



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 158 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 20. august 2010,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne 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. Finansieringa av prosjektet er basert på årlege fylkeskommunale løyvingar med utgangspunkt i innsparte ferjetilskot, ordinære fylkeskommunale midlar, bompengar og lokale tilskot.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Ferja mellom Kvellandstrand og Launes har ei overfartstid på 5 minutt. På vekedagane er det 24 daglege avgangar, og i helgene nokre færre. Ferja er ikkje i drift i tidsrommet mellom kl. 02.30 og

06.30 natt til søndagar og mellom kl. 23.30 og kl. 06.30 andre dagar. Årsdøgnetrafikken er på 330 køyretøy, der arbeids- og fritidsreiser mellom Hidra og Flekkefjord utgjer hovuddelen. Betre kommunikasjon og nærleiken til Flekkefjord sentrum (10 km) gjer at det kan ventast ein auke i arbeidspendlinga etter at fastlandssambandet er bygd, jf. figur 2.1. Hidra er også eit attraktivt rekreasjonsområde, og det er venta ein auke i fritidsreiser.

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, jf. figur 2.1. 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.

Reguleringsplanen for prosjektet blei vedteken av Flekkefjord kommunestyre 26. februar 2009. Kostnadsoverslaget er 334 mill. 2009-kr, inkl. 3 mill. kr til bygging av bomstasjon. Omrekna til 2010-prisnivå blir kostnadsoverslaget 345 mill. kr. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag 97 mill. kr og netto nytte over totale kostnader (NN/K) til om lag 0,9.



Figur 2.1 Fv 469 Hidra fastlandssamband

### 3 Lokalpolitisk behandling

Fv 469 Hidra fastlandssamband blei fyrste gong behandla av lokale styresmakter i juni 2006. Grunna krav til slakare stigning enn opphavleg planlagt måtte reguleringsplanen gjerast om. Saka blei derfor ikkje lagt fram for endeleg behandling av Flekkefjord kommune og Vest-Agder fylkeskommune før i februar 2010.

Flekkefjord kommunestyre fatta 11.02.2010 følgjande vedtak:

*Flekkefjord kommune opprettholder sitt vedtak fattet av bystyret i møte 15.06.2006 sak nr. 36/06. Det bekreftes hermed Flekkefjord kommunes tilslutning når det gjelder de oppdaterte opplysninger i brev datert 04.02.10 fra Statens vegvesen, jfr, vedlegg, gjeldende:*

*Reguleringsplan*

*Bomstasjon*

*Finansieringsplan*

*Bompengeinnkrevjing (innkrevjingstid, takster og rabattordning)*

*Trafikkgrunnlag og andre forutsetninger*

*Konsekvenser ved endringer i økonomiske forutsetninger.*

Flekkefjord kommunestyre sitt vedtak av 15.06.2006:

*Flekkefjord kommune gir sin tilslutning til forslag til finansieringsplan av 18.05.06 for RV 469*

*Hidra fastlandsforbindelse og de forutsetninger finansieringsplanen baserer seg på.*

Vest-Agder fylkesting fatta 23.02.2010 følgjande vedtak:

1. Vest-Agder fylkesting vedtar bygging av fastlandsforbindelse til Hidra som fylkesvei med de forutsetninger som framgår i etterfølgende pkt 2 – 10 i vedtaket.
2. Kostnadsrammen for prosjektet er 343 mill kr (2010 kr). Fylkestinget skal godkjenne evt økninger i kostnadsrammen og ha rapport om framdriften i prosjektet når tilbud er innhentet. Fylkesutvalget delegeres myndighet til å fatte evt andre nødvendige vedtak for å sikre prosjektet kontinuerlig framdrift.
3. Fylkestinget legger til grunn følgende finansiering av prosjektet med en kostnadsramme på 343 mill. kr.:

- Framtidige innsparte ferjetilskudd	200 mill. kr
- Bompenger i tunellen	99 mill. kr
- Fylkeskommunal investering	37 mill. kr
- Tilskudd fra Flekkefjord kommune	7 mill. kr

4. Framtidig innsparte ferjetilskudd på 200 mill. kr innarbeides i fylkeskommunens økonomiplan fra det tidspunkt ferja legges ned og forutsettes dekket i løpet av maksimalt 20 år.

