



Innst. 282 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 117 S (2012–2013)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om E39 Rogfast i Rogaland – førehandsinnkrevjing av bompengar

Til Stortinget

Samandrag

Prosjektet E39 Rogfast vil gi ferjefritt vegsamband på E39 mellom Nord-Jæren og Haugalandet. Prosjektet omfattar ein undersjøisk tunnel på om lag 25 km med to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune. I tillegg er det planlagt ein undersjøisk tunnel på om lag 4 km med eitt løp som arm til Kvitsøy. Rogfast vil bli verdas lengste og djupaste undersjøiske vegtunnel.

Det ligg føre godkjente kommunedelplanar for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplanar pågår, og det er venta at reguleringsplanane kan bli godkjente i løpet av 1. halvår 2013.

Kostnadsoverslaget for Rogfast er no rekna til vel 12,2 mrd. kroner. Det er fortsatt knytt uvisse til kostnadene. Prosjektet er omtala i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er lagt til grunn 250 mill. kr i statlege midlar til prosjektet i perioden 2014–2017.

Ferjesambandet Mortavika–Arsvågen er det nest mest trafikkerte ferjesambandet i Noreg. I 2012 var årsdøgntrafikken (ÅDT) om lag 3 700 kjøretøy. Både ferjesambandet Mortavika–Arsvågen og Mekjarvik–Kvitsøy, som er eit fylkesvegsamband, vil bli lagt ned dersom Rogfast blir realisert. Vidare er det føresett at dagens E39 over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg.

Det vert foreslått eit opplegg for førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika–

Arsvågen. Frå 1. april 2001 har det vore førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika–Arsvågen for å delfinansiera prosjektet fv. 47 T-sambandet. Det er lagt opp til at innkrevjinga skal starta så snart T-sambandet er opna for trafikk, ventelig i mai 2013. I tråd med gjeldande retningslinjer er det lagt opp til førehandsinnkrevjing til Rogfast inntil tre år før eit ev. vedtak om bygging av prosjektet ligg føre. Dei same takstane som i dagens innkrevjingsordning for T-sambandet er lagt til grunn, dvs. eit bompengepåslag som tilsvavar 12 takstsoner. Brutto bompengeinntekter er rekna til vel 85 mill. kroner per år, dvs. om lag 260 mill. kroner over tre år.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at Rogfast vil vera eit svært viktig prosjekt for utviklinga av Vestlandsregionen, jf. Meld. St. 26 (2012–2013). Det er lokalpolitisk tilslutnad til å finansiera vidare planlegging og prosjektering ved førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika–Arsvågen.

Samferdselsdepartementet strekar under at det ikkje er lagt opp til at Stortinget skal ta stilling til prosjektet no. Departementet må koma tilbake til dette når tilstrekkelege avklaringar av m.a. kostnader og finansieringsopplegg ligg føre.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialis-

tisk Venstreparti, Hallgeir H. Lange-land, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til at prosjektet E39 Rogfast er ein viktig del av E39 ferjefri kyststamveg, og at dette er rekna å ha store positive konsekvensar for regionen og for samfunnet som heilheit. Komiteen viser vidare til at regjeringa ifølgje Nasjonal transportplan 2014–2023 har estimert prosjektet til å få ein samfunnsøkonomisk nytte +18 390 mill. kroner. I Statens vegvesen sin E39-rapport, Delprosjekt samfunn, har SNF-analysen og arbeidsnotat 33/12 vist at samla meirnytte av både Hordfast og Rogfast er rekna til ein verdi på heile 10,8 mrd. kroner årleg.

Komiteen har merka seg at prosjektet E39 Rogfast vil gje ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Haugalandet. Prosjektet består av ein dobbeltløpa undersjøisk tunnel på om lag 25 km mellom Harestad i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune og undersjøisk tunnel med eitt løp på om lag 4 km som arm til Kvitsøy.

Komiteen registrerer at det ligg føre godkjente kommuneplanar for prosjektet og at arbeidet med reguleringsplanar er i gang med venta ferdig godkjenning første halvår 2013.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, syner til at prosjektet er omtala i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og at det her er lagt til grunn 250 mill. kroner i statlege midlar i perioden 2014–2017.

