



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 69

(2003–2004)

Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 28. mai 2004,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet i Møre og Romsdal. Prosjektet vil gi fast vegsamband mellom kommunane Tustna og Aure på Nordmøre med bygging av bruer over Imarsundet på rv 680. Prosjektet omfattar også ei innkorting av ferjesambandet mellom Tustna og Smøla på rv 669. I tillegg inngår økonomisk tilskot til kabelferje til Solskjeløya i Tustna og ei mindre utbetring av vegnettet på øya. Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte hausten 2004 med førebuande arbeid, med fullføring i løpet av 2006.

Alternativ bruk av ferjetilskot og bompengar er viktige element i finansieringsplanen for prosjektet. Dei prinsippa som er trekte opp for alternativ bruk av innsparte ferjetilskot ved ferjeavløysingsprosjekt er lagt til grunn, jf. Stortinget si behandling av St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 60 (2001–2002) og St.prp. nr. 67 (2002–2003).

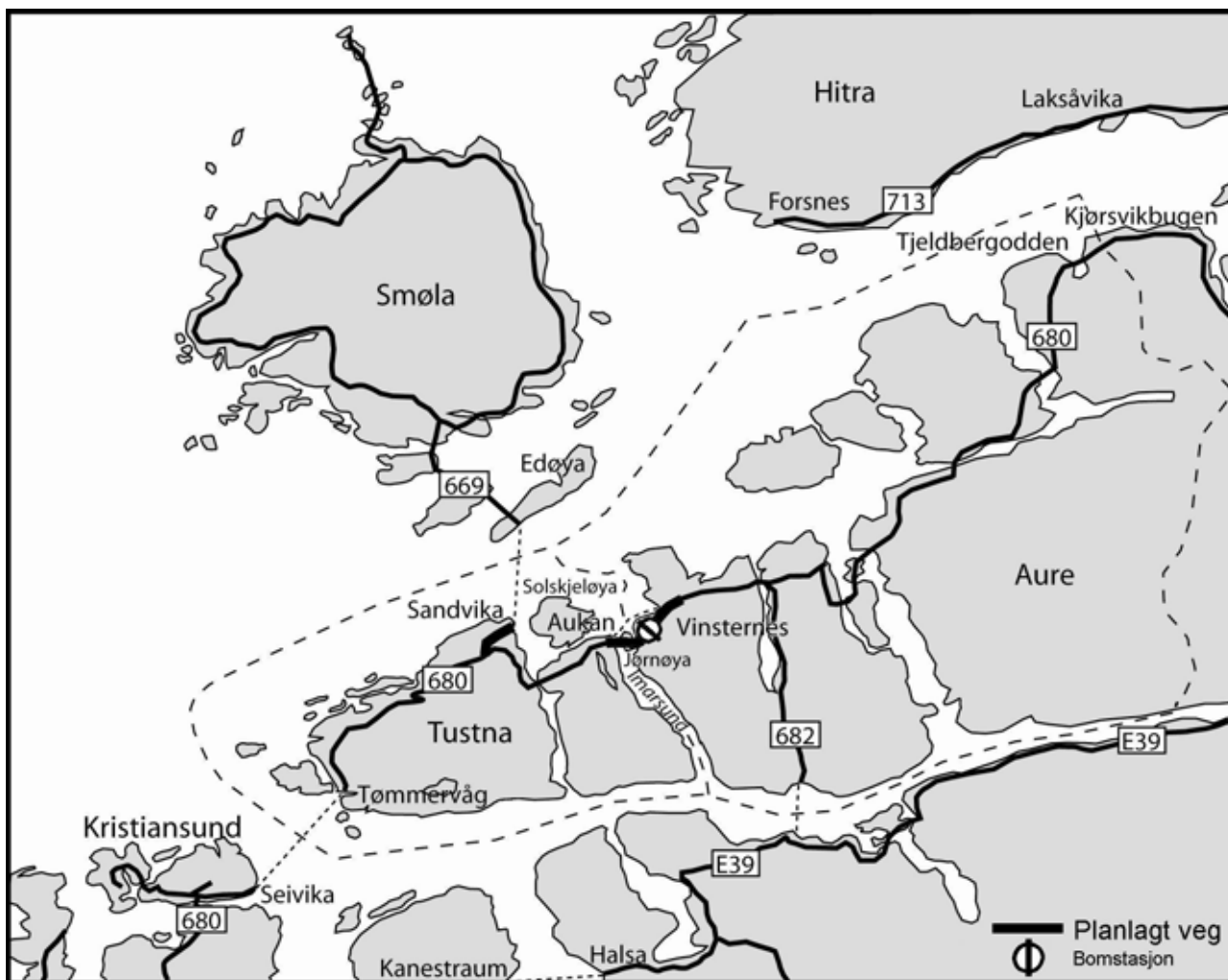
2 Omtale av utbygginga

Imarsundprosjektet vil avløyse ferjesambandet som i dag går mellom Aukan i Tustna kommune og Vinsternes i Aure kommune. Prosjektet omfattar omlag 3,4 km ny tofelts veg med 6,5 m vegbreidde på rv 680 med bruer over Imarsundet og Litjsundet på høvesvis 580 og 300 m.

