



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 72

(2007–2008)

Om utbygging og finansiering av
fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland

Innhald

1	Innleiing.....	5	7	Forslag til finansieringsplan....	20
2	Omtale av utbygginga.....	6	8	Andre føresetnader for finansieringsplanen.....	21
3	Lokalpolitisk behandling.....	10	9	Samferdselsdepartementet si vurdering.....	22
4	Kostnadsoverslag og nytte av utbygginga	15	10	Avtale	23
5	Trafikkgrunnlag	16		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland	24
6	Finansieringsopplegg.....	17			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 72

(2007–2008)

Om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland

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

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om bygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland. Jondalstunnelen vil etablere eit nytt samband mellom Jondal og Kvinnherad kommunar. Finansieringa av Jondalstunnelen er basert på bompengar, statleg tilskot (overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt), tilskot frå

kommunane Kvam, Odda og Jondal og fylkeskommunale midlar.

Det ligg føre planar for fleire traséløysingar. Fylkesmannen har lagt opp til at endeleg val av løysing vil bli tatt etter at det er henta inn tilbod frå entreprenør på fleire alternativ.

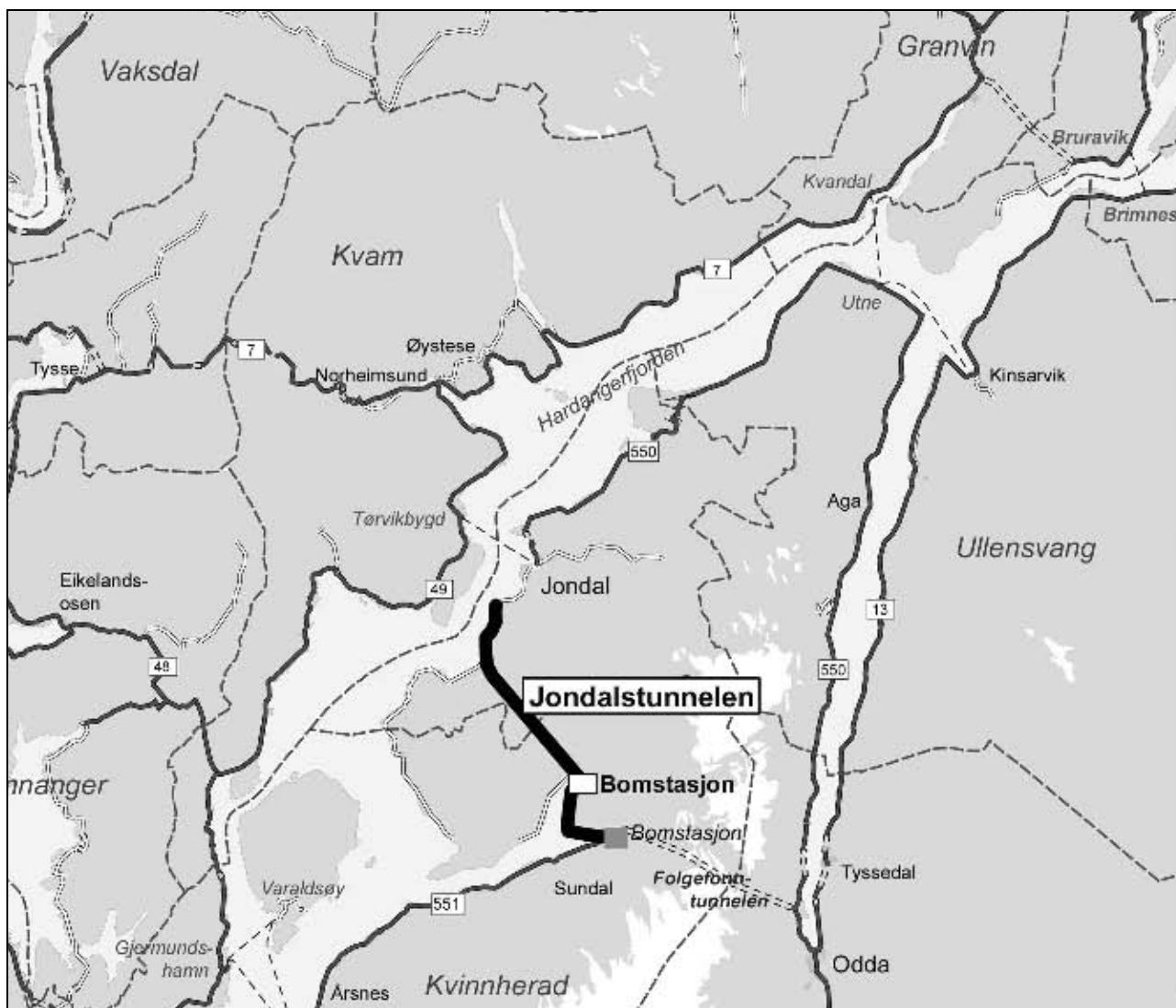
2 Omtale av utbygginga

Hovudmålet med prosjektet er å gi Jondal kommune betre og kortare samband mot Kvinnherad og vidare via Folgefonntunnelen mot Odda og E134. Jondal kommune har vel 1 000 innbyggjarar. Jondalstunnelen blir også vurdert som viktig for den regionale utviklinga i kommunane på og rundt Folgefonnhalvøya i Hardanger.