Fleirtalet registrerer at det sidan 1. april 2001 har vore førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika–Arsvågen for å delfinansiera prosjektet ff. 47 T-sambandet. Proposisjonen legg opp til at innkrevjinga til Rogfast skal starta når T-sambandet opnar for trafikk.

Fleirtalet har merka seg at departementet legg fram eit alternativt takst- og rabattsystem samanlikna med det som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling. Opplegget er med dette i tråd med Eurovignett-direktivet. Forslaget om det reviderte takst- og rabattsystemet vil vidare bli lagt fram for lokale styringsmakter før Vegdirektoratet fattar eit nytt takstvedtak.

Fleirtalet føreset, i tråd med gjeldande retningsliner, at førehandsinnkrevjinga skal gjelda i inn-til tre år, før eit eventuelt vedtak om bygging av prosjektet ligg føre.

Fleirtalet har merka seg at det blir lagt opp til dei same inntektene som i dagens innkrevjingsordning for T-sambandet, og at årlege bompenginntekter er rekna til vel 85 mill. kroner.

Fleirtalet vil peika på at det ikkje er lagt opp til at Stortinget no skal ta stilling til prosjektet Rogfast, og vil understreka at dersom det ikkje blir vedteke utbygging av Rogfast, skal eventuelt overskytande midlar nyttast til utbetring av E39 på strekninga Arsvågen–Mjåsund.

Fleirtalet har merka seg at det er lokalpolitisk tilslutnad til å finansiera vidare planlegging og prosjektering ved førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika–Arsvågen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 som en del av det nasjonale prosjektet Ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim.

Disse medlemmer viser til Dokument 8:80 S (2012–2013) som er et representantforslag fremmet av representanter fra Fremskrittspartiet om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinansiering og prosjektorganisering, og til tilhørende innstilling som behandles samtidig med behandlingen av ny Nasjonal transportplan 2024–2023. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil bygge ferjefri E39 raskere enn regjeringens tidsanslag på 20 år og med full statlig finansiering. I Dokument 8:80 S (2012–2013) fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjektet ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjektet ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.
4. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.
5. Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere planleggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggssfirma.
6. Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.»

Disse medlemmer vil derfor gå imot forhandsinnkreving av bompenger til prosjektering av E39 Rogfast i Rogaland på fergesambandet Mortavika–Arsvågen som del av brukerfinansiering av prosjektet.

Disse medlemmer viser til brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 24. april 2013, med svar på spørsmål fra komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet om saken. Disse medlemmer viser til at svar på spørsmål 1 om forhåndsinnkreving til fv. 47 T-sambandet på en tydelig måte viser hvordan bilistene har måttet dekke inn en økende regning og et begrenset kontrollregime. Disse medlemmer viser videre til svar på spørsmål 2 om bompenger til finansiering av E39 Rogfast, og har merket seg de nye opplysningene om de foreløpige beregningene av tilleggsregningene til veibrukerne som ikke er omtalt i saken. Basert på 15 års etterskuddsinnkreving vil bompengebidraget til investeringskostnadene være 9 500 mill. kroner, finansieringskostnadene vil være 7–8 mrd. kroner, og innkreivingskostnadene 100–150 mill. kroner. Samlet regning til veibrukerne blir altså mellom 16 600 og 17 650 mill. kroner for et prosjekt som det skal koste 12 200 mill. kroner å bygge.

Disse medlemmer mener prosjektet, slik det er planlagt fra regjeringen, påfører veibrukerne en stor og unødvendig ekstrakostnad. Disse medlemmer minner om at virkningen av hele prosjektet Ferjefri E39 er en reduksjon i tids- og reisekostnader for veibrukerne på mellom 4 og 6 mrd. kroner årlig. I et 40-årsperspektiv tilsvarer dette mellom 160 og 240 mrd. kroner. En foreløpig prislapp på hele prosjektet er på 100–120 mrd. kroner. Prosjektet Ferjefri E39 fremstår ikke bare som et av de aller viktigste nasjonale samferdselsprosjekter i nyere tid, men også som et av de mest lønnsomme. E39 Rogfast inngår i dette nasjonale prosjektet, og en finansiering med bompenger fremstår som helt unødvendig.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. mai 2013

Knut Arild Hareide

leiar

Magne Rommetveit

ordførar

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at omtalt prosjekt, Rogfast i Rogaland, bygges som del av hovedprosjektet Ferjefri E39 og baseres på full statlig finansiering.»

