



Innst. 44 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 158 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjon fram forslag om utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlandssamband, som er ein undersjøisk tunnel mellom Kvellandstrand og Bukkestad i Flekkefjord kommune.

Fastlandssambandet erstattar fylkesvegferjesambandet Kvellandstrand–Launes og vil betra kommunikasjonen for dei fastbuande og leggja tilhøva betre til rette for fritidsreiser.

Omtale av utbygginga

Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,5 km ny tofelts veg med vegbreidde 8,5 m, inkl. ein undersjøisk tunnel på 3,2 km. Tunnelen har maksimal stigning på 10 pst., og største djupn er 125 m under havnivå. Bortfall av vente- og ombordstigningstid vil korta ned reisetida frå om lag 20 til under fem minutt.

Omrekna til 2010-prisnivå er kostnadsoverslaget 345 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag 97 mill. kroner og netto nytte over totale kostnader (NN/K) til om lag 0,9.

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

Finansieringsopplegg

Det er planlagt å starta anleggsarbeida våren 2011, med fullføring hausten 2013. Finansieringsplanen byggjer m.a. på følgjande element:

- årlege fylkeskommunale løyvingar med utgangspunkt i innspara ferjetilskot
- ordinære fylkeskommunale midlar
- bompengar
- lokalt tilskot

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar i ein ubemanna bomstasjon på Kvellandstrand på fastlandet.

Gjennomsnittleg rabatt vil då vera om lag 40 pst. Det er lagt til grunn bompenginnkrevjing i om lag 19 år, frå hausten 2013 til 2032.

I tråd med det som har vore lagt til grunn for fleire andre ferjeavløysingsprosjekt, går perioden med bompenginnkrevjing ut over 15 år, som normalt er den maksimale innkrevjingsperioden. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet å betala ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen si tilråding om å akseptera om lag 19 års bompenginnkrevjing.

Finansieringa av Hidra fastlandssamband er følgjeleg eit fylkeskommunalt ansvar, uavhengig av storleiken på framtidige statlege overføringar til fylkeskommunen.

Det er rekna med at bompenginntektene vil gje eit samla finansieringsbidrag på 180 mill. 2010-kroner, fordelt med 99 mill. kroner til å dekkja delar av investeringskostnadene og 81 mill. kroner til å dekkja finansieringskostnader, inkl. kostnadene ved forskotteringa. I tillegg kjem om lag 39 mill. kroner til å

dekkja innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Finansieringsplanen som er lagt til grunn:

Finansieringsplan

	Mill. 2010-kroner
Forskottering – innspara fylkeskommunale tilskot til ferje	200
Ordinære fylkeskommunale midlar ...	37
Bompengar ¹⁾	99
Lokale tilskot	7
Sum	345

¹⁾ I tillegg kjem bompengar til dekking av finansierings- og innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet

Føresetnader for finansieringsplanen går fram av pkt. 5.6 i proposisjonen.

Vest-Agder fylkeskommune fatta vedtak om garanti for eit bompengelån på inntil 350 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Tage Pettersen, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at regjeringa med denne proposisjonen foreslår en finansieringsløsning som gjør øya Hydra i Flekkefjord i Vest-Agder landfast.

Komiteen er kjent med at det har vært jobbet med dette prosjektet svært lenge, og er tilfreds med det arbeidet lokale og regionale myndigheter har lagt ned for å realisere denne forbindelsen. Komiteen mener at dette vil bidra til en positiv utvikling for lokalsamfunnet og innbyggerne.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har ingen flere merknader, og slutter seg til regjeringens forslag til vedtak om utbygging og finansiering av fv 469 Hydra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at finansieringsplanen på i alt 345 mill. kroner omfatter 99 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer har videre merket seg at bilistene i tillegg til bidraget på 99 mill. kroner også skal betale 81 mill. kroner for å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet i 15 år. Samlet bompengeregning blir altså 219 mill. kroner, der 120 kroner gjelder finansierings- og innkrevjingskostnader knyttet til et finansieringsbidrag fra bompengebetaling på 99 mill. kroner. Disse medlemmer avviser en slik finansiering.

Disse medlemmer viser til at dette prosjektet er et ferjeavløsningsprosjekt. I NTP 2010–2019 tilrår regjeringen (side 89) «maksimal lengde for utbetaling av alternativ bruk av ferjetilskudd blir økt til 30 år». Disse medlemmer viser til svar til transport- og kommunikasjonskomiteen på spørsmål stilt fra medlemmene fra Fremskrittspartiet, gitt i brev fra Samferdselsdepartementet datert 13. oktober 2010 (vedlegges), og som illustrerer hvordan staten gjennom forvaltningsreformen flytter økonomisk ansvar fra staten til fylkene.

Disse medlemmer viser til at ferjeavløsningsprosjekt erstatter ferje med veg/tunnel, og at ferjen derved fjernes for alltid og ikke bare i de kommende 15 årene.