Ferjesambandet Aukan – Edøya (Smøla) – Forsnes (Hitra) blir også endra. Ferja til Forsnes blir lagt ned og ferjestrekninga til Smøla blir korta ned ved bygging av 1,3 km ny veg på rv 669 med ny ferjekai i Sandvika. Kaia i Sandvika vil erstatte dagens ferjekai på Aukan og korte ned ferjesambandet mellom Tustna og Edøya i Smøla kommune med omlag 5 minutt, dvs. omlag med ein femtedel.

Tidlegare var innkorting av ferjesambandet til Smøla planlagt med bru til Solskjeløya og ny veg til nordspissen av øya med ny ferjekai her. For å redusere kostnadene i prosjektet er denne løysinga ikkje valt. Det er i staden lagt inn eit investeringstilskot på 4 mill. kr til kabelferje og ei mindre utbetring av vegnettet på øya. Kabelferja er føresett driven av eit privat selskap, Tustna kabelferje B/A.

Det er planlagt ein bomstasjon i Aure, om lag 700 m aust for brua over Litjsundet.



Figur 2.1 Kartskisse over utbygginga av Imarsundprosjektet

2.1 Kostnader og nytte

Samla kostnadsoverslag for Imarsundprosjektet er 250 mill. 2004-kr. Kostnaden fordeler seg med 209 mill. kr på sjølve Imarsundsambandet og 37 mill. kr på ny veg til Sandvika med ferjekai. Eit eingongstilskot på 4 mill. 2002-kr til investering i kabelferje og vegutbetring på Solskjeløya inngår også i overslaget. Uvisse i overslaget er vurdert til å liggje innfor + 10 pst.

Imarsundprosjektet vil betre kommunikasjonane i regionane Kristiansund/Frei/Tustna/Smøla (om lag 26 600 personar) og Aure/Hemne (om lag 7 100 personar). Sentra i regionane blir meir tilgjengelege ved at reisetida blir redusert med om lag 1 time for viktige trafikkrelasjonar. Sidan regionen framleis vil vere avhengig av ferje for å komme til senterkommunen Kristiansund, vurderer Møreforsking dei regionale verknadene av Imarsundprosjektet til å bli av eit avgrensa omfang.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for Imarsundsambandet er rekna til om lag 0 mill. kr, basert på ei løysing utan bompengar. Basert på ei løysing

med bompengar har prosjektet ei netto nytte på om lag -25 mill. kr. Dei viktigaste nyttefaktorane er redusert reisetid saman med bortfall av ferjekostnader og ulemper ved å bruke ferje. Nytte av nyskapt trafikk vil også vere ein positiv faktor saman med noko reduserte utslepp av NO_x og CO₂. I negativ retning kjem auke i trafikktryggleiks- og vedlikehaldskostnader.

2.2 Planhandsaming og miljøvurderingar

Reguleringsplan for hovuddelen av prosjektet blei godkjend av kommunestyra i Aure og Tustna i februar 2003. Under planprosessen er veglinja spesielt justert for å finne ei løysing som er tilfredstillande ut frå omsynet til kulturminne på land. Planen oppfyller krav frå Kystverket om ein fartsløpsdimensjon med høgd 12 meter og breidde 40 meter. Marinarkeologiske undersøkingar i Imarsundet har ikkje påvist kulturhistorisk materiale som kan komme i konflikt med dei planlagde bruene. I Tustna kommune er Imarsundprosjektet sett av som

område for planlagt riksveg i kommuneplanen som blei godkjend samstundes med reguleringsplanen. I arealdelen til kommuneplanen i Aure kommune frå 1992 er planlagt ny riksveg markert på kartet. Den viste løysinga er i samsvar med godkjend hovudplan frå 1995. Godkjend reguleringsplan byggjer på denne hovudplanen. Konsekvensutgreiing ligg ikkje føre, då KU-plikt ikkje er tilstades.

I brev av 13. september 2000 har Kystdirektoratet gitt løyve til kabelferje mellom Nordheim og Sol-skjelødegården i Tustna kommune. Reguleringsplan for kabelferjesprosjektet er utarbeidd, men er enno ikkje godkjend. Ei kabelferje blir å rekne som maskindrivne fartøy, som vil krevje naudsynte sertifikat etter sjøfartslovgivinga. Slik sakshandsaming står att.

3 Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

3.1 Bompengesøknad

Imarfinans AS fremja ein første søknad om bompengefinansiering av Imarsundprosjektet i 1996. I denne søknaden var det føresett ordinære statlege midlar til prosjektet. Søknaden blei ikkje lagt fram for Samferdselsdepartementet fordi Møre og Romsdal fylkeskommune ikkje prioriterte statlege midlar til prosjektet i handlingsprogrammet for perioden 1998–2007.

Ein ny søknad blei lagt fram 15. februar 2002. I denne søknaden er det lagt til grunn ein prosjekt-kostnad på 240 mill. 2002-kr, og prosjektet er føresett gjennomført utan ordinære statlege investeringsmidlar. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

- Alternativ bruk av ferjetilskot
- Bompengar
- Forskoting gjennom lokal aksjekapital
- Tilskot frå kommunane
- Tilskot frå Kommunal- og regionaldepartementet

I bompengesøknaden er det lagt til grunn innsparte statlege ferjetilskot ved at ferjesambandet til Hitra blir lagt ned i tillegg til ferjesambandet over Imarsundet. Vidare er det lagt til grunn forskots- og parallellinnkrevjing av bompengar i ferjesambanda Aukan – Vinsternes, Aukan – Edøya og Seivika – Tømmervåg. I tillegg er det lagt opp til etterskotsinnkrevjing i vegsambandet over Imarsundet og i ferjesambanda Sandvika – Edøya og Seivika – Tømmervåg. Føresette bidrag til finansieringa frå dei ulike elementa går fram av dei lokalpolitiske vedtaka.