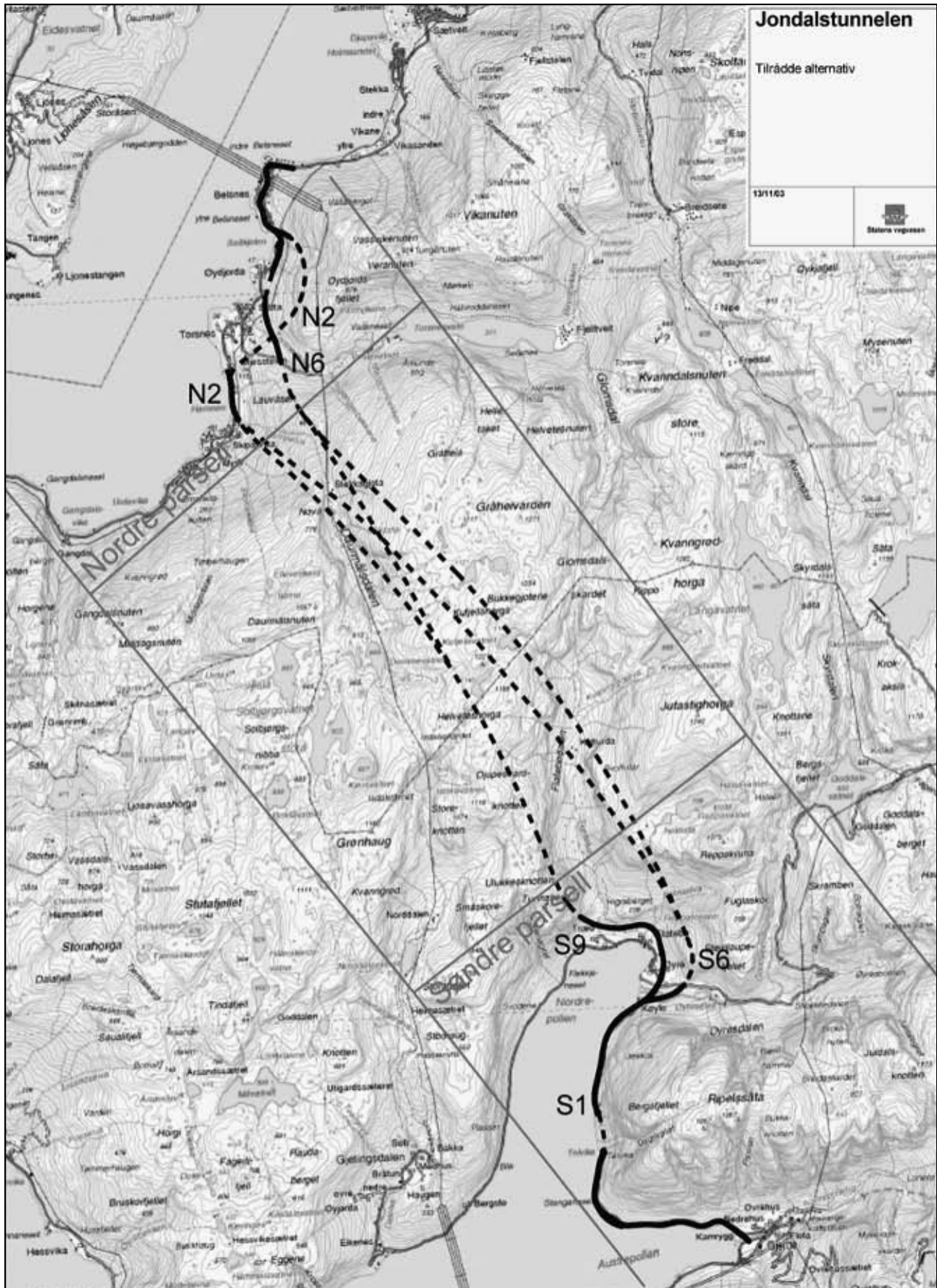
Konsekvensutgreiinga med ei rekke alternative løysingar blei godkjent i 2004. Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for prosjektet etter

alternativ S1 + S9 i Kvinnherad kommune og alternativ N2 i Jondal kommune. Det er i tillegg utarbeidd forslag til reguleringsplan for alternativ S6 i Kvinnherad kommune og alternativ N6 i Jondal kommune. Ved full utbygging inngår S1 i alle alternativa. Dette gir følgjande kombinasjonar:

- 1) S1 + S9 + N2
- 2) S1 + S9 + N6
- 3) S1 + S6 + N2
- 4) S1 + S6 + N6



Figur 2.1 Kart som viser ei prinsippkisse av utbygginga med bomstasjonar for Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen



Figur 2.2 Kart som viser alternative løysingar for Jondalstunnelen

Dei godkjente reguleringsplanane omfattar kombinasjonen S1+S9+N2. Med denne kombinasjonen blir lengda på tunnelen 8,3 km, og dette er den løysinga som gir den kortaste tunnelen. Kombinasjonen S1 + S6 + N6 gir den lengste tunnelen på om lag 10 km.

Totalkostnadene ved full utbygging av kvar av dei fire kombinasjonane varierer frå om lag 1 000 mill. kr til om lag 1 200 mill. kr. Dette omfattar utbygging av tofelts veg på heile strekninga frå rv 551 i Kvinnherad til Belsnes i Jondal.

Frå rv 551 går traséen i hovudsak langs dagens fylkesveg 51 eller nærare strandlinja fram til Nordrepollen. På denne strekninga er det planlagt å strosse ut den om lag 0,8 km lange Bergfjellstunnelen. Ved Øyre skil alternativa lag: Alternativ S9 går i dagen gjennom bygda ovanfor busetjinga i Øyre og Flatabø med tunnelpåhogg på nordsida av Nordrepollen. Alternativ S6 går opp langs Øyresdalen med tunnelpåhogg under anleggsvegen frå kraftutbygginga. På Jondalsida kjem alternativ N2 ut i dagen før kryss med eksisterande fylkesveg 107 ved Skiparvik. Alternativ N2 følgjer fylkesvegen om lag 0,5 km før det blir ein om lag 2,5 km lang tunnel fram til Saltkjelen. Vidare mot Belsnes går traséen langs dagens fylkesveg 107. Alternativ N6 kjem ut i dagen i Torsnesdalen og går i ein om lag 0,6 km lang tunnel. Vidare følgjer alternativ N6 same trasé som alternativ N2.

Reguleringsplanen i Kvinnherad kommune blei kalla inn av Miljøverndepartementet, jf. § 27–2 nr. 3 andre ledd. Etter ei samla vurdering kom departementet i juni 2007 til at reguleringsplanen ikkje blir endra eller oppheva.

På grunn av vanskar med å krysse Tveitelva i Kvinnherad er påhogget for alternativ S9 flytta vel 50 m til austsida av elva slik at tunnelen blir lengre. Senterlinja er ikkje endra, men vegen er senka. I tillegg er det lagt opp til å etablere ein midlertidig anleggsveg inntil så mykje tunnelmassar er utsprengt at det kan etablerast anleggsveg i regulert/framtidig vegtrasé. Gjennom vedtak i forvaltningskomiteen 7. november 2007 har Kvinnherad kommune fatta vedtak om mindre vesentleg endring i reguleringsplanen.

Til grunn for finansieringsplanen ligg ei redusert utbygging innanfor dei godkjente reguleringsplanane på dagstrekninga frå Øyre til tunnelpåhogget på nordsida av Nordrepollen og sjølvje Jondalstunnelen. I tillegg er det berre føresett mindre tiltak på eksisterande fylkesvegar som har dårleg standard. På strekninga mellom Austrepollen og Øyre omfattar dette etablering av møteplassar, utbetring av elektroinstallasjonar og signalregulering for einvegstrafikk i Bergfjellstunnelen. På

strekninga i Jondal omfattar tiltaka etablering av møteplassar.

