



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 70

(2007–2008)

Om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 20. juni 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Stortinget behandla i 2001 eit opplegg for finansiering av T-forbindelsen, jf. St.prp. nr. 72 (1999-2000) og Innst. S. nr. 120 (2000-2001). Opplegget omfattar delvis bompengefinansiering gjennom forskots- og parallellinnkrevjing i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen og etterskotsinnkrevjing på det nye vegsambandet. Det er lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skal komme tilbake til Stortinget med forslag til anleggsstart og oppdaterte kostnadsoverslag, trafikkprognosar, økonomisk status og opplegg for bompengeinnkrevjing. I denne proposisjonen blir det lagt fram eit revidert finansieringsopplegg basert på m.a. oppdaterte kostnadsoverslag og trafikkprognosar. I tillegg til bompengar omfattar finansieringsplanen statlege midlar og lokale tilskot.

2 Omtale av utbygginga

Prosjektet omfattar eit nytt samband aust/vest og eit nytt samband nord/sør. Krysset mellom dei to sambanda ved Fosen i Karmøy kommune er planlagt som rundkjøring. Gjennom endringar i reguleringsplanen i 2005/2006 er rundkjøringa lagt i fjell. Dette fører til at den maksimale stigninga opp til rundkjøringa både frå aust og vest er redusert. Samla tunnallengde er derfor auka.

Sambandet aust/vest mellom E39 ved Mjåsund i Tysvær kommune og rv 47 ved Håvik i Karmøy kommune er på om lag 10,8 km med ein samanhengande tunnel under Førresfjorden og Karmsundet. Tunnellengda er om lag 7,8 km. Maksimal stigning er 8 pst., og største djupn er om lag 140 m under havet.

Sambandet nord/sør mellom Fosen og E134 ved Raglamyr i Haugesund kommune er på om lag 9,1 km. Tunnelarmen nordover frå rundkjøringa er om lag 1,2 km lang. Det inngår også to tunnelar på om lag 270 m og om lag 700 m.