3.2 Lokalpolitisk behandling

Kommunane i området slutta seg til bompengesøknaden i møte i kommunestyret i Aure 18. april 2002, Tustna 4. april 2002, Smøla 25. april 2002 og Kristiansund 24. september 2002.

Aure og Tustna kommunar har teke initiativ til samanslåing av dei to kommunane og arrangerte folkeavrøysting om dette i samband med kommunestyrevalet hausten 2003. Avrøystinga viste eit fleirtal for kommunesamanslåing på 64,8 pst. i Aure og 52,7 pst. i Tustna. Det var lagt til grunn at byggjearbeid for sambandet vil finne stad før 1. januar 2005 med ei eventuell kommunesamanslåing frå 1. januar 2006, eventuelt i samband med opninga av Imarsundprosjektet.

Hitra kommune i Sør-Trøndelag fatta i møte i kommunestyret 29. mai 2002 samrøystes vedtak om flytting av ferjesambandet mellom Nordmøre og Hitra og refererte mellom anna til ein felles fråsegn om dette frå kommunane i området. I vedtaket heiter det mellom anna:

«Aure, Hemne, Hitra, Frøya og Snillfjord kommuner mener en fergeforbindelse mellom Laksåvika i Hitra kommune og Kjorsvikbugen i Aure kommune er et meget viktig virkemiddel for å skape vekst i næringslivet i regionen, og legge til rette for en større og mer attraktiv bo- og arbeidsmarkedsregion.

Hitra kommunestyre henstiller til Sør-Trøndelag fylkeskommune om å bidra til den nødvendige oppfølging av saken i forhold til nabo-fylket og sentrale myndigheter, slik at planer om flytting av dagens fergesamband til nytt samband mellom Laksåvika og Kjorsvikbugen blir tatt inn i planer og budsjetter snarest mulig, og være en realitet når det planlagte Imarsundprosjektet blir ferdigstilt.»

Sør-Trøndelag fylkekommune har i møte i fylkestinget 18. juni 2002, i samband med behandlinga av fylkesvise strategiske analyser som grunnlag for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015, fatta følgjande vedtak om føresetnadene for finansiering av Imarsundprosjektet:

«Fergeforbindelsen Laksåvik (Hitra) – Kjorsvikbugen (Aure) bør stå ferdig når Imarsundforbindelsen er ferdig».

Usekje om denne føresetnaden, som er svært viktig for finansieringa av prosjektet, førte til at Samferdselsdepartementet tok initiativ til ny behandling i Sør-Trøndelag fylkeskommune om nedlegging av ferjesambandet til Hitra. Fylkesutvalet har i møte 18. mars 2004 slutta seg til uttale i brev av 14. januar 2004 frå fylkesordføraren i Sør-Trøndelag fylkeskommune. Fylkeskommunen er følgje-

Boks 3.1 Vedtak fatta i Møre og Romsdal fylkesting

Møre og Romsdal fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 26. juni 2002:

- «1. Møre og Romsdal fylkeskommune viser til søknaden frå Imarfinans A/S av 15. februar 2002. Møre og Romsdal fylkeskommune rår til at søknaden blir imøtekommen. Prosjektet omfattar ferjefritt samband over Imarsundet, innkorting av ferjesambandet til Smøla samt kabelferje til Solskjeløya med utbetring av vegnett på Solskjeløya.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn følgjande finansieringsplan:

Investeringskostnad:	240,0 mill. 2002-kr
Inntekter:	
a) Underskott i ferjedrifta/endra drifts- og vedlikehaldskostnader for det offentlege vegnettet. Årleg innsparing over statsbudsjettet i 15 år:	pr. år 15,0 mill. 2002-kr
b) Årleg tilskott frå Aure og Tustna kommunar over 5 år:	pr. år 3,6 mill. 2002-kr
c) Forskottsompengar på ferjene Aukan-Vinsternes, Seivika-Tømmervågen og til Smøla i 2 år:	pr. år 3,0 mill. 2002-kr
d) Bompengar på fastlandssambandet over Imarsundet og på ferjene Seivika-Tømmervåg og til Smøla i 15 år:	pr. år 7,7 mill. 2002-kr
e) Aksjekapital:	10,0 mill. 2002-kr
f) Eingongstilskott frå Kommunal- og regional-departementet:	15,0 mill. 2002-kr
3. Det er mogleg å endre postane i finansieringspakka. Dette kan skje etter nærare avtalar mellom Statens vegvesen, kommunane det gjeld og Imarfinans A/S.
4. Til kabelferjesambandet til Solskjeløya skal det ytast eit eingongstilskott på 4 mill. 2002-kroner frå Imarsundfinans A/S. Korkje Staten eller Imarfinans A/S skal yte drifts- eller vedlikehaldstilskott til kabelferjesambandet.
5. Takstnivået på før- og etterskottsinnkrevjing av bompengar på ferjesambanda skal setjast som eit tillegg i noverande takst på respektive 3- og 2 soner i riksregulativet for gjeldande strekning. På det faste sambandet skal takstnivået setjast om lag 3 soner over gjeldande nivå for dei respektive kjøretøygruppene.
6. Alle trafikantane skal betale bompengar etter dei til ei kvar gjeldande reglane for takst- og rabattsystem. Takstane skal vidare aukast og/eller bompengeperioden forlengjast i samsvar med regelverket om økonomien i prosjektet skulle svikte.
7. Ferjesambandet Aukan–Forsnes (Hitra) blir lagt ned frå same tidspunkt som Imarsundsambandet blir sett under trafikk.
8. Møre og Romsdal fylkeskommune seier seg i prinsippet viljug til å stille simpel garanti for dei lån som Imarfinans A/S tek opp. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at ein vil kome attende til garantispørsmålet i eiga sak.»