Fylkeskommunen har lagt opp til eit mindre tunneltverrsnitt for Jondalstunnelen enn det som følgjer av gjeldande tunnelnormalar, men tverrsnittet blir det same som i Folgefonntunnelen. Tunnelnormalane er endra på dette punktet sidan Folgefonntunnelen blei opna i 2001.

Fylkeskommunen legg til grunn at det skal hentast inn tilbod for alle dei fire kombinasjonane. Dersom tilboda fører til at andre alternativ enn S1+S9+N2 kan realiserast innanfor finansieringsoppdraget som er lagt til grunn, går fylkeskommunen inn for at trasévalet/reguleringsplanane blir behandla på nytt.

I denne proposisjonen er det lagt til grunn anleggsstart hausten 2009 og trafikkopning i 2012.

Rassikring

Statens vegvesen har vurdert rassikringstiltak langs eksisterande fv 51 mellom rv 551 og tunnelpåhogget for Jondalstunnelen. Til grunn ligg mellom anna vurderingar frå 2001 og 2004. I perioden 2001–2007 er det registrert om lag 20 ras på strekninga. I all hovudsak er dette steinsprang. Rassikringa blir håndtert på noko ulikt vis avhengig av omfanget på utbygginga.

Redusert utbygging: Ei strekning på til saman 2,1 km nord og sør for Bergfjellstunnelen er utsett for steinsprang og nedfall av is. Statens vegvesen vurderer det som nødvendig å gjere tiltak her. Omsynet til helse, miljø og tryggleik ved gjennomføring av anlegget vil i seg sjølv krevje dette. Statens vegvesen legg opp til å etablere rassikringsgjerde på to strekningar som til saman er om lag 1,1 km. Det er vidare lagt opp til å etablere ei brei grøft (5,0 m) på ei 500 m lang strekning. I tillegg vil det bli gjennomført sikring med boltar, reinsk og montering av nett. Ved den eksisterande Bergfjellstunnelen vil den sørlege tunnelportalen bli forlenga. Nord for Nordrepollen vil ei om lag 300 m lang strekning bli sikra ved kombinasjon av mur og voll ved utbygging av alternativ S9.

Full utbygging: På delar av strekninga ved Bergfjellstunnelen vil traséen bli flytta nærare fjorden. Dette vil redusere rasfaren. I tillegg vil den breie grøfta bli forlenga med 500 m.

Ved Austrepollen er to mindre område utsette for snøskred/sørpeskred, men det er ikkje registrert rasproblem inn på sjølvje vegen. Det er ikkje lagt opp til tiltak ved redusert utbygging. Ved full utbygging vil det vere aktuelt å legge vegen nærare fjorden.

I konsekvensutgreiinga frå 2004 blei to tunnelalternativ mellom rv 551 og Nordrepollen/Jondalstunnelen vurderte. På lang sikt kan ein eventuell ny tunnel erstatte den rasutsette vegen langs fjorden.

Detaljar ved type og omfang av rassikringstiltaka vil bli vurdert nærare ved utarbeidinga av konkurransegrunnlaget for entreprisarbeida.

3 Lokalpolitisk behandling

Finansieringa av Jondalstunnelen blei behandla på møte i fylkestinget 8. juni 2004. Det blei fatta følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget godkjenner prosjektet Jondalstunnelen, alternativ S1+S9+N2, tunnelprofil T8.
2. Fylkestinget godkjenner slik finansieringsplan for prosjektet:

Tabell 3.1

	I løpande kroner Mill. kr
Statstilskot (overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt)	50,0
Kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift/ innbetalningar frå verksemder i Hardanger/ Sunnhordland	75,6
Tilskot frå kommunane Kvam, Odda og Jondal	55,1
Bompengar	110,6
Driftsmidlar	19,5
Lån	218,6
Sum	529,4

3. Finansieringsplanen for Jondalstunnelen føreset følgjande:
 - a) at Stortinget løyver 50 mill. kr til Jondalstunnelen i 2005, jf. overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt.
 - b) at verksemder i Hardanger og Sunnhordland garanterer som sjølvskuldnar-kausjonistar for eventuell svikt i kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift med inntil 75,6 mill. kr.
 - c) at tilskota på i alt 55,05 mill. kr frå kommunane Kvam, Odda og Jondal vert innbetalt til fylkeskommunen i 2007.
 - d) at kommunane Odda, Kvinnherad og Jondal stiller til rådvelde inntil 30 mill. kr av eventuelle overskotsmidlar frå bompenginntektene i Folgefonntunnelen for å redusera uvissa i prosjektet Jondalstunnelen. Summen vert utløyst om

bompenginntektene i Jondalstunnelprosjektet sviktar i høve til føresetnadene.

4. Fylkestinget vedtek at 30 % av konsesjonskraftinntektene utanom 8,5 mill. kr til utviklingsprosjekt skal gå til Jondalstunnelen frå og med 2007 og til og med 2012.

Det skal skaffast 117 mill. kr frå konsesjonskraftmidlar til finansieringsopplegget for Jondalstunnelen i perioden etter 2009. Fylkestinget føreset at denne summen vert nådd ved å reservera midlar som nemnt i første avsnitt til og med 2012 og deretter skal heile konsesjonskraftinntekta med unntak av 8,5 mill. kr til utviklingsprosjekt reserverast inntil 117 mill. kr er skaffa.»

Med grunnlag i dette vedtaket utarbeidde fylkesrådmannen forslag til bompengesøknad i samråd med kommunane Jondal, Odda, Kvam og Kvinnherad. Søknaden blei behandla av Jondal formannskap 15. november 2004. Formannskapet gjorde følgjande vedtak:

- «1. Jondal kommune støttar opp om premissar og konklusjonar som ligg nedfelt i Hordaland fylke sin søknad om bompengar for Fv 107 Jondalstunnelen.
2. Jondal kommune finn at søknaden sikrar økonomien for Folgefonntunnelen AS på ein god måte og at avtalen både er dynamisk og presis med tanke på å fanga opp den trafikkutviklinga som skjer både fram til opninga av Jondalstunnelen og etter at den er opna.
3. Jondal kommune viser til dei store kommunale tilskot og garantiar som er gjevne til Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen, og ser på Jondalstunnelen som:
 - Del 2 i arbeidet med å realisera Folgefonnhalvøya som ein ny og funksjonell BAS- (bu,arbeids og service) region i Hordaland.
 - Ei kvalitativ betring av Folgefonnregionen sin kommunikasjon med Bergensregionen/Kyststamvegen.
 - Ei realisering av diagonalen i Hordalandsringen og betra kommunikasjon for områda nord og vest for Hardangerfjorden med det sørlege Austlandet og Sørlandet/kontinentet.