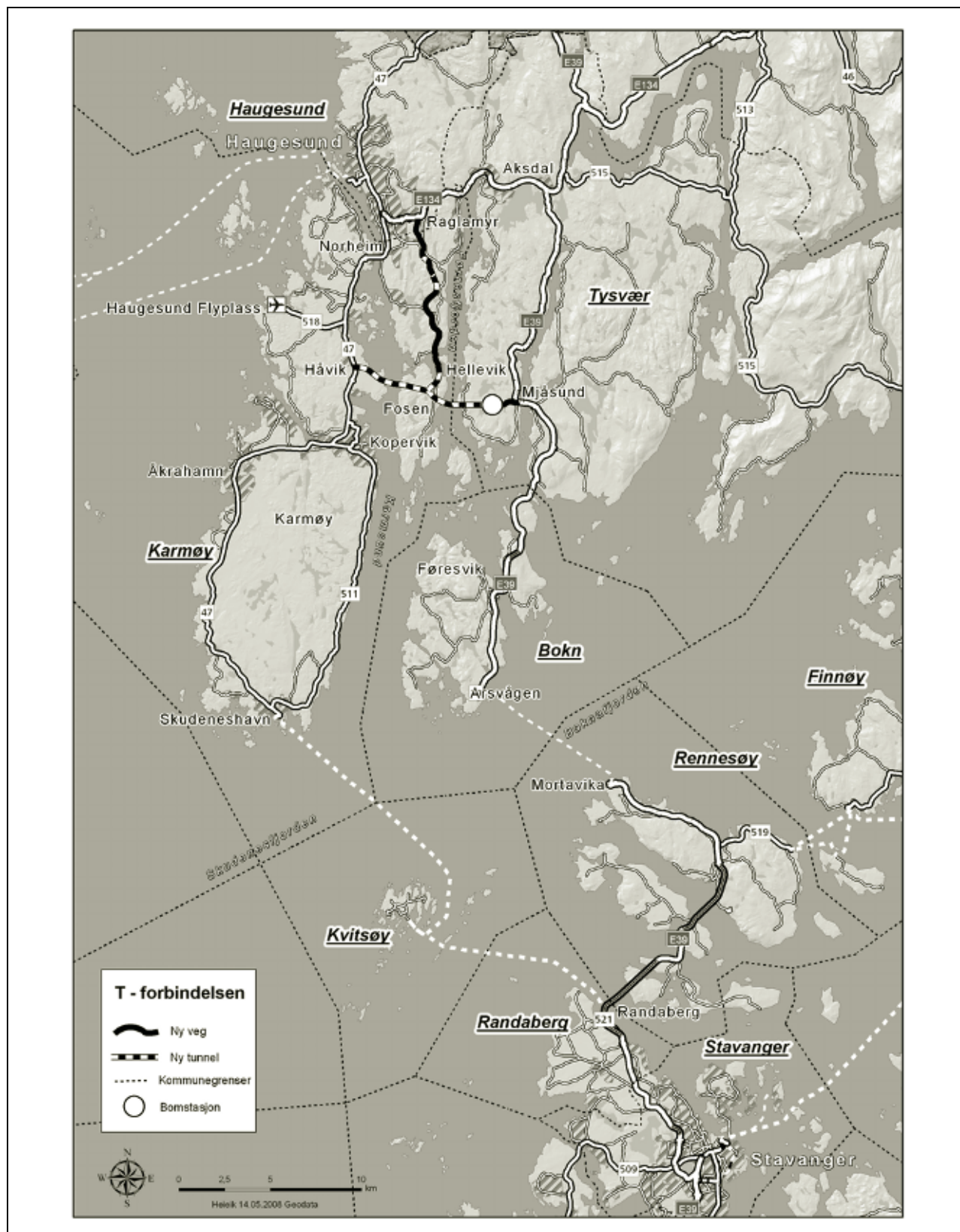
Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for heile det nye vegsambandet. Det ligg også føre godkjente reguleringsplanar for plassering/bruk av overskotsmassar frå tunneldrivinga fleire stader i nærleiken av prosjektet. Slike massar vil også bli nytta til vegbygginga.

Ei strekning inn mot E134 ved Raglamyr er planlagt med fire kjørefelt. I stigningane er tunnelane planlagt med tre kjørefelt. Resten av prosjektet har to kjørefelt.

I St.prp. nr. 72 omfatta forskots- og parallellinnkrevjinga begge ferjesambanda E39 Mortavika – Arsvågen og rv 47 Mekjarvik (Randaberg) - Skudeneshavn. I St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 142, orienterte Samferdselsdepartementet om at innkrevjinga blei avgrensa til sambandet Mortavika – Arsvågen.

I St.prp. nr. 72 var det lagt opp til anleggsstart i 2005/2006. Det blir no lagt opp til anleggsstart våren 2009 med trafikkopning rundt årsskiftet 2012/2013. I tråd med St.prp. nr. 72 føreset Sam-

ferdselsdepartementet at ferjesambandet Mekjarvik-Skudeneshavn blir lagt ned som riksvegferjesamband når T-forbindelsen blir opna for trafikk.



Figur 2.1

3 Lokalpolitisk behandling

I St.prp. nr. 72 (1999-2000) var det lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 1 030 mill. kr, omrekna til 2008-prisnivå. I handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 blei det lagt til grunn ein auke i dei statlege midlane til prosjektet som følgje av kostnadsauke. Som følgje av planendringar m.m. er kostnadene auka i fleire omgangar. Fylkeskommunen og kommunane Haugesund, Karmøy og Tysvær slutta seg til eit revidert finansieringsopplegg våren 2006. Vidare blei ein ny revisjon av finansieringsopplegget lagt fram for fylkeskommunen og Karmøy kommune våren 2007. Både fylkeskommunen og kommunen fatta vedtak om å auke tilskota til prosjektet.