leg innforstått med at det statlege tilskotet til ferjesambandet til Hitra skal nyttast til finansiering av Imarsundprosjektet og at dette inneber at ferjesambandet vil bli lagt ned etter fullføring av prosjektet. Fylkeskommunen er også innforstått med at det i denne samanhengen ikkje er aktuelt å etablere eit alternativt ferjesamband mellom Aure og Hitra.

4 Finansieringsopplegg

Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte hausten 2004 med førebuande arbeid, med fullføring i løpet av 2006. Det er lagt opp til å gjennomføre dei delane av prosjektet der det er knytt størst uvisse til kostnadene først. Bygging av ny veg på rv

669 med ny ferjekai i Sandvika er planlagt gjennomført til slutt.

4.1 Innsparte ferjetilskot

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 60 (2002–2003) slutta eit fleirtal i samferdselskomiteen seg til prinsippet om at innsparte ferjetilskot kan nyttast som delfinansiering av vegsamband som gjer ferje overflødig, jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002).

I bompengesøknaden er det lagt til grunn at innsparte statlege ferjetilskot ved å leggje ned dagens ferjesamband mellom Tustna/Smøla og Hitra i tillegg til sambandet over Imarsundet skal nyttast til å delfinansiere Imarsundprosjektet.

Vegdirektoratet meiner det er vanskeleg å sjå at

det er bygginga av eit fast vegsamband over Imarsundet som gjer ferja til Hitra overflødig. Direktoratet peikar på at trafikantar mellom Tustna og Hitra/Frøya rett nok vil få eit ferjefritt samband etter bygging av Imarsundprosjektet, men meiner at nytten ved dette ikkje står i forhold til ulempene ved å leggje ned ferjesambandet. Ferjetrafikantane vil få ei auka køyrelengde på mellom 100 og 200 km, avhengig av start- og målpunkt, og dei må betale bompengar både i det nye vegsambandet og i vegsambandet til Hitra. Vegdirektoratet meiner derfor at det ikkje er rett at innsparingar ved ei eventuell nedlegging av ferjesambandet til Hitra skal inngå i finansieringa av Imarsundprosjektet. Etter direktoratet sitt syn bør innsparte ferjetilskot ved å leggje ned sambandet til Hitra komme trafikantane i dette sambandet meir direkte til nytte, til dømes ved å gå til nedbetaling av bompengelånet i fastlandssambandet til Hitra og Frøya.

Saka blei teken opp med Samferdselsdepartementet, som i brev av 14. august 2003 i utgangspunktet seier seg samd i at det ikkje er noka god løysing at realiseringa av Imarsundprosjektet føreset nedlegging av ferjesambandet mellom Tustna/Smøla og Hitra. På den andre sida blir det vist til at det er svært få trafikantar som får auka køyrelengde og at ferjesambandet er avhengig av eit høgt statleg driftstilskot årleg. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at ferjesambandet Aukan – Edøya – Forsnes (rute 54B) blir lagt ned som ein del av etableringa av fast vegsamband over Imarsundet, i tråd med lokale vedtak.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 67 (2002–2003) slutta samferdselskomiteen seg til prinsippet om å ta utgangspunkt i gjennomsnittleg kostnadsnivå for dei to siste rekneskapsåra når innsparte kostnader til drift av eit samband skal fastsetjast, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Dette er enkelt når heile ferjesambandet blir lagt ned. Ved bygging av Imarsundprosjektet er dette meir komplisert, fordi berre delar av eitt av ferjesambanda vil bli lagt ned.

Vegdirektoratet har rekna det sparte driftstilskotet som differansen mellom driftstilskotet i dagens situasjon for dei to sambanda som blir lagt ned, Aukan – Vinsternes og Aukan – Edøya – Forsnes, og driftstilskotet for restsambandet Sandvika – Edøya etter at Imarsundprosjektet er fullført.

Driftstilskotet i dagens situasjon er eit gjennomsnittstal basert på tilskotsrekneskapa for 2001 og 2002. Ved utrekning av driftstilskotet for restsambandet er det lagt til grunn at dagens ferje i sambandet Aukan – Vinsternes blir flytta til sambandet Sandvika – Edøya. Det er derfor teke utgangspunkt i tilskotsrekneskapa for sambandet Aukan – Vinsternes for fastsetting av driftskostnader. Vidare er

det teke utgangspunkt i tilskotsrekneskapa for sambandet Aukan – Edøya – Forsnes for fastsetting av billettinntekter. Det er i utrekninga lagt til grunn opningstid og frekvens som i dagens samband mellom Aukan og Edøya.