- Jondal kommune ynskjer å vera med i eit bompengeselskap for Jondalstunnelen utforma på dei vilkår som går fram av søknaden sitt pkt 5 Bompengeselskap.»

Søknaden blei behandla av Odda kommunestyre 17. november 2004. Kommunestyret gjorde følgjande vedtak:

- «1. Odda kommune stør opp om premisser og konklusjonar som ligg nedfelt i Hordaland fylke sin søknad om bompengar for Fv 107 Jondalstunnelen
2. Odda kommune finn at søknaden sikrar økonomien for Folgefonntunnelen AS på ein god måte og at avtalen både er dynamisk og presis med tanke på å fanga opp den trafikkutviklinga som skjer både fram til opning av Jondalstunnelen og etter at den er opna.
3. Odda kommune viser til dei store kommunale tilskot og garantiar som er gitt til Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen, og ser på Jondalstunnelen som:
 - a) del 2 i arbeidet med å realisera Folgefonnhalvøya som ein ny og funksjonell BAS – (bu, arbeids og sørvis) – region i Hordaland.
 - b) ei kvalitativ betring av Folgefonnregionen sin kommunikasjon med Bergensregionen/ Kyststamvegen.
 - c) ei realisering av diagonalen i Hordalandsringen og betra kommunikasjon for områda nord og vest for Hardangerfjorden med det sørlege Austlandet og Sørlandet / kontinentet.
 - d) eit svært viktig rassikringsprosjekt
 - e) eit prosjekt som lettar tilførsel til Turistveg Hardanger og styrker Hardanger som reisemål.
4. Odda kommune ynskjer å vera med i eit bompengeselskap for Jondalstunnelen utforma på dei vilkår som går fram av søknaden sitt pkt 5. Bompengeselskap.»

Søknaden blei behandla av Kvam kommunestyre 16. november 2004. Kommunestyret gjorde følgjande vedtak:

«Kvam herad gjev tilslutning til «Bompengesøknad for Fv 107 Jondalstunnelen» slik den ligg føre i notat dagsett 05.11.04. frå fylkesrådmannen i Hordaland.»

Søknaden blei behandla av Kvinnherad kommunestyre 25. november 2004. Kommunestyret gjorde følgjande vedtak:

- «1. Kvinnherad kommunestyre godkjenner forslag til bompengesøknad for Fv 107 Jondalstunnelen. Vilåret er at prosjektet ikkje fører til reduserte trafikkinntekter for Folgefonntunnelen AS, og at også søknaden om forlenga bompengerekkjeving i Folgefonntunnelen no blir godkjent.
2. Når Kvinnherad sin del av låna til Folgefonntunnelen AS er nedbetalt, vil kommunen la trafikkinntekter ut over dette avgrensa til 14,5 mill. kr, gå til finansiering av Jondalstunnelen. Vilåret er at bompengerekkjetene i Jondalstunnelen sviktar i høve til realistiske føresetnader.
3. Kvinnherad kommunestyre ber om at endra føresetnader blir innarbeidd i endeleg finansieringsplan.»

Fylkeskommunen meinte at vedtaket i Kvinnherad kommunestyre ikkje gav den naudsynte tilslutninga til bompengesøknaden. Ved kommunen sitt brev av 4. desember 2004 blei innhaldet i vedtaket presisert.

I fråsegn til bompengesøknaden peika Statens vegvesen Region vest på at bygging av Jondalstunnelen vil føre til sterkare krav om utbetring av tilstøytande vegnett, som rassikring mellom Austrepollen og Nordrepollen og ombygging av ferjekaiene i Jondal og Tørvikbygd. Trafikkprognosane blei i tillegg vurderte som usikre. Statens vegvesen Region vest ville derfor arbeide vidare med å kvalitetssikre trafikktalet.

Bompengesøknaden blei lagt fram for fylkestinget 15. desember 2004. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget viser til tidlegare vedteken finansieringsplan for Jondalstunnelen, og tilrår bompengesøknaden av 5. november 2004, med ei ramme på 110,6 mill. kr til delfinansiering av prosjektet.
2. Hordaland fylkeskommune gir simpel garanti for eit lån på inntil 125 mill. kr som bompengeselskapet skal ta opp.»

Statens vegvesen Region vest la i 2005 fram reviderte trafikkprognosar og nokre andre endringar med konsekvensar for finansieringa av prosjektet. Trafikkprognosane var noko nedjusterte og innkrevjingskostnadene oppjusterte og tilpassa manuell innkrevjing av bompengar. Vidare tilrådde Statens vegvesen Region vest at forskotsbompengar frå sambandet Jondal – Tørvikbygd blei tekne ut av finansieringsplanen. Endringane resulterte i eit inntektsbortfall på i storleiksorden 40 mill. kr.

Fylkesrådmannen la etter dette fram forslag til revidert finansieringsplan basert på eit kostnads-

Tabell 3.2

	Tidlegare finansieringsplan (løpande kr)	Endring (løpande kr)	Revidert forslag (løpande kr)	Revidert forslag (2004-kr)
Statstilskot	50,0	0,0	50,0	48
Kompensasjonsmidlar	75,6	5,0	80,6	77
Kommunale tilskot	55,1	3,0	58,1	55
Bompengar	110,6	-23,7	86,9	82
Driftsmidlar	19,5	0,0	19,5	18
Lån	218,6	15,7	234,3	216
Sum	529,4	0,0	529,4	495

verslag på 495 mill. kr, omrekna til 2004-prisnivå. Den gjennomsnittlege bompengetaksten pr. passering var auka frå kr 70,- til kr 75,-. Det kommunale tilskotet var justert opp med 1 mill. kr frå kvar av kommunane Jondal, Odda og Kvam. Kompensasjonsmidlane for auka arbeidsgjevaravgift var auka med 5 mill. kr, og fylkeskommunalt låneopptak var auka med 18 mill. kr. Fylkeskommunen aksepterte ikkje tilrådinga frå Statens vegvesen Region vest om å ta ut forskotsbompengane. Det reviderte forslaget til finansieringsopplegg, samanlikna med tidlegare finansieringsplan, er vist i tabellen under.