Forslag frå mindretal

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at omtalt prosjekt, Rogfast i Rogaland, bygges som del av hovedprosjektet Ferjefri E39 og baseres på full statlig finansiering.

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 følgjande

vedtak:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til førehandsinnkreving av bompengar til å finansiera vidare planlegging og prosjektering av E39 Rogfast i Rogaland etter vilkåra i Prop. 117 S (2012–2013) og Innst. 282 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for innkrevjinga.

Vedlegg**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. april 2013****Prop. 117 S (2012-2013) E39 Rogfast i Rogaland - forhåndsinnkreving av bompenger - Spørsmål nr. 1 og 2**

Jeg viser til brev av 15. april 2013 med spørsmål 1 og 2 til Prop. 117 S (2012-2013).

1. Fv 47 T-sambandet

I proposisjonen blir det vist til forhåndsinnkrevingen fra 2001 til mai 2013 av bompenger i ferjesambandet Mortavika - Arsvågen til delfinansiering av fv 47 T-sambandet; og at det nå foreslås forhåndsinnkreving i samme ferjesamband til delfinansiering av E39 Rogfast.

- i) *Hvor mye er krevet inn i bompenger til fv 47 T-sambandet?*
- ii) *Hva er innkrevingskostnadene?*
- iii) *Hvordan er bompengedraget brukt?*
- iv) *Hvilke kontrolltiltak er gjort med innkreving og bruk av bompenger underveis i perioden 2001-2013?*

Det bes spesielt om at det i alle svar også sammenlignes med opprinnelige forutsetninger for sak om innkreving av forhånds bompenger.

Svar:

I St.prp. nr. 70 (2007-2008) var det lagt til grunn en styringsramme på 1 440 mill. 2008-kr. Det var lagt til grunn at 817 mill. kr (57 pst.) skulle finansieres med bompenger, hvorav 607 mill. kr ved forskuddsinnkreving i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen og 210 mill. kr ved etterskuddsinnkreving i en bomstasjon på ny veg. Omregnet til 2013-prisnivå er styringsrammen 1 670 mill. kr og forutsatt bompengedrag 950 mill. kr.

Kostnadene ved prosjektet er blitt høyere enn opprinnelig lagt til grunn. Sluttkostnad for prosjektet foreligger ikke ennå, men det må påregnes at bompengeselskapet må dekke sin andel opp til kostnadsramma. Bompengeselskapets andel opp til kostnadsramma er om lag 140 mill. kr i 2013-prisnivå. Dette innebærer et samlet bompengedrag på 1 090 mill. 2013-kr til å dekke deler av investeringskostnadene. I tillegg kommer bompenger til å dekke finansieringskostnader, innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet.

i) Det var lagt opp til at T-forbindelsen skulle åpnes for trafikk ved årsskiftet 2012/2013. Ved års-

skiftet 2012/2013 var det kommet inn om lag 790 mill. kr fra forskuddsinnkrevingen, omregnet til 2013-prisnivå. I St.prp. nr. 70 var det lagt til grunn om lag 710 mill. 2013-kr. Økningen skyldes høyere trafikkvekst i ferjesambandet enn opprinnelig forventet.

Åpningen av T-forbindelsen er blitt utsatt. I Prop. 117 S (2012-2013) var det ventet at T-forbindelsen blir åpnet for trafikk i mai 2013. Helt nylig er åpningen blitt ytterligere utsatt, og det er nå ventet at prosjektet vil bli åpnet for trafikk sommeren/høsten 2013. Forhåndsinnkrevingen vil i tråd med St.prp. nr. 70 fortsette fram til T-forbindelsen åpnes for trafikk. Det er følgelig ventet at inntektene fra forhåndsinnkrevingen totalt vil utgjøre om lag 850 mill. 2013-kr. Bompengeselskapet har dessuten hatt finansinntekter på om lag 90 mill. kr fram til selskapet tok opp lån i 2012.