Etter dette er det årlege statlege tilskotet til drift av ferjesambanda i dagens situasjon rekna til 17,4 mill. kr (2004-prisnivå). I ettersituasjonen er det rekna med at tilskotet vil bli redusert til om lag 5,2 mill. kr. Dette gir ei årleg innsparing i driftstilskotet for dei aktuelle ferjesambanda på til saman 12,2 mill. kr. Imarsundprosjektet vil føre til ein årleg auke i drifts- og vedlikehaldskostnadene på omlag 0,2 mill. kr som skal trekkast frå det innsparte ferjetilskotet. Følgjeleg er det rekna med at staten får ei netto årleg innsparing i tilskot til drift av ferjesamband på 12 mill. kr. Tilskotet er føresett utbetalt årleg i ein periode på 15 år etter at Imarsundprosjektet er fullført. Tilskotet skal ikkje justerast for prisauke ut over justering fram til forskoteringa frå bompengeselskapet skjer. *Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte driftstilskot på 180 mill. 2004-kr.*

Det knytter seg noko uvisse til utrekninga av den årlege innsparinga i driftskostnader. Dersom det viser seg at den reelle innsparinga i statens kjøp av riksvegferjetjenester (kap. 1320/post 72 i statsbudsjettet) blir lågare enn det som er lagt til grunn i denne proposisjonen, vil dette måtte dekkast inn gjennom redusert ferjetilbod i andre samband. Dette vil vere svært uheldig, og det bør derfor vurderast om ein etter to til tre års drift av det nye sambandet skal justere den årlege utbetalinga frå staten slik at den blir meir i samsvar med den faktiske innsparinga. Etter Vegdirektoratet sitt syn bør ei slik justering berre vere aktuell dersom dette kan dekkast inn med bompengar utan å endre vilkåra for bompengereordninga. Dersom det viser seg at innsparinga på post 72 blir større enn føresett, bør det tilsvarande vurderast å auke den årlege utbetalinga frå staten til fordel for kortare bompengeperiode, primært i sambandet Seivika – Tømmervåg.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 67 (2002–2003) slutta samferdselskomiteen seg til at gjennomsnittlege kapitalkostnader i heile ferjeflåten skal leggjast til grunn ved fastsetting av den årlege innsparinga i kapitalkostnader. For å halde kroneverdien nokolunde konstant gjekk samferdselskomiteen inn for at det i tillegg til basisverdien på 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje skal leggjast til grunn ein årleg auke på 2,5 pst. i femtenårsperioden, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). *Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte kapitalkostnader på 67 mill. 2004-kr.* Storleiken på bidraget er basert på at forskoteringa frå bompengeselskapet

skjer i 2005 og 2006 og at tilbakebetalinga frå staten startar i 2007.

4.2 Bompengar

Bompengandelen er 26 pst. av det samla finansieringsbehovet. Det er lagt til grunn innkrevjing av forskotsbompengar i ferjesambanda Aukan – Vinsternes, Seivika – Tømmervåg og Aukan – Edøya i to år ved å auke takstane med tre takstsoner. Etter fullføring av Imarsundprosjektet er det lagt til grunn innkrevjing av etterskotsbompengar i sambanda Seivika – Tømmervåg og Sandvika – Edøya ved å auke takstane med to soner. I bomstasjonen på rv 680 er det lagt til grunn bompengetakstar om lag 3 soner over gjeldande ferjetakstnivå, som vil svare til eit tillegg på om lag 25 pst. Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet på 99,5 mill. 2004-kr. I tillegg kjem bompengar til innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Det blir no vurdert som mest aktuelt å etablere ein ubemanna bomstasjon som er tilpassa AutoPASS-systemet. Dette vil føre til at takstopplegget i bomstasjonen må tilpassast standard takstsystem med berre to takstgrupper og inga betaling for passasjerar. Takstane i bomstasjonen vil då bli i storleiken 90 kr for lett bil og 270 kr for tung bil. Det er lagt opp til å gi rabattar i tråd med gjeldande retningslinjer. Det er ein føresetnad at netto bompenginntekt ikkje blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i denne proposisjonen ved endeleg fastsetting av takstnivået. Det er vidare ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Om lag 40 pst. av trafikantane i sambandet Seivika – Tømmervåg reiser berre mellom Kristiansund og Tustna. Vegdirektoratet meiner det er uheldig at trafikantar som ikkje får direkte nytte av det faste sambandet, skal betale bompengar. Det blir også vurdert som uheldig at trafikantar i Imarsundsambandet som også brukar ferja mellom Seivika og Tømmervåg, må betale for det nye vegsambandet begge stader. Dette vil medføre at dei betalar meir i bompengar enn andre bilistar utan at dei kan seiast å ha større nytte av det nye vegsambandet. Dette vil kunne gjelde så mange som 70 pst. av trafikantane gjennom bomstasjonen.

Saka blei teken opp med Samferdselsdepartementet, som i brev av 14. august 2003 i utgangspunktet sluttar seg til Vegdirektoratet si vurdering.