Fylkesrådmannen sitt reviderte finansieringsforslag blei sendt kommunane Odda og Kvam som slutta seg til forslaget. Forslaget blei lagt fram for fylkestinget i møte 4. mai 2005. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget godkjenner justert finansieringsplan for Jondalstunnelen slik den går fram av saksførelegget.
2. Fylkestinget godkjenner at bompengesøknaden for Jondalstunnelen vert justert i samsvar med den endra finansieringsplanen slik den går fram av saksførelegget. Det inneber at ein søker om å få godkjent eit bompengeplegg med ei ramme på 83 mill. kr (2004-kr).
3. Fylkestinget godkjenner at det i bompengesøknaden vert teke inn eit tillegg om bompengerekkjeving i ein periode på 15 år sjølv om bompengelånet er nedbetalt før denne tidsperioden. Bompengerekkjevjinga er likevel avgrensa til å gjelda bompengelånet med tillegg av kommunane sine ekstratilskot og fylkeskommunen sitt ekstra låneopptak.
4. Fylkestinget viser til at før ein bompengesøknad kan fremjast for Stortinget, trengst det ei avklaring om korleis eventuelle kostnadsverskrindingar for tunnelprosjektet

skal finansierast. I denne samanhengen understrekar fylkestinget at Jondalstunnelen er eit fylkesvegprosjekt som fylkeskommunen står ansvarleg for. Fylkeskommunen vil såleis ta på seg å dekkja eventuelle kostnadsverskrindingar. Dette punktet er likevel ikkje å sjå på som ei fullmakt til å setja i gang prosjektet uavhengig av kostnaden etter at anboda er komne inn. Dersom det vert kostnadsverskrindingar må prosjektet handsamast på nytt av fylkestinget.»

I samband med at Kvinnherad kommunestyre godkjende reguleringsplan for alternativ S6 9. februar 2006 fatta kommunestyret følgjande vedtak:

- «1. For å få ei så rask realisering av Jondalstunnelen som mogleg vil Kvinnherad kommunestyre på det sterkaste oppmode stat og kommune om å delta i fullfinansiering av den vedtekne traséløysinga S6.
2. Dersom grunnavståing til traséløysinga S6 tek uforutsett lang tid og samla kostnad blir langt høgare enn rekna med, kan det seinare likevel bli aktuelt for Kvinnherad kommunestyre å godkjenne traséløysinga S9.»

Med grunnlag i vedtaket i Kvinnherad kommunestyre gjorde fylkestinget 14. mars 2006 følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget legg til grunn alternativ S6 ved realisering av Jondalstunnelen.
2. Fylkestinget godkjenner auka prosjektkostnader som følgje av alternativ S6 med 38 mill. kr.
3. Fylkestinget legg til grunn at meirkostnaden på 38 mill. kr vert finansiert med tilskot frå Kvinnherad kommune til prosjektet på 19 mill. kr og auka fylkeskommunale midlar på 19 mill. kr.

4. Tunnelalternativa S6, N2 og N6 vert lagde til grunn for anbodsinnhenting av Jondalstunnelen. Også S9 vert lagt til grunn i anbodsinnhentinga.
 5. Dersom anbodsinnhentinga gjev grunnlag for det, vert N6 lagt til grunn for gjennomføringa av prosjektet.
 6. Fylkestinget har merka seg den justerte trafikkprognosen frå Vegdirektoratet. Fylkestinget endrar likevel ikkje summen i bompengesøknaden og viser her til utgreiinga i saka. Meir effektiv innkrevjing av bompengane og lågare rente veg opp for lågare trafikk. Fylkestinget legg framleis til grunn at det skal krevjast inn førehandsbompengar på ferja Tørvikbygd – Jondal.
 7. Fylkestinget ber om at bompengesøknaden vert handsama snarast råd av sentrale styresmakter.
 8. Fylkesutvalet får naudsynte fullmakter til å gjera vedtak på vegne av fylkestinget dersom det oppstår endringar i grunnlaget etter handsaminga i fylkestinget, då det er viktig med rask handsaming for å nå Stortinget i vårsesjonen.
 9. Dersom Kvinnherad kommunestyre ikkje sluttar seg til opplegget i pkt. 1–7, ber fylkestinget om at kommunestyret går inn for å regulera S9.»
2. Kvinnherad kommunestyre godkjenner med heimel i § 27–2 i Plan- og bygningslova reguleringsplan for Jondalstunnelen etter alternativ S9. Vilåret for kommunal eigen-godkjenning er tilstades.
 3. Før realisering av endeleg traséval skal det utarbeidast anbodsgrunnlag og innhentast anbod for begge dei to alternativa S9 og S6. Dersom det ikkje forseinkar prosjektet vesentleg skal det også innhentast anbod for alternativ S7. Alle alternativa skal fremjast for politisk vurdering dersom dei er lågare enn noverande fullfinansierte sum på 529 mill. kroner.»

Med grunnlag i vedtaket i Kvinnherad kommunestyre gjorde fylkesutvalet 15. mai 2006 følgjande vedtak:

- «1. I medhald av fullmakt frå fylkestinget i vedtak av 14. mars 2006, pkt. 8, godkjenner fylkesutvalet traséalternativ S9 for Jondalstunnelen i Kvinnherad kommune.
2. Fylkesutvalet legg til grunn at bygging av alternativa N2 og N6 i Jondal kommune og S9 og S6 i Kvinnherad kommune vert lagt ut på anbod. Dersom andre traséalternativ enn S9 og N2 kan realiserast innanfor den vedtekne finansieringsplanen vert trasévalet å vurdere på nytt.»

Dette vedtaket blei lagt til grunn for behandling i Kvinnherad kommunestyre 16. mars 2006. Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

- «1. Kvinnherad kommunestyre vil ha bygt tunnelsambandet mellom Jondal og Kvinnherad så snart som råd.
2. Kvinnherad kommunestyre opphevar vedtak om S6 alternativ.
3. Kvinnherad kommune meiner sambandet kan og må løysast utan at det skal brukast kommunale midlar.
4. Kommunestyret vedtar at S9 skal regulera. Det vert å leggja fram reguleringsplan på neste kommunestyremøte på S9.

Føresetnaden er at dette alternativet, saman med S6 vert sendt ut på anbod. Det same skal S7 dersom det ikkje forseinkar prosjektet vesentleg. Alle alternativa skal vurderast dersom dei er lågare enn noverande fullfinansierte sum på 529 mill. kroner.»

I tillegg fatta Kvinnherad kommunestyre følgjande vedtak 20. april 2006:

- «1. Kvinnherad kommunestyre opphevar med heimel i § 28–1 i Plan- og bygningslova vedtaket frå møte den 27.05.04 om godkjenning av reguleringsplan for Jondalstunnelen etter alternativ S6.