Etter dette er det gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Saka blei lagt fram for Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på nytt basert på dei nye føresetnadene for finansieringsopplegget etter den eksterne kvalitetssikringa.

Fylkestinget fatta 22. april 2008 følgjande vedtak:

- Rogaland fylkeskommune tar til etterretning at projektkostnaden for rv 47
T-forbindelsen er økt som følge av økte statlige standardkrav. Fylkeskommunen forutsetter at Statens vegvesen som byggherre gjør sitt ytterste for å søke å redusere projektkostnadene og holde optimal framdrift på prosjektet.
- Rogaland fylkeskommune gir sin tilslutning til følgende finansieringsplan for rv 47 T-forbindelsen:

- Statlige midler:	444 mill. kr
- Kommunalt tilskudd:	39 mill. kr
- Bompenger:	954 mill. kr
- Sum:	1 437 mill. kr
Alle tall i 2008-kr.	

I tillegg gis et kommunalt forskudd fra Karmøy kommune på 39 mill. 2008-kr.

Det stilles også en kommunal/fylkeskommunal garanti på inntil 150 mill. 2007-kr. De første 100 mill. kr. av garantibeløpet fordeles likt mellom Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune. De resterende 50 mill. kr fordeles med 10 mill. kr på Karmøy kommune og 40 mill. kr på Rogaland fylkeskommune. Garantibeløpet stilles til disposisjon avslutningsvis i gjennomføringen av prosjektet hvis behovet tilsier dette. Det forutsettes at evt. reduserte projektkostnader og økte bompengeinntekter kommer som

fradrag på garantibeløpet. Det forutsettes også at kommune, fylkeskommunen og/eller bompengeselskapet gjennom gunstigere rentebetingelser kan redusere garantibeløpet.

For bompengeordningen legges det til grunn at forhåndsbompenginnkrevingen på ferjesambandet mellom Mortavika-Arsvågen pågår til 2012 når prosjektet er ferdigstilt med en videreføring av samme takstsystem som i dag inkludert prisjustering i tråd med endringer i riksvegferjetakstregulativet. For bompengerevingen på prosjektet legges det til grunn en gjennomsnittlig bompengetakst på 14,10 kr og 15 års innkrevsperiode. Det forutsettes videre at takstregulativet i bompengerevingen på prosjektet utformes i tråd med standard takstretningsslinjer for bompengeprojekter.

Det legges til grunn at Rogaland fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti etter ordningen om betinget refusjon. Varighet for garanti er bygge- og bompengeperioden.

Karmøy formannskap fatta 7. april 2008 vedtak som er nær likelydende med Rogaland fylkesting sitt vedtak av 22. april 2008, inklusive vedtak om kommunal garanti under føresetnad av at ordninga med betinga refusjon blir nytta.

4 Kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og samfunnsøkonomisk nytte av utbygginga

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Dei eksterne kvalitetssikrarane anbefalte ei styringsramme på 1 390 mill. 2008-kr og ei kostnadsramme på 1 540 mill. 2008-kroner. Svingningar i markedet for store entreprisar og geologiske forhold for undersjøiske tunnelar er dei to forholda som i kvalitetssikringa blir peika på å vere dei områda som i størst grad kan gje risiko for overskridingar av styringsramma. Samferdselsdepartementet er samd i desse vurderingane frå kvalitetssikrarane. Den seinare tida har vegstyresmaktene registrert ein stor prisauke på tunnelprosjekt. Delar av denne prisauken skuldast forhold som det i den eksterne kvalitetssikringa ikkje var mogleg å fanga opp. Dette gjeld i særleg grad nye krav og prosedyrar ved tunnelbygging og marknadssituasjonen. For å ta med desse faktorane fullt ut legg Samferdselsdepartementet til grunn ei styrings-

ramme for prosjektet på 1 440 mill. 2008-kr og ei kostnadsramme på 1 650 mill. 2008-kr.