I tråd med Fremskrittspartiets syn på forvaltningsreformen og tidligere forslag om en avregningsperiode for ferjeavløsningsprosjekt på inntil 50 år, mener disse medlemmer at staten bør dekke forskotteringskostnader og netto bompengebetrag. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget godkjenner prosjekt fv 469 Hydra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder slik det er redegjort for i Prop. 158 S (2009–2010). I forslag til finansieringsplan erstattes bompenger og forskutteringskostnader, som var ment betalt av bilistene gjennom bompenger, med statlig tilskudd. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering dersom det er nødvendig for å holde fremdrift i saken og legge inn statlig finansiering i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2010.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag

Stortinget godkjenner prosjekt fv 469 Hydra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder slik det er redegjort for i Prop. 158 S (2009–2010). I forslag til finansieringsplan erstattes bompenger og

forskutteringskostnader, som var ment betalt av bilistene gjennom bompenger, med statlig tilskudd. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering dersom det er nødvendig for å holde fremdrift i saken og legge inn statlig finansiering i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2010.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottera bygginga av fv 469 Hydra fastlandssamband, og til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i Prop. 158 S (2009–2010) og Innst. 44 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. oktober 2010

Knut Arild Hareide

leder

Freddy de Ruiten

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 13. oktober 2010

Prop. 158 S (2009-2010) Utviding og finansiering av fv469 Hidra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder - Spørsmål

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen av 1. oktober 2010, med spørsmål til Prop. 158 S (2009–2010) fra komiteens representanter fra Fremskrittspartiet. Under følger svar på spørsmålene.

1. Som grunnlag for delfinansiering gjennom innsparte fylkeskommunale tilskudd til ferje regnes en periode på 19 år.
 - Hva er departementets syn på at det brukes 19 år og ikke 30 år, slik Regjeringen i NTP 2010–2019 går inn for når det gjelder riksveiferjer?

Svar:

Som følge av forvaltningsreformen er Vest-Agder fylkeskommune ansvarlig for finansieringen av sambandet. Som det framgår av kapittel 3 i proposisjonen, har fylkeskommunen vedtatt å benytte ordningen med framtidig innsparte ferjetilskudd, med tilbakebetaling i løpet av maksimalt 20 år. Dette tilsvarer perioden for bompengeneinnkrevningen.

Samferdselsdepartementet har ingen merknader til dette, da det er opp til fylkeskommunen å avgjøre om den ønsker å benytte ordningen som en del av finansieringen eller finansiere prosjektet gjennom ordinære fylkeskommunale midler. Departementet ser positivt på at den valgte nedbetalingstiden er lik bompengeperioden, da dette medfører at bompengeselskapet enklere kan avvikles etter 20 år når innkrevningen opphører.

- Hva vil innsparte fylkeskommunale tilskudd til ferje være dersom perioden utvides til hhv. 30 eller 50 år?

Svar:

Ved å forlenge tilbakebetalingsperioden til 30 eller 50 år vil bidraget fra alternativ bruk øke betydelig. Dette er midler som må bevilges over fylkeskommunale budsjett gjennom hele tilbakebetalingsperioden. Et økt bidrag fra alternativ bruk vil kunne redusere den ordinære fylkeskommunale andelen i prosjektet, men samtidig er det fylkeskommunen som over egne budsjett også må dekke bidraget fra alter-

nativ bruk. Når en legger til grunn ordningen slik den er på riksvegnettet, vil bompengeselskapet forskottere bidraget fra alternativ bruk gjennom låneopptak. Bompengeselskapet må dekke rentene på dette lånet. Ved å forlenge tilbakebetalingsperioden vil rentekostnadene øke betydelig. Dette innebærer at bompengebdraget til finansiering av prosjektet går tilsvarende ned, så lenge det legges til grunn uendrede bompengeinntekter.

2. Gjennom retningslinjer/praksis for bompengefinansiering er det satt maksimalrammer for nedbetalingstid. Et ferjeavløsningsprosjekt derimot sørger for at ferje til "evig tid" avløses av tunnel eller bru.
 - Hvorfor kobles nedbetalingstid ved bompengefinansiering til tidsrom for innsparte ferjetilskudd?

Svar:

For ferjeavløsningsprosjekter kan det vurderes å legge til grunn inntil 20 års bompengeneinnkreving mot normalt 15 år. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 åpnet for at perioden for alternativ bruk av ferjetilskudd kan settes inntil 30 år. Som redegjort for ovenfor, har Vest-Agder fylkeskommune vedtatt samme nedbetalingstid som bompengeperioden, hvilket reduserer kapitalkostnadene og reduserer perioden for bompengeselskapets virke.

3. Gjennom forvaltningsreformen er mange ferjer flyttet fra statlig nivå til fylkeskommunalt nivå. Det innebærer at innsparingstiden som brukes i ferjeavløsningsprosjekter påvirker omfanget av bompengefinansiering dersom bompenger er en del av totalfinansieringen.
 - Hva vil Samferdselsdepartementet gjøre for å sikre at fylkene bruker minimum 30 år som avløsningstid i slike prosjekter?

Svar:

Finansiering av ferjeavløsning på fylkesveg er fylkeskommunenes ansvar. Det er opp til fylkeskommunene selv å bestemme om de vil bruke en ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd og i tilfelle hvor lenge de ønsker å benytte ordningen.