Samferdselsdepartementet har bedt om ein ny gjennomgang av finansieringsplanen med bakgrunn i den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet. Saka blei lagt fram for fylkestinget i møte 24. april 2008. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget viser til nytt kostnadsoverslag for Jondalstunnelen som inneber ein kostnadsauke på 279 mill. kr, og tek dette til etterretning.
2. Fylkestinget står fast på sitt tidlegare vedtak (12/05) om å realisera prosjektet, og ber om at bompengeproposisjonen for Jondalstunnelen vert lagt fram, og prosjektet vert lyst ut på anbod så snart som råd for å sikra byggjearbeid i 2009, i tråd med finansieringsplanen.
3. Fylkestinget står fast på at den vedtekne finansieringsplanen for Jondalstunnelen, med råde på 529,4 mill. kr ligg inne i økonomiplanen som gjeld fram til 2011. Fram til 2011 vil det, ut frå den vedtekne finansieringsplanen, vera nok midlar frå eksterne kjelder til å dekke byggjekostnadene. Fylkestinget vil legge til grunn at auka kapitalkostnad som følgje av kostnadsauke vert finansiert med framtidig konsesjonskraftinntekt, som i stor grad er utan bindingar frå 2010.

Om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland

4. Fylkestinget godkjenner slik ny finansieringsplan for Jondalstunnelen, i løpende kroner:

Statstilskot	50,0 mill. kr
Kompensasjonsmidlar	80,6 mill. kr
Kommunale tilskot	58,1 mill. kr
Bompengar	86,9 mill. kr
Lånemidlar	532,0 mill. kr
<hr/> Sum	<hr/> 807,6 mill. kr»

4 Kostnadsoverslag og nytte av utbygginga

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med prinsippa for styring av statlege investeringar. Kvalitetssikringa blei gjennomført sommaren 2006 og har i tillegg omfatta trafikkgrunnlaget og dei elementa i finansieringsplanen som er relaterte til dette. Den eksterne konsulenten og Statens vegvesen Vegdirektoratet var samde om ei styringsramme på 640 mill. kr omrekna til 2008-prisnivå. Dette er basert på dei godkjente reguleringsplanane med kombinasjonen S1 + S9 + N2 som har det lågaste kostnadsoverslaget.

Det er gjennomført ei fornya vurdering av behovet for rassikring på Kvinnherad-sida. I fylkeskommunen sitt opplegg var det rekna med rassikringstiltak ved alternativ S9 på om lag 10 mill. kr. Statens vegvesen har lagt til grunn at kostnadene må aukast med om lag 20 mill. kr fordi det må gjerast tiltak innanfor alternativ S1. Til saman er det dermed rekna med at kostnadene ved rassikringstiltaka er om lag 30 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 730 mill. 2007-kr og ei kostnadsramme på 810 mill. 2007-kr. Omrekna til 2008-prisnivå er styringsramma 760 mill. kr og kostnads-

ramma 840 mill. kr. Den viktigaste grunnen til auken frå 2006 er endringar i marknadssituasjonen. Vidare er det lagt til grunn større omfang av vass- og frostsikring, og kostnadene for prosjekt- og byggeleiing er auka på grunn av skjerpa krav til oppfølging. Kostnadene til grunnundersøkingar og konkurransegrunnlag er også auka.

Styrings- og kostnadsramma er i tråd med Vegdirektoratet si tilråding etter at det er lagt til grunn utføringsentreprise med ei oppsplitting av arbeida med veg i dagen, inkl. rassikringstiltak, i fleire entreprisar. Konsulenten har komme fram til ein vesentleg mindre kostnadsauke frå 2006 enn Statens vegvesen og har tilrådd ei styringsramme på 685 mill. 2007-kr og ei kostnadsramme på 785 mill. 2007-kr. Konsulenten sine tal er basert på totalentreprise. Av fleire faktorar som bidreg til uvisse er marknaden og einingsprisar på tunnelarbeid dei viktigaste elementa.

Basert på at prosjektet blir delvis bompengefinansiert, er samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) rekna til – 150 mill. kr ved redusert utbygging. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til – 0,2.

5 Trafikkgrunnlag

Når Jondalstunnelen står ferdig, vil det vere fire alternative ruter frå Odda til området vest/nord for Hardangerfjorden:

1. Via ferjesambandet Utne – Kvanndal
2. Via Hardangerbrua (ferjesambandet Brimnes – Bruravik fram til opninga av brua)
3. Via ferjesambandet Løfallstrand – Gjermundshamn
4. Via Jondalstunnelen og ferjesambandet Jondal – Tørvikbygd.

At trafikantane har fleire alternativ fører til at det er komplisert å rekne ut fordelinga på dei ulike rutene og dermed trafikkgrunnlaget for Jondalstunnelen.

Statens vegvesen sin transportmodell for Hordaland er nytta som grunnlag for å rekne ut trafikkgrunnlaget for Jondalstunnelen. Fleire konsulentar har vore engasjerte for å kvalitetssikre trafikkgrunnlaget. Som ledd i kvalitetssikringa blei det gjort intervju på fjellovergangane aust – vest sommaren og hausten 2004. I slutfasen av arbeidet engasjerte Statens vegvesen Norconsult AS til å oppdatere transportmodellen som blei nytta i samband med tidlegare vurderingar av trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua. Norconsult sin modell er ein enklare modell basert på trafikkteljingar. Utrekningar av det totale trafikknivået for Jondalstunnelen blir svært ulike i dei to modellane der Statens vegvesen sine tal er dei høgaste.

Norconsult sin modell er basert på trafikkteljingar. Matrisa er statisk og ivaretar ikkje endringar i tilbod og etterspørsel. Statens vegvesen sin modell er bygd opp med basis i ein fire-trinnsmetodikk og ivaretar endringar i transportetterspørsel og endringar i transporttilbodet. Modellsystemet har separate modellar for korte reiser (reiser kortare enn 100 km) og lange reiser (reiser lengre enn 100 km). Statens vegvesen sin modell ivaretar i vesentleg større grad omkringliggjande faktorar som har innverknad på turproduksjon, destinasjonsval, transportmiddelval og ruteval.

Det er gjennomført utrekningar for Jondalstunnelen med og utan bompengar og av effektane av Hardangerbrua. Det er også rekna på korleis opphevinga av bompengeneinkrevjinga på Folgefonntunnelen vil innverke på trafikken i Jondalstunnelen. Det er lagt til grunn at prosjekta i Statens vegvesen sitt handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2006–2015 blir gjennomførte.

Med ei redusert utbygging etter kombinasjonen S1 + S9 + N2 vil om lag 10 km få vegnormalstandard medan vel 8 km vil bli ein delvis opprusta veg med relativt låg standard. Dette vil gi om lag 6 minutt lengre reisetid enn ved full utbygging. Strekninga med redusert utbygging vil bli den same ved utbygging etter kombinasjonen S1 + S6 + N2. Utrekningar viser at trafikken er tilnærma lik ved dei to kombinasjonane.