Den eksterne kvalitetssikringa har også omfatta trafikkgrunnlaget. I samband med kvalitetssikringa er det gjennomført transportanalysar med Statens vegvesen sin nye regionale transportmodell. Modellen er også nytta for å kvalitetssikre trafikkdata for Haugalandspakka når begge dei to bompengoordningane er innførte, jf. St.prp. nr. 57 (2006-2007) og St.prp. nr. 45 (2007-2008). For T-forbindelsen blir det lagt til grunn eit trafikkgrunnlag for etterskotsinnkrevjinga på 3 100 kjøretøy (ÅDT) (basisår 2010). Dette er noko lågare og dermed meir nøkternt enn i St.prp. nr. 72 der trafikkgrunnlaget var 3 600 kjøretøy (basisår 2010).

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) er rekna til - 980 mill. kr, basert på at prosjektet er 100 pst. statleg finansiert. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til - 0,8. I dette prosjektet utgjer den statlege finansieringa 31 pst. av styringsramma.

5 Finansieringsopplegg

Finansieringa omfattar følgjande element:

- Bompengar
- Statlege midlar
- Lokale tilskot

Bompengar

Forskotsinnkrevjinga i ferjesambandet starta opp 1. april 2001. Bompengepåslaget tilsvargar skilnaden mellom takstsone 21 og takstsone 9, dvs. eit påslag på 12 takstsoner. For ein personbil er ordinær ferjetakst 85 kr. Med eit bompengepåslag på 58 kr blir summen å betale 143 kr. Trafikantane oppnår rabattar etter ordningane i riksregulativet for ferjetakstar. Det er lagt til grunn at innkrevjinga i ferjesambandet skal halde fram til prosjektet blir opna for trafikk. Det blir dermed forskots- og parallellinnkrevjing i om lag 11 ½ år. I St.prp. nr. 72 var det lagt til grunn slik innkrevjing i til saman 9 år. Det er rekna med at innkrevjinga i ferjesambandet vil gi eit finansieringsbidrag på 607 mill. kr. Ved årsskiftet 2007/2008 hadde bompengeselskapet om lag 320 mill. kr inneståande. Innkrevjingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet i perioden med forskots- og parallellinnkrevjing er stipulert til vel 2 mill. kr totalt.

Ved etterskotsinnkrevjinga på prosjektet blir bomstasjonen etablert på aust-vestsambandet ved Mjåsund, om lag 1 km vest for krysset med E39, dvs. som føresett i St.prp. nr. 72. Innkrevjinga vil

skje i begge retningar. Det er lagt opp til å etablere ein automatisk bomstasjon med to takstgrupper: lette kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3.500 kg) og tunge kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3.500 kg). Det er føresett ein gjennomsnittstakst på 14,10 kr i 2006-prisnivå. Omrekna til 2008-prisnivå blir gjennomsnittstaksten 15,60 kr. Det er førebels rekna ut at taksten vil bli om lag 22 kr for lette kjøretøy og 44 kr for tunge kjøretøy. Det er ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga og det er lagt til grunn at takst- og rabattsystemet blir i tråd med gjeldande retningslinjer. Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i 15 år. Det er rekna med at etterskotsinnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på 285 mill. kr, fordelt med 210 mill. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og 75 mill. kr til å dekke finansieringskostnader. I tillegg kjem om lag 45 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene utgjer høvesvis 8 og 5 pst. av brutto bompenginntekter på 939 mill. kr.

I St.prp. nr. 72 var finansieringsbidraget frå forskots- og parallellinnkrevjinga om lag 60 pst. (3/5) og frå etterskotsinnkrevjinga om lag 40 pst. (2/5). Med opplegget i denne proposisjonen er fordelinga endra til høvesvis om lag 75 pst. og 25 pst.

Statlege midlar

Ved behandlinga av handlingsprogrammet/planleggingsprogrammet for perioden 2006-2015 gjekk fylkestinget i møte 26. april 2005 inn for å setje av 370 mill. kr til T-forbindelsen. Desse midlane var fordelte med 214 mill. kr i første firårsperiode (2006-2009) og 156 mill. kr i siste seksårsperiode. Tala er rekna om til 2008-prisnivå. Gjennom behandlinga 22. april 2008 slutta fylkestinget seg til å auke dei statlege midlane til prosjektet til 444 mill. kr.