5. *Det søkes Stortinget om godkjenning av bompenggeinnkrevjing med etterskuddsinnkrevjing fra åpningen av fastlandsforbindelsen og takster i samsvar med nasjonale retningslinjer til dekning av bompenggeandel av investeringene og rentekostnader i prosjektet.*

*Det forutsettes at takstene kan justeres i samsvar med framtidig prisstigning (dersom dette er nødvendig for å sikre forutsatt inntjening).*

*Det forutsettes vidare at bompenggeperioden kan forlenges i ytterligere 5 år og at takstene kan økes med ytterligere 20% dersom forutsatt inntjening ikke er oppnådd innen 20 år fra åpningsdato.*

*Bompenggeordningen administreres av Hidra Bompengeselskap AS.*

6. *Det søkes Flekkefjord kommune om et tilskudd til prosjektet på 7 mill kr. (2010 kr.)*
7. *Fylkeskommunal investering på 37 mill. kr og tilskudd på 7 mill. kr fra Flekkefjord kommune forutsettes utbetalt til prosjektet i byggeperioden. Hidra Bompengeselskap AS administrerer utbetaling av 299 mill. kr til prosjektet i byggeperioden som skal belastes framtidige bompenger og innsparte ferjetilskudd. Fylkeskommunen gir Hidra Bompengeselskap AS garanti for låneopp- tak inntil 350 mill kr. og en maksimal rente på 5 % på lånet i 20 år fra åpning av tunnelen. Alternativt kan fylkeskommunen stille nødvendig lånekapital inntil 350 mill. kr. til disposisjon for bompengeselskapet.*
8. *Det forutsettes at ferjetilskuddet til fylkeskommunen ikke reduseres som følge av at Hidraferja erstattes med fastlandsforbindelse.*
9. *Fylkesrådmannen får fullmakt til å opprette en administrativ styringsgruppe (byggekomite) for prosjektet, og det inngås avtale med Statens Vegvesen som byggeleder.*

*Forøvrig vil fylkestinget bemerke:*

*Fylkestingets vedtak er basert på faglige anbefalinger og analyser fra Statens Vegvesen. Fylkestinget mener ut fra dette at det er rimelig at staten er medansvarlig for påløpne kostnader om det viser seg at prosjektet ikke lar seg gjennomføre som forutsatt, herunder om prosjektet må avbrytes som følge av naturgitte forhold. Statlig medansvar bør også gjelde om forutsatt bompenggeandel ikke er oppnådd etter 25 år og alle tiltak i bompenggeavtalen er iverksatt. Fylkestinget ber Stortinget vurdere dette i sin behandling.*

## 4 Trafikkgrunnlag

Ferjesambandet mellom Kvellandstrand og Bukkestad hadde i 2007 ein årsdøgntrafikk på om lag 330 kjøretøy. Tunge kjøretøy utgjorde berre 5 pst. Årleg trafikkvekst etter 2000 har vore på om lag 3 pst. Med nytt fastlandssamband blir reisetida kraftig nedkorta, og det blir også mogleg å ferdast heile døgnet. Det er venta vekst i både arbeidspendling og fritidsreiser. Det ligg føre planar for ytterlegare utbygging av fritidsbustader. Det er følgjeleg lagt til grunn ein auke i årsdøgntrafikken på 15 pst. i opningsåret ut over det som følgjer av forventa årleg trafikkvekst utan fastlandssambandet. Dette vil gje om lag 420 kjøretøy i årsdøgntrafikk i opningsåret 2013.

I finansieringsplanen er det rekna med ein årleg trafikkvekst på 1,6 pst. til og med 2014. Deretter er det lagt til grunn 1,3 pst. vekst fram til 2020, 1,8 pst. vidare fram til 2030 og deretter 0,7 pst. vekst. Dette er lågare enn den reelle trafikkveksten som har vore seinare år, men samsvarar med prognosane som er utarbeidde for Vest-Agder i samband med NTP 2010–2019.

## 5 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 innsparte ferjetilskot
- Ordinære fylkeskommunale midlar
- Bompengar
- Lokalt tilskot

### 5.1 Innsparte ferjetilskot

Det er lagt til grunn at innsparte ferjetilskot, som følgje av at dagens ferjesamband mellom Kvellandstrand og Launes blir lagt ned, skal nyttast til delfinansiering av prosjektet. Det er rekna med 75 mill. kr i innsparte driftstilskot og 125 mill. kr i innsparte kapitalkostnader i 2010-prisnivå. Etter gjeldande retningslinjer skal det årlege innsparte driftstilskotet berre prisjusterast fram til forskottering av midlane skjer, medan kapitaltilskotet skal prisjusterast med 2,5 pst. pr. år. Fylkeskommunen har vedteke at framtidige innsparte ferjetilskot på 200 mill. kr skal innarbeidast i fylkeskommunen sin økonomiplan frå det tidspunktet ferja blir lagt ned. Dette skal utbetalast i løpet av maksimalt 20

år. Av omsyn til rentekostnadene for bompengeselskapet legg finansieringsplanen til grunn at utbetalinga skjer med minimum 10 mill. kr årleg til heile summen er betalt.