Statens vegvesen har tilrådd at det blir lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på 340 kjøretøy (ÅDT) for Jondalstunnelen i opningsåret som her er rekna til 2010. Det er føreset at den årlege trafikkveksten er i samsvar med dei prognosane for Hordaland som blei utarbeidde til arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015. Det er lagt til grunn at bompengeneinkrevjinga for Folgefonntunnelen blir oppheva i 2016 og at trafikken i Jondalstunnelen etter dette blir redusert med om lag 50 kjøretøy (ÅDT). Konsulenten ved den eksterne kvalitetssikringa meiner at trafikkgrunnlaget i hovudsak er basert på nøkterne og realistiske vurderingar. Konsulenten sitt syn er at det ikkje er spesielt sannsynleg at kvaliteten på konklusjonane kan hevast vesentleg, sjølv om ytterlegare ressursar blir sette inn for å raffinere modellutforminga, modellparametrane eller datagrunnlaget. Konsulenten har lagt til grunn at sannsynleg nivå på trafikkgrunnlaget i 2010 er 400 kjøretøy (ÅDT), med 270 kjøretøy som «lågt nivå» og 550 kjøretøy som «høgt nivå». Konsulenten har ikkje merknader til prognosane for årleg vekst eller reduksjonen med 50 kjøretøy (ÅDT) når bompengeneinkrevjinga for Folgefonntunnelen blir oppheva.

6 Finansieringsopplegg

Finansieringsmodellen bygger på følgjande element:

- Bompengar
- Statleg tilskot
- Kommunale tilskot
- Fylkeskommunale midlar

Bompengar

Forskotsinnkrevjing

Fylkeskommunen har lagt opp til forskotsinnkrevjing i riksvegferjesambandet Jondal – Tørvikbygd i om lag fire år frå prosjektet er godkjent av Stortinget og fram til trafikkopning. Det er føresett ein gjennomsnittstakst på om lag 23 kr, rekna om til 2008-prisnivå. I utgangspunktet svarar dette til eit tillegg på 5 takstsoner, både for kjøretøy og passasjerar. Det er føresett rabattar etter rabattordningane i riksregulativet for ferjetakstar. Det er stipulert at forskotsinnkrevjinga vil gi eit finansieringsbidrag på om lag 2,3 mill. kr pr. år, til saman om lag 9 mill. kr.

Statens vegvesen Vegdirektoratet har vist til St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 der det er lagt til grunn at forskotsinnkrevjing normalt ikkje skal godkjennast, men at unntak kan vurderast for reine ferjeavløysingsprosjekt. Vidare blir det vist til at kravet til samanheng mellom nytte og betaling er innskjerpa. Dei som betaler bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet. I St.meld. nr. 24 er det også lagt til grunn at samanhengen må gå andre vegen, slik at dei som har nytte av prosjektet, også skal betale bompengar. Statens vegvesen Vegdirektoratet har tilrådd at forskotsinnkrevjing ikkje blir godkjent på grunn av at Jondalstunnelen ikkje er eit ferjeavløysingsprosjekt. Når Jondalstunnelen er opna for trafikk, vil det dessutan vere ein stor del av trafikantane frå ferja som ikkje får nytte av prosjektet ved at dei skal til Jondal, eller kjøre nordover eller sørover langs Hardangerfjorden.

Samferdselsdepartementet legg stor vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til å delfinansiere utbygginga med bompengar. Sidan dette er eit fylkesvegprosjekt må det etter departementet sitt syn leggjast spesielt stor vekt på fylkeskommunen sitt forslag til finansieringsopplegg inklusive for-

skotsinnkrevjing på ferjesambandet Jondal – Tørvikbygd. Etter ei samla vurdering tilrår derfor Samferdselsdepartementet bompengelopplegget, inklusiv forskotsinnkrevjing i ferjesambandet.

Etterskotsinnkrevjing

Det er lagt til grunn at etterskotsinnkrevjinga vil skje i ein bomstasjon ved Øyre i Kvinnherad kommune. Bomstasjonen blir plassert etter kryss med avkjøring til Nordrepollen og Gjetingsdal. Dette fører til at innbyggjarar i Kvinnherad kommune ikkje betaler bompengar for reiser i eigen kommune. Det er føresett tovegs innkrevjing.

Det er planlagt to takstgrupper: lette kjøretøy (kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge kjøretøy (kjøretøy med totalvekt over 3 500 kg). Det er føresett ein gjennomsnittstakst på 86,50 kr pr. kjøretøy, rekna om til 2008-prisnivå. Det er førebels rekna ut at takstane vil bli om lag 95 kr for lette kjøretøy og 190 kr for tunge kjøretøy. Det er føresett rabattar i samsvar med takstretningsslinjene. Ved forskotsinnkrevjing er det mogleg å oppnå rabattar på 30 – 50 pst. Dagens takstar i Folgefonntunnelen er 65 kr for lette kjøretøy og 130 kr for tunge kjøretøy. Her gjeld også rabattordningar med inntil 50 pst. rabatt.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i 15 år i tråd med fylkestinget sin søknad. Fylkestinget ønskjer etterskotsinnkrevjing i 15 år sjølv om bompengelånet skulle bli nedbetalt tidlegare. Bompengelinnevinga er likevel føresett avgrensa til å dekke bompengelånet med tillegg av kommunane sine ekstratilskot (3 mill. kr) og fylkeskommunen sitt ekstra låneopptak (18 mill. kr). Fylkeskommunen har vist til tilsvarande særordning for prosjektet rv 551 Folgefonntunnelen. Grunngevinga var det store økonomiske ansvaret som kommunane Odda, Jondal og Kvinnherad har tatt på seg.

Når etterskotsinnkrevjinga startar opp for Jondalstunnelen, vil det fram til Folgefonntunnelen er nedbetalt i 2016 vere to bomstasjonar mellom Jondal og Odda. Fylkestinget har gått inn for at dei trafikantane som passerer både Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen i løpet av ein time, berre skal betale for passeringa i Jondalstunnelen. Det er føresett at alle inntektene frå trafikkauken i Folge-

fonntunnelen som følgje av opninga av Jondalstunnelen skal gå til Jondalstunnelen, men at tapte inntekter for Folgefonntunnelen som følgje av timesregelen skal tilbakeførast frå Jondalstunnelen. Dette skal skje på følgjande måte: Bompenginntektene til Folgefonntunnelen AS i det siste rekneskapsåret før opninga av Jondalstunnelen blir justerte årleg ut frå NTP-prognosane for trafikkvekst i Hordaland. Jondalstunnelen AS overfører årleg den summen som skal til for at Folgefonntunnelen AS oppnår dei inntektene som er rekna ut på grunnlag av det oppjusterte trafikkgrunnlaget. Summen som skal overførast årleg er stipulert til 0,7 mill. kr, basert på at trafikken i Folgefonntunnelen blir redusert med om lag 30 kjøretøy (ÅDT). For perioden 2012–2016 er det rekna med at den samla tilbakeføringa blir om lag 3 mill. kr.