Karmøy kommune har forplikta seg til å forskottere 39 mill. kr. Innbetaling skal skje i 2011, med refusjon etter 2015. Forskotteringa skjer utan kompensasjon for renter og prisstigning.

Lokale tilskot

Karmøy kommune har også vedtatt å gå inn med tilskot til T-forbindelsen med 39 mill. kr i 2008-prisnivå. Det er føresett at tilskotet blir betalt i 2011.

Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune har vedtatt å gå inn med eit «garantibeløp» på inntil 150 mill. 2007-kr fordelt med 90 mill. kr på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune. Ved den lokale behandlinga blei

det lagt til grunn at garantibeløpet skal stillast til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringa av prosjektet dersom behovet tilseier dette. Vidare blei det føresett at evt. reduserte projektkostnader og auka bompengainntekter kjem som frådrag på garantibeløpet. Det er lagt til grunn at dei lokale tilskota skal justerast i tråd med den ordinære indeksen for veganlegg.

Etter Vegdirektoratet sitt syn må dette behandlast som eit tilskot som blir gjort om til eit forskot ved evt. kostnadsreduksjon og/eller auka inntening. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, er dette nødvendig dersom perioden med etterskotsinnkrevjing ikkje skal overskride 15 år.

I finansieringsplanen har det ikkje vore nødvendig å nytte heile «garantibeløpet» frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune for å oppnå 15 år med etterskotsinnkrevjing. Inklusive «garantibeløpet» er det førebels lagt til grunn eit tilskot på til saman 84 mill kr frå fylkeskommunen og 95 mill. kr frå kommunen.

Forslag til finansieringsplan

Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 5.1.

Finansieringsplanen omfattar 31 pst. statlege midlar, 57 pst. bompengar og 12 pst. lokale tilskot.

Eventuell kostnadsauke og/eller redusert inntening

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette vil seie at ein kostnadsauke opp til kostnadsramma er føresett dekkast med statlege midlar og bompengar etter partane sin del av finan-

sieringa. Dei lokale tilskota er rekna med i bompengeselskapet sin del, men først skal heile tilskotet frå fylkeskommunen og Karmøy kommune nyttast. Følgjeleg skal bompengeselskapet/lokale styresmakter dekke 69 pst. og staten 31 pst. av ein kostnadsauke opp til kostnadsramma. Evt. overskridingar ut over kostnadsramma er føresett dekkast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Rogaland.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne auke takstane med inntil 20 pst. og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Eventuell kostnadsreduksjon og/eller auka inntening

Ved ein eventuell kostnadsreduksjon og/eller auka inntening skal tilskotet frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på inntil 150 mill. 2007-kr reduserast i tråd med fylkeskommunen og kommunen sine vedtak frå april 2008.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Styringsramma og trafikkgrunnlaget ved opninga av prosjektet framgår av kap. 4. For trafikkutviklinga i ferjesambandet er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 3 pst. fram til opninga av T-forbindelsen. Det er lagt til grunn at den årlege veksten etter opninga av prosjektet blir i tråd med prognosane som er utarbeidde for Rogaland i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Desse utgjer i perioden 2006-2011 1,4 pst., i perioden 2012-2020 0,9 pst. og frå 2021 0,8 pst. Det er vidare lagt til grunn ein nedgang i trafikken gjennom bomstasjonen for T-forbindelsen på 8 pst. det året bompengoordninga for Haugalandspakka blir avvikla (2023 er lagt til grunn).

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente 6,5 pst.
- Innskotsrente 2,5 pst.
- Årleg prisstigning på 4,1 pst. frå 2007 til 2009, deretter 2,5 pst.
- Gjennomsnittleg bompengetakst ved etterskotsinnkrevjinga: 15,60 kr.
- Årlege innkrevjingskostnader ved etterskotsinnkrevjinga: 3,0 mill. kr.

