rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) bygges som foreslått i Prop.109 S (2011–2012). Stortinget ber om at det så fort som mulig utarbeides ny KVVU med alternative transportløsninger mellom Ryfylke og fastlandet og om trafikale løsninger for Stavangers sentrale områder.»

Disse medlemmer viser til at prosjektet E39 Eiganestunnelen omfatter bygging av firefelts vei utenom Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene inkl. en 3,7 km lang tunnel.

Disse medlemmer vil videre vise til at prosjektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk, øke trafikksikkerheten og redusere køproblemene. Disse medlemmer understreker at dette er et viktig veiprojekt både for å modernisere E39 og for å gi E39 en sikrere og bedre miljømessig løsning i og forbi Stavanger. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet ønsker statlig finansiering av moderne, sikre og miljøvennlige veiløsninger i og rundt de store byområdene. Disse medlemmer legger til grunn at E39 Eiganestunnelen bygges så snart som mulig og med full statlig finansiering.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener Ryfast-prosjektet vil ha stor betydning for utviklingen av hele Rogaland. Tettere sammenknytning av regioner og arbeidsmarkeder gir store velferdsgevinster for samfunnet og enkeltmennesker. Nord-Jæren og Ryfylke har interesse av å vokse i fellesskap, og Ryfast vil bidra til at dette kan skje. Disse medlemmer vil også påpeke at E39 Eiganestunnelen vil være en positiv kraft for byutviklingen i Stavanger og omegn.

Disse medlemmer forutsetter at Statens vegvesen vil ha et spesielt vaksomt blikk på de tekniske aspektene ved tunnelbyggingen. Dette er et unikt

prosjekt i verdenssammenheng og stiller store krav til kompetanse.

Disse medlemmer viser til at denne utbyggingen henter finansiering fra svært mange ulike kilder. I tillegg til bompengene stilles det til disposisjon penger gjennom tilskudd fra næringsforeninger, kommuner og fylkeskommune. Disse medlemmer vil påpeke at dette mangfoldet av finansieringskilder viser at norsk veibygging enkelt kan tilrettelegges for en betydelig opptrapping av antallet OPS-prosjekter.

Disse medlemmer mener prosjektene Eiganestunnelen og Ryfast burde vært utredet gjennomført som OPS-prosjekter. Disse medlemmer vil på generelt grunnlag minne om at OPS gir betydelig kortere byggetid, bedre ressursbruk og muligheten for å være garantert skikkelig vedlikehold gjennom hele veiens økonomiske levetid. Disse medlemmer vil vise til faglige begrunnelser i TØI-rapportene 890/2007 og 501/2001. Disse medlemmer vil spesielt understreke Vista Analyses rapport «Finansiering, effektivitet og styring». Sistnevnte ble publisert 21. mai 2012, og anbefaler OPS som en fornuftig veiutbyggingsmetode i Norge.

Disse medlemmer vil vise til at fergesambandet Lauvik–Oanes blir lagt ned. Disse medlemmer forstår at dette kan skape ulemper og vil oppfordre Samferdselsdepartementet til å vurdere mulige tiltak for å bøte på disse ulempene.

Forslag frå mindretal

Forslag frå Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget anbefaler ikke at rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) bygges som foreslått i Prop.109 S (2011–2012). Stortinget ber om at det så fort som mulig utarbeides ny KVU med alternative transportløsninger mellom Ryfylke og fastlandet og om trafikkale løsninger for Stavangers sentrale områder.

Tilråding frå komiteen

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningane og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av rv. 13 Ryfylkesambandet. Vilråda går fram av Prop. 109 S (2011–2012) og Innst. 363 S (2011–2012).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2012

Knut Arild Hareide

leiar

Magne Rommetveit

ordførar