Departementet har likevel funne å kunne gå inn for bompengeneinkrevjing i sambandet Seivika – Tømmervåg. Lokalt er ein innforstått med dette.

Fleire forhold, mellom anna lågare rentenivå, kan føre til at lånet kan nedbetalast vesentleg raskare enn det som er lagt til grunn i denne proposisjonen. Vegdirektoratet foreslår derfor at det blir lagt opp til å avslutte innkrevjinga av bompengar i sambandet Seivika – Tømmervåg så snart det blir vurdert som sikkert at gjelda til bompengeselskapet kan dekkast innafor ein innkrevjingsperiode på 15 år utan å fortsette innkrevjinga i dette sambandet. Når dette kan skje, er avhengig av sluttkostnaden for prosjektet, trafikkutviklinga, lånerenta og om det blir aktuelt å redusere den årlege utbetalinga frå staten. Dersom føresetnadene i denne proposisjonen ikkje blir vesentleg endra, meiner Vegdirektoratet at innkrevjinga i sambandet Seivika – Tømmervåg kan avsluttast så tidleg som 3–4 år etter at Imarsundprosjektet er opna for trafikk.

4.3 Tilskot

I bompengesøknaden er det lagt til grunn tilskot frå Kommunal- og regionaldepartementet og frå Aure og Tustna kommunar. Kommunal- og regionaldepartementet har sagt seg villig til å gå inn med eit eingongstilskot på 15 mill. 2004-kr til bygging av Imarsundprosjektet. Det er ein føresetnad at det blir tilslutning til samanslåing av kommunane Tustna og Aure og at prosjektet er fullfinansiert. Tustna og Aure kommunar har sagt seg villige til å gå inn med eit tilskot på til saman 18 mill. 2002-kr fordelt over 5 år. Vedtaka byggjer på at det blir tilslutning til samanslåing av dei to kommunane, slik at delar av innsparte midlar som følgje av dette kan nyttast som tilskot til Imarsundprosjektet.

4.4 Forslag til finansieringsplan

Kostnadsoverslaget er 250 mill. kr. Med dei føresetnader som er lagt til grunn er netto kapitalkostnader knytta til forskotteringa rekna til om lag 130 mill. kr. Samla gir dette eit finansieringsbehov på om lag 380 mill. kr.

Det er lagt til grunn finansieringsplan som i tabell 4.1.

4.4.1 Innsparte tilskot til drift og kapitalkostnader

Det er lagt opp til at finansieringsbidraget frå innsparte driftstilskot og kapitalkostnader blir forskottert av bompengeselskapet gjennom låneopptak og ein aksjekapital på 10 mill. 2002-kr. Bompengeselskapet har gjennom eige vedtak i styremøte 27. august 2003 gjort det klart at selskapet er kjent med

Tabell 4.1 Finansieringsplan

	2004-kr
Forskottering – innsparte tilskot til drift av ferjesambanda ¹⁾	180,0 mill. kr
Forskottering – innsparte tilskot til kapitalkostnader for ei ferje	67,0 mill. kr
Tilskot frå Kommunal- og regionaldepartementet	15,0 mill. kr
Tilskot frå Aure og Tustna kommunar	18,5 mill. kr
Bompengar ²⁾	99,5 mill. kr
Totalt	380,0 mill. kr

¹⁾ Korrigert for auka drifts- og vedlikehaldsutgifter på vegnettet

²⁾ I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet

reglane for alternativ bruk av ferjetilskot og at eit opplegg med forskotering ligg til grunn for søknaden.

Det er føresett at staten vil tilbakebetale forskoteringa gjennom årlege utbetalingar fordelt over 15 år, utan kompensasjon for prisstigning og renteutgifter, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003). Den årlege innsparinga skal under kap. 1320 i statsbudsjettet først til frådrag på post 72 og fordelast mellom post 23 til dekning av auka drifts- og vedlikehaldsutgifter på 0,2 mill. kr pr. år og post 30 til nedbetaling av forskoteringa frå bompengeselskapet.

4.4.2 Eventuell kostnadsauke

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet, der det ikkje er ordinære statlege midlar, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke overskridingar på inntil 10 pst., jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003). Overskridingar ut over 10 pst. er staten sitt ansvar og må følgeleg dekkast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal. Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal er orientert om dette i møte 3. februar 2004.

Ved eventuell kostnadsauke har det vore vurdert å kutte ut den planlagde bygginga av ny veg på rv 669 med ny ferjekai i Sandvika. Sidan det er lagt opp til å krevje inn bompengar i det nye ferjesambandet Sandvika – Edøya, vil dette bryte med ein sentral føresetnad for prosjektet. Vegdirektoratet finn derfor ikkje å kunne tilrå ei slik løysing for å spare kostnader. Det er heller ikkje funne andre element i prosjektet som kan kuttast ut for å unngå kostnadsoverskridingar.

4.4.3 Eventuell kostnadsreduksjon

Stortinget har ikkje gitt særskilte føringar for korleis reduserte kostnader skal fordelast for prosjekt

som blir finansierte innafor ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot. For dette prosjektet meiner Vegdirektoratet at eventuelle innsparingar skal godskrivas post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanse før det er gått 15 år.