## 5.2 Ordinære fylkeskommunale midlar

Vest-Agder fylkeskommune har vedteke å nytta 37 mill. kr i ordinære fylkesvegmidlar til prosjektet. I finansieringsplanen er det lagt opp til løyvingar i 2011, 2012 og 2013.

## 5.3 Bompengar

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar i ein ubemanna bomstasjon på Kvellandstrand på fastlandet, jf. figur 2.1. Det er føresett innkrevjing i køyreretninga mot Hidra med ein takst for tur-/returreise på 220 kr for lette køyretøy og 440 kr for tunge køyretøy. I dag er ferjetaksten 53 kr for personbil og 23 kr for passasjerar kvar veg. Dette gjev ein takst på 152 kr pr. personbil med ein vaksen passasjer for ei tur-/returreise før rabatt. Ein stor del av trafikken vil derfor få takstauke. Det er føresett at bompengetakstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Det er rekna med at om lag 80 pst. av trafikken vil vera abonnentar med 50 pst. rabatt, då sambandet i hovudsak tener lokaltrafikken mellom Hidra og Flekkefjord. Det er lagt til grunn 4 pst. tungtrafikk. Dette gjev ei gjennomsnittleg betaling pr. passering på om lag 154 kr. Gjennomsnittleg rabatt vil då vera om lag 40 pst. Det er lagt til grunn bompengennekkering i om lag 19 år, frå hausten 2013 til 2032. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet å betala ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. I tråd med det som har vore lagt til grunn for fleire andre ferjeavløysingsprosjekt, tilrår Statens vegvesen at det blir akseptert å leggja til grunn om lag 19 års bompengennekkering for fv 469 Hidra fastlandssamband.

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

## 5.4 Lokale tilskot

Flekkefjord kommune har vedteke å løyva 7 mill. kr til prosjektet.

## 5.5 Forslag til finansieringsplan

Prosjektet er kostnadsrekna til 345 mill. kr, omrekna til 2010-prisnivå. Finansieringsplanen som er lagt til grunn, er vist i tabell 5.1.

### Finansieringsplan

	Mill. 2010-kr
Forskottering – innsparte fylkeskommunale tilskot til ferje	200
Ordinære fylkeskommunale midlar	37
Bompengar <sup>1</sup>	99
Lokale tilskot	7
<b>Sum</b>	<b>345</b>

<sup>1</sup> I tillegg kjem bompenger til dekking av finansierings- og innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet

### Eventuell kostnadsauke og/eller redusert inntening

Ein eventuell kostnadsauke er føresett dekkja i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. For tidlegare vedtekte prosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansieringsplanen, er det lagt til grunn at det berre er dei ordinære statlege midlane som skal reknast som statleg del i denne samanhengen. Statens vegvesen legg same modell til grunn for dei fylkeskommunale midlane. Det er føresett 37 mill. kr i ordinære fylkeskommunale midlar, noko som utgjer 11 pst. av den samla investeringa. Følgjeleg skal fylkeskommunen dekkja 11 pst. av ein eventuell kostnadsauke på inntil 10 pst. medan bompengeselskapet skal dekkja 89 pst. Kostnadsauke ut over 10 pst. er føresett dekkja fullt ut av fylkeskommunen.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunna auka takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

### Eventuell kostnadsreduksjon og/eller auka inntening

Dersom innkrevjingsperioden ligg an til å bli lengre enn 15 år, er det lagt til grunn at eventuelle kostnadsreduksjonar skal vera med på å redusera innkrevjingsperioden. Dersom innkrevjingsperioden ligg an til å bli kortare enn 15 år, er det føresett at eventuelle innsparingar skal godskrivas fylkeskommunen.

Auka inntening er føresett å bidra til å redusera bompengeperioden, uavhengig av om perioden med etterskotsinnkrevjing vil bli over eller under 15 år. Dersom nedbetalingstida blir under 19 år,

føreset departementet at fylkeskommunen reduserer tilbakebetalingsperioden for ferjetilskotet til svarande, slik at ikkje driftsperioden for bompengeselskapet blir lenger enn naudsynt.