Lånerente på 6,5 pst. føreset at det før anleggsstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innafor denne renta i 10-15 år.

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til 15 år.

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2008-kr
Statlege midlar*	405
Forskot frå Karmøy kommune*	39
Bompengar – forskotsinnkrevjing på ferjesambandet	607
Bompengar – etterskotsinnkrevjing på prosjektet	210
Lokale tilskot – tilskot frå Karmøy kommune	95
Lokale tilskot – tilskot frå Rogaland fylkeskommune	84
Sum	1 440

* Inkl refusjon av forskotteringa til Karmøy kommune etter 2015 utgjer statlege midlar 444 mill. kr.

Det er også rekna på alternativ med meir pessimistiske føresetnader. Ved ein kostnadsauke opp til kostnadsramma der delen til bompengeselskapet/lokale styresmakter er føresett dekt med bompengar, er det ikkje mogleg å nedbetale bompengelånet utan at andre føresetnader blir endra. Det store bompengedraget frå forskots- og parallellinnkrevjinga fører til at prosjektet blir svært følsamt for endringar i kostnadene. I eit slikt tilfelle vil ordninga med betinga refusjon bli nytta, jf. fylkeskommunen sitt vedtak om at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet, sjå omtale i kapittel 3.

Som grunnlag for å fastsetje storleiken på den betinga refusjonen er det også rekna på eit alternativ med følgjande føresetnader:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma og delen til bompengeselskapet/lokale styresmakter (69 pst.) blir dekt med bompengar.
- Ingen årleg trafikkvekst etter opninga av prosjektet.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år med etterskotsinnkrevjing.

Med utbetaling av 75 mill. kr i betinga refusjon i 2015-2016, er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til 20 år.

Garantiar

Av St.prp. nr. 72 framgår det at Rogaland fylkeskommune tidlegare har fatta vedtak om fylkeskommunal garanti for bompengelånet. Også Karmøy kommune har fatta vedtak om garanti.

Statens vegvesen legg til grunn at garantiane må dekke eit bompengelån på inntil 320 mill. kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Den kommunale garantien må godkjennast av fylkesmannen. Garantiane vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje er mogleg å handtere etter at realkostane er auka med inntil 20 pst., bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år og bompengeselskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen over Rogaland si investeringsramme til øvrige riksvegar.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at ved den lokale behandlinga blei det lagt til grunn at «garantibeløpet» frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på inntil 150 mill. 2007-kr skal stilast til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringa av prosjektet dersom behovet tilseier dette. Vidare blei det lagt til grunn at evt. reduserte prosjektkostnader og auka bompengeinntekter kjem som frådrag på garantibeløpet. Samferdselsdepartementet føreset at «garantibeløpet» er eit tilskot som blir omgjort til eit forskot ved evt. kostnadsreduksjon og/eller auka inntening. Samferdselsdepartementet er i dialog med Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune om å få presisert at dei aksepterer dette gjennom nye vedtak før anleggsstart. Dei må også presisere vedtaka om garantiar for eit bompengelån på inntil 320 mill. kr og fordele garantiansvaret mellom seg.

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare rente enn 6,5 pst. for ein periode på 10 – 15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskriven.

I St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid, har Regjeringa foreslått at det framtidige offentlege vegnettet vil bestå av stamvegar, regionale vegar (øvrige riksvegar og fylkesvegar) og kommunale vegar. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det statlege ansvaret for investeringar i øvrig riksvegnett blir overført til regionane (fylka) når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010. Dette inneber at regionen (fylket) er ansvarleg for å løyve føresette statlege midlar til prosjektet etter 2009, inkl. føresett del av ein evt. kostnadsauke. Ansvaret omfattar også den betinga refusjonen.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 47 T-forbindelsen vil Vegdirektoratet og Haugaland bompengeselskap AS inngå avtale i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delfinansiering av utbygginga i tråd med vilkåra i denne proposisjonen.

II

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