Det er ikkje lagt opp til kryssubsidiering med dette opplegget, men det kan bli ein differanse mellom faktisk trafikk i Folgefonntunnelen og den trafikken som er rekna ut på grunnlag av NTP-prognosane. Det vil ikkje vere mogleg å rekne ut differansen eksakt, men Statens vegvesen Vegdirektoratet reknar med at differansen blir liten. Vegdirektoratet meiner derfor at opplegget bør kunne akseptert, men at det må vere ein føresetnad at økonomien i dei to bompengeselskapa er adskilt.

Innkrevjinga for Folgefonntunnelen skjer i ein manuell bomstasjon. I samarbeid med Statens vegvesen Region vest vurderte styret i Folgefonntunnelen AS å automatisere innkrevjinga i 2004, men dette blei ikkje funne rekningssvarande. Etablering av automatisk bomstasjon vil føre til ei investering på om lag 5,7 mill. kr. For å sikre samordninga mellom dei to bomstasjonane har fylkestinget lagt til grunn manuell innkrevjing også for Jondalstunnelen fram til 2016. Fylkeskommunen har vist til at dagens automatiske innkrevjingssystem ikkje handterer utanlandske kjøretøy. Det er ikkje blitt vurdert som realistisk å ha automatisk innkrevjing for Jondalstunnelen og manuell innkrevjing for Folgefonntunnelen med den føresette koplinga mellom prosjekta. Fylkestinget har gått inn for effektivisering av innkrevjinga frå 2016. Manuell innkrevjing fram til 2016 vil føre til at ein stor del av inntektene vil gå til å dekke innkrevjingskostnader.

For dei to bompengordningane samla sett vil automatisk innkrevjing gi dei lågaste kostnadene. Statens vegvesen Vegdirektoratet meiner at innføring av automatisert innkrevjing både for Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen bør vurderast nærare fram til opninga av Jondalstunnelen. Vegdirektoratet peikar på at det må arbeidast vidare med dette. Samferdselsdepartementet støttar denne vurderinga. I kostnadsoverslaget og finansierings-

planen er imidlertid fylkeskommunen sin føresetnad om manuell innkrevjing for Jondalstunnelen fram til 2016 og deretter automatisk innkrevjing lagt til grunn. Ei eventuell effektivisering på eit tidlegare tidspunkt vil komme som eit positivt bidrag til finansieringa.

Det er rekna med at inntektene frå etter-skotsinnkrevjinga vil gi eit finansieringsbidrag til Jondalstunnelen på 74 mill. kr. I tillegg kjem bompengar til dekking av finansieringskostnader, innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet og etablering av automatisk innkrevjing frå 2016. Det er tatt omsyn til tilbakeføring av inntekter til Folgefonntunnelen i perioden 2012–2016. I reknestykket er det lagt til grunn at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet er rekna til 44 mill. kr, og finansieringskostnadene er rekna til 48 mill. kr.

Konsulenten ved den eksterne kvalitetssikringa har også rekna ut bompenginntektene. Sjølv om tala ikkje kan samanliknast direkte med Statens vegvesen sine utrekningar, er det klart at skilnaden er liten.

Statleg tilskot

Gjennom overgangsordninga for store fylkesvegprosjekt var det høve til å prioritere tilskot på inntil 50 mill. kr til slike prosjekt innafor fylkesfordelt ramme for perioden 2002–2005. For prosjektet Jondalstunnelen blei det opna for å utvide ordninga til også å omfatte perioden 2006–2009. Ved behandlinga av statsbudsjettet for 2005 løyvde Stortinget 30 mill. 2005-kr til prosjektet Jondalstunnelen, jf. Innst. S. nr. 13 (2004–2005). Ved behandlinga av handlingsprogrammet for øvrige riksvegar i Hordaland for perioden 2006–2015, gjekk fylkestinget i møte 4. mai 2005 inn for å setje av 20 mill. 2006-kr til finansieringa av Jondalstunnelen i perioden 2006–2009.

Kommunale tilskot

Odda, Kvam og Jondal kommunar har sagt seg vilige til å gå inn med tilskot på til saman 58 mill. kr, fordelt med ein tredel (19,35 mill. kr) på kvar kommune. Tilskota er i løpande kroner, noko som medfører at dei ikkje skal justerast for årleg prisauke. Tilskotet er føresett innbetalt til fylkeskommunen i 2009.

Av dei lokale vedtaka går det fram at kommunane i prinsippet vil yte desse midlane som tilskot. Det er lagt til grunn at dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, skal det likevel vere

15 års etterskotsinnkrevjing. Inntekta frå innkrevjinga etter at bompengelånet er nedbetalt er føresett fordelt mellom fylkeskommunen og kommunane, slik at kommunane får delar av tilskotet tilbakebetalt, jf. nærare omtale i kap. 7.

Fylkeskommunale midlar

Kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift

Det er etablert ei ordning med kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift. I følgje Kommunal- og regionaldepartementet sine reglar for bruken av midlane kan desse nyttast til ulike sektorar og område for å fremje næringsutvikling, mellom anna samferdsel. Midlane som er stilt til rådvelde for Hordaland er fordelte gjennom lokale prosessar. Fylkestinget har gått inn for at til saman 60,5 mill. kr for åra 2004–2007 skal gå til bygging av Jondalstunnelen. Berre midlar som alt er løyvde og fordelte er lagt inn i finansieringsplanen. Eventuelle ytterlegare midlar kan bli lagt inn i finansieringsplanen seinare.

Fylkeskommunale konsesjonskraftmidlar (driftsmidlar)

Bakgrunnen for konsesjonskraftmidlane er at eigarane av vasskraftverk gjennom konsesjonar er pålagde å levere konsesjonskraft til dei kommunane som blir råka av kraftutbygginga. Etter gjeldande lovverk (industrikonsesjonslova § 2, 4. ledd nr. 2, og vassdragsreguleringslova § 12, nr. 15, skal inntil 10 pst. av kraftmengda gå til kommunar og fylkeskommunar der kraftverket ligg. Kommunane kan ta ut konsesjonskraft tilsvarende forbru-

ket til allmenn forsyning i kommunen. Fylkeskommunen kan ta ut differansen mellom totalt konsesjonskraftkvantum og uttaket til kommunane. Fylkeskommunen kjøper konsesjonskrafta til ein avtalt kostpris. Fylkeskommunen sel deretter