ii) Årlige innkrevingskostnader fram til 2012 har i gjennomsnitt vært om lag 0,5 mill. kr. Foreløpige regnskapstall for 2012 tilsier innkrevingskostnader på om lag 0,8 mill. kr. Dette er høyere enn anslått i St.prp. nr. 70, der innkrevingskostnadene ved forhåndsinnkrevingen var stipulert til vel 2 mill. kr totalt, dvs. i underkant av 0,2 mill. kr pr. år.

iii) Bompengedraget/bompengeinntektene så langt er blitt benyttet til utbyggingen av T-forbindelsen i tråd med St.prp. nr. 70, dvs. til å dekke deler av investeringskostnader samt innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Etter trafikkåpning vil bompengeinntektene fra etterskuddsinnkrevingen bli benyttet til å tilbakebetale lån, samt dekke finansieringskostnader, innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet. I St.prp. nr. 70 er det redegjort for lokale tilskudd fra Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune kalt «garantibeløp». Tilskuddet blir omgjort til et forskudd og refundert ved evt. kostnadsreduksjon eller økte bompengeinntekter. Dette vil bli vurdert når økonomien i prosjektet er endelig avklart.

iv) Som for andre bompengeprosjekter følger Statens vegvesen opp vilkårene i bompengeproposisjonen og bompengeavtalen. Etter forvaltningsreformen fra 2010 er det fylkeskommunen som er byggherre. Statens vegvesen gjennomgår bompengeselskapets årsregnskaper og følger opp eventuelle avvik. Statens vegvesen rapporterer til Samferdselsdepartementet.

2. *Forhåndsinnkreving av bompenger til finansiering på E39 Rogfast*

Jf. i Meld. St. 26 (2012-2013), tabell 15.20, er det gitt nøkkeltall for finansiering av prosjektet i perioden 2014-2023 mv.

- i) Hva er anslått tidspunkt for ferdigstillelse av Rogfast?*
- ii) Det er planlagt at bompengefinansiering skal utgjøre en betydelig del av finansieringen av Rogfast.*
 - Er det planlagt videreføring av forhåndsinnkreving i byggeperioden?*
 - Hvis ja, hva er anslagene på totalt bompengebdrag, totale innkrevingskostnader og eventuelle finansieringskostnader som skal dekkes gjennom bompenger?*
- iii) Hvilke kontrolltiltak er planlagt for innkreving og bruk av bompenger i perioden fra oppstart forhåndsinnkreving til ferdigstillelse av Rogfast?*

Svar:

i) I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn at Rogfast i all hovedsak blir fullfinansiert i løpet av perioden 2014-2023. Åpning for trafikk er foreløpig ventet mot slutten av tiårsperioden (2022-2023).

ii) Statens vegvesen arbeider med finansieringsopplegget for Rogfast sammen med lokale myndigheter. Det er lokalpolitisk tilslutning til å arbeide med et finansieringsopplegg der videreføring av forhånds-/parallelinnkrevingen fra Stortinget har behandlet endelig opplegg for utbyggingen av prosjektet og fram til trafikkåpning, inngår. Dette vil i så fall være i tråd med dagens praksis ved ferjeavløsningsprosjekter, jf. Meld. St. 26, side 94.

I Meld. St. 26 (2012-2013) er det foreløpig lagt til grunn at 9 500 mill. kr av investeringskostnadene (2013-prisnivå) finansieres med bompenger, basert på et foreløpig kostnadsanslag på 12,2 mrd. kr. Basert på 15 års etterskuddsinnkreving og 6,5 pst. lånerente vil finansieringskostnadene være i størrelsesorden 7 – 8 mrd. kr. Innkrevingskostnadene kan foreløpig anslås til i størrelsesorden 100 – 150 mill. kr. Departementet understreker at dette er grove og foreløpige beregninger. Det varsles i Meld. St. 26 om en rekke tiltak for å redusere innkrevingkostnadene.

iii) Som for andre bompengeprosjekter vil Statens vegvesen følge opp vilkårene i bompengeproposisjonen og bompengeavtalen. Rogfast blir et riksvegprosjekt der Statens vegvesen er byggherre. Videre vil Statens vegvesen gjennomgå bompengeselskapets årsregnskaper og følge opp eventuelle avvik. Statens vegvesen rapporterer til Samferdselsdepartementet.