4.5 Andre føresetnader for finansieringsplanen

I finansieringsanalysar for bompengeprojekt har det vore vanleg å leggje til grunn ei lånerente på 8 pst. Ut frå dagens rentenivå er dette høgt, men føresett lånerente skal atterspegle uvissa i heile nedbetalingsperioden. Vegdirektoratet viser i denne samanhengen til samferdselskomiteen sine merknader ved behandling av prinsippa for alternativ bruk av ferjetilskot i St.prp. nr. 67 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003), side 10, der det går fram at rentesatsen i ein bindande låneavtale for ein femtenårsperiode kan leggjast til grunn for finansieringsplanen.

Ei lånerente på 6,5 pst. låg til grunn for Stortingets godkjenning av delvis bompengefinansiering av rv 544 Halsnøysambandet, jf. St.prp. nr. 84 (2002–2003) og Innst. S. nr. 27 (2003–2004). Vegdirektoratet foreslår derfor at det i finansieringsplanen for dette prosjektet blir lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst. Det er ein føresetnad at dokumentasjon på eit rentenivå innafor 6,5 pst. blir lagt fram for Vegdirektoratet før anleggsstart.

Gjennomsnittleg årsdøgntrafikk i 2002 for ferjesambanda var om lag 180 bilar i sambandet Aukan – Vinsternes, 170 bilar i sambandet Aukan – Edøya, 15 bilar i sambandet Aukan – Forsnes og 390 bilar i sambandet Seivika – Tømmervåg. Etter opning av vegsambandet over Imarsundet er det rekna med ein eingongsauke i trafikken på 30 pst. gjennom bomstasjonen på rv 680. Det er då teke omsyn til noko trafikkavvising som følge av at bompengetakstane vil vere høgare enn dagens ferjetakstar. Det er ikkje rekna med overføring av trafikk frå andre

vegruter som til dømes E39, etter at det nye vegsambandet er opna for trafikk.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 6,5 pst.
- Eingongsauke i trafikken 30 pst.
- Årleg trafikkvekst 1 pst.
- Årleg prisstigning 2 pst.
- Årlege kostnader til bompengeneinnkrevjing 1,8 mill. kr
- Forskotering i første byggjeår gjennom innbetaling av ekstra aksjekapital
- Utbetaling av tilskotet frå Kommunal- og regionaldepartementet i første byggjeår
- Utbetaling av lokale årlege tilskot i dei første 5 åra etter opning av sambandet
- Utbetaling av innsparte ferjetilskot over 15 år utan kompensasjon for renteutgifter og prisvekst

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til 10 år og 4 månader. I tråd med dei lokale vedtaka blir det lagt opp til å oppretthalde 15 års bompengeperiode med opning for å avslutte innkrevjinga i ferjesambandet Seivika – Tømmervåg tidlegare dersom kostnads- og inntektsutviklinga gir rom for dette, jf. nærare omtale ovanfor.

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

- Kostnadsoverslaget aukar med 10 pst.
- Lånerenta aukar til 7 pst.
- Eingongsauken i trafikken blir redusert til 10 pst. og ingen årleg trafikkvekst
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til 21 år. Økonomien i prosjektet er følgeleg følsam for endringar i føresetnadene. Dette gjeld særleg endringar i kostnader og eingongsauke i trafikken. Dersom prosjektkostnadene aukar med 10 pst., vil innkrevjingsperioden auke med nærare 6 år. Utan eingongsauke i trafikken vil innkrevjingsperioden auke med omlag 4 år.

4.6 Fylkeskommunal garanti

Møre og Romsdal fylkeskommune handsama garantispørsmålet i møte i fylkesutvalet 2. september 2003. Fylkesutvalet fatta følgjande vedtak:

«Møre og Romsdal fylkeskommune garanterer med simpel garanti for dei naudsynte låna som Imarfinans AS tek opp for finansiering av Imarsundprosjektet.

Garantien gjeld for hovudstolen av lånet, maksimalt 264 mill. kr med tillegg av 10 pst. av

til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekking av eventuelle påløpte renter. Lånet kan ikkje overstige 290 millionar kroner. Garantiansvaret blir redusert i takt med nedbetalinga av lånet og opphøyrar etter 20 år med tillegg av inntil 2 år, jf. § 6 i garantiforskriftene.»

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling etter at realtakstane er auka med inntil 20 pst. og innkrevjingsperioden er auka med inntil 5 år.

4.7 Toppfinansiering

Hausten 2003 bad Vegdirektoratet om ein ny gjennomgang av kostnadsoverslaget, særleg på grunn av uvisse knytt til fundamenteringsløyninga for brua over Imarsundet. Direktoratet frykta at det kunne bli nødvendig å auke overslaget, noko som ville krevje statlege midlar innafor fylkesfordelt ramme eller styrka finansiering på annan måte. På denne bakgrunnen sette Imarfinans AS i gang ein prosess for å få på plass ein garanti for ei toppfinansiering på totalt 15 mill. kr.