### 5.6 Andre føresetnader for finansieringsplanen

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Årsdøgntrafikk på 420 kjøretøy i opningsåret 2013
- Årleg trafikkvekst på 1,6 pst. frå 2008, 1,3 pst. frå 2014, 1,8 pst. frå 2020 og 0,7 pst. frå 2030
- Årlege innkrevjingskostnader på 2,0 mill. kr
- Lånerente på 5 pst. garantert av fylkeskommunen
- Årleg prisstigning på 2,5 pst.

Statens vegvesen tilrår at opplegget med at fylkeskommunen garanterer for at lånerenta ikkje skal overstiga 5 pst. blir akseptert, og har lagt dette til grunn i finansieringsopplegget. Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 19 år.

Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke på 10 pst.
- Årsdøgntrafikk på 390 kjøretøy i opningsåret (halvert eingongsvekst)
- Halvering av den årlege trafikkveksten
- Innkrevjingskostnadene blir auka med 50 pst.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 24 år, dvs. ein auke på om lag 5 år.

### 5.7 Garanti

Som det går fram av pkt. 3 har Vest-Agder fylkeskommune fatta vedtak om garanti for eit bompengelån på inntil 350 mill. kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet før anleggsstart. Kommunal- og regionaldepartementet uttalar at departementet kan godkjenne dette vedtaket etter Stortinget si handsaming av saka. Garantien vil først komma til utbetaling dersom gjelda ikkje er mogleg å handtera etter at takstane er auka med 20 pst. og bompengeperioden forlenga med inntil 5 år.

## 6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Hidra fastlandssamband vil betra kommunikasjonen for øysamfunnet Hidra og gje redusert tidsbruk for arbeids- og fritidsreiser mellom Hidra og Flekkefjord. Sambandet vil leggja betre til rette for busetnad og meir arbeidspending, utvikling av reiselivtenester og fritidsaktivitet.

I tråd med det som har vore lagt til grunn for fleire andre ferjeavløysingsprosjekt, går perioden med bompengeneinnkrevjing 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 bompengeneinnkrevjing.

Etter forvaltningsreforma er Vest-Agder fylkeskommune ansvarleg for denne strekninga, og finansieringa av Hidra fastlandssamband blir følgjeleg eit fylkeskommunalt ansvar. I dei lokale vedtaka og i finansieringsopplegget er det føresett at prosjektet skal delfinansierast gjennom framtidige innsparte ferjetilskot på 200 mill. kr, som følgje av at dagens ferjesamband mellom Kvellandstrand og Launes blir lagt ned. Dette inneber at fylkeskommunen er ansvarleg for å løyva desse midlane over ein periode på maksimalt 20 år. Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for finansiering gjennom innsparte ferjetilskot, med prisjustering etter gjeldande retningslinjer.

I fylkeskommunen sitt vedtak er det føresett at ferjetilskotet til fylkeskommunen ikkje blir redusert som følgje av at ferja til Hidra blir erstatta med fastlandssamband, jf. kap. 3. I tillegg finn fylkeskommunen det rimeleg med statleg medansvar ved kostnadsauke og redusert inntening. Som følgje av forvaltningsreforma har fylkeskommunane teke over ansvaret for fylkesvegnettet. Finansieringa av Hidra fastlandssamband er følgjeleg eit fylkeskommunalt ansvar, uavhengig av storleiken på framtidige statlege overføringar til fylkeskommunen. Samferdselsdepartementet føreset vidare at det skisserte opplegget for handtering av eventuelle endringar i kostnader og/eller inntening blir følgt. Dette inneber at fylkeskommunen er ansvarleg for å dekkja føresett del av ein eventuell kostnadsauke opp til 10 pst. og all kostnadsauke ut over 10 pst. Gjennom vedtaket om å stilla garanti for bompengelånet er fylkeskommunen også ansvarleg dersom prosjektet ikkje let seg nedbetala etter takstauke på inntil 20 pst. og forlenging av innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Departementet aksepterer opplegget som er lagt til grunn med at fylkeskommunen garanterer for at lånerenta ikkje skal overstiga 5 pst. Dette inneber at det ikkje er naudsynt å stilla krav om å inngå renteavtale.

bompengeselskapet i tråd med gjeldande standard-avtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

## 7 Avtale

---

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlandssamband, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og

At dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlands-samband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder.

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av fv 469 Hidra fastlandssamband i Flekkefjord kommune i Vest-Agder

#### I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottera bygginga av fv 469 Hidra fastlandssamband, og til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i denne proposisjonen.
  2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
- 
-