Aure, Tustna, Smøla og Kristiansund kommunar, Møre og Romsdal fylkeskommune og Nordmøre Energiverk AS har gitt tilsegn om tilleggsbidrag på 13 mill. kr med følgjande fordeling:

- Aure, Tustna, Smøla og Kristiansund kommunar: 5 mill. kr
- Møre og Romsdal fylkeskommune: 5 mill. kr
- Nordmøre Energiverk AS: 3 mill. kr

Bidraga er føresette å komme til utbetaling berre dersom kostnadsoverslaget i denne proposisjonen overstig det som er mogleg å finansiere innafor det opphavelige opplegget i bompengesøknaden, og ikkje ved ein eventuell kostnadsauke etter at Stortinget har behandla saka.

Kommunal- og regionaldepartementet har opna for at departementet kan bidra med eit ytterlegare bidrag på inntil 2 mill. kr utover tilskotet på 15 mill. kr. Føresetnaden er at det ligge føre ei fagleg vurdering og godkjenning frå Samferdselsdepartementet av det endelege kostnadsoverslaget. Dei eventuelle ekstramidlane til prosjektet vil kun bli utbetalte etter at all anna finansiering er på plass og alle eventuelle garantiar er utløyste. Departementet tar også atterhald om Stortinget sitt budsjettvedtak i det året som dette eventuelt blir aktuelt.

5 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet ser positivt på realiseringa av Imarsundprosjektet og vil tilrå at prosjektet blir godkjent.

For å få ei raskare realisering enn det som elles ville vore mogleg, har bompengeselskapet og lokale styresmakter arbeidd fram ei finansieringsløsning utan ordinære statlege løyvingar. Dei har også vore pådrivarar for å få fram prinsipielle retningslinjer for alternativ bruk av ferjetilskot. Imarsundprosjektet er det første ferjeavløysingsprosjektet der slik finansiering er føresett nytta.

Samferdselsdepartementet verdset den dugnadsviljen som lokale styresmakter har vist gjennom finansieringsløysinga i bompengesøknaden. Departementet vil likevel peike på at innkrevjing av bompengar i sambandet Seivika – Tømmervåg bryt med retningslinjene for finansiering av bompengeprojekt, jf. St.meld. nr 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Sidan prosjektet er følsamt for endringar i føresetnadene for finansieringsplanen, er inntekta frå dette sambandet viktig for å kunne tilrå realisering av prosjektet no. Samferdselsdepartementet går derfor inn for bompenginnkrevjing i sambandet Seivika – Tømmervåg. I denne vurderinga har departementet også lagt stor vekt på at det er lokal semje om ei slik løysing. Departementet er samd i Vegdirektoratet sitt forslag om å avslutte innkrevjinga i sambandet på eit tidlegare tidspunkt dersom dette viser seg mogleg. Samferdselsdepartementet føreset at det blir avklart om det er lokal tilslutning til eit slikt opplegg før bompengeaftalen blir underteikna.

Innsparte statlege ferjetilskot ved at ferjesambandet mellom Smøla/Tustna og Hitra blir lagt ned er ein viktig føresetnad i finansieringsplanen. Sidan det er lokalpolitisk semje om å leggje ned ferjesambandet til Hitra utan at dette blir erstatta av eit nytt samband mellom Hitra og Aure, finn Samferdselsdepartementet å kunne gå inn for at innsparte ferjetilskot i dette sambandet blir stilt til disposisjon for bygging av Imarsundprosjektet.

Det er oppnådd ein garanti for ei toppfinansiering på totalt 13 mill. kr. Bidraga er føresette å komme til utbetaling berre dersom kostnadsoverslaget i denne proposisjonen overstig det som er mogleg å finansiere innafor det opphavelege opplegget i bompengesøknaden, og ikkje ved ein eventuell kostnadsauke etter at Stortinget har behandla saka. I tillegg har Kommunal- og regionaldepartementet

opna for at departementet kan bidra med eit ytterlegare bidrag på inntil 2 mill. kr utover tilskotet på 15 mill. kr. Føresetnaden er at det ligge føre ei fagleg vurdering og godkjenning frå Samferdselsdepartementet av det endelege kostnadsoverslaget. Dei eventuelle ekstramidla til prosjektet vil kun bli utbetalt etter at all anna finansiering er på plass, og at alle eventuelle garantiar er utløst. Departementet tar også atterhald om Stortinget sitt budsjettvedtak i det året som dette eventuelt blir aktuelt. Statens vegvesen har komme fram til at det ikkje er nødvendig å auke kostnadsoverslaget og meiner derfor at det ikkje vil vere bruk for denne toppfinansieringa. Samferdselsdepartementet vil likevel ta atterhald. Ved ein eventuell kostnadsauke i gjennomføringsfasen, kan det likevel bli behov for å vurdere desse ekstra bidraga.

Ved handsaminga av St.prp. nr. 60 (2001–2002) uttalte samferdselskomiteen at når storleiken på innsparte ferjetilskot skal utreknast, bør ein unngå overkompensasjon som kan føre til dårlegare tilbod på andre ferjestrekningar eller auka statlege utgifter, jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002). På denne bakgrunn vil Samferdselsdepartementet i tråd med Vegdirektoratet sitt forslag leggje opp til ei ny vurdering av storleiken av det innsparte ferjetilskotet basert på tilskotsrekneskapen for det innkorta ferjesambandet Sandvika – Edøya etter to til tre års drift.

6 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til disposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal.

Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal

I

Stortinget samtykkjer i at Imarfinans AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av Imarsundprosjektet og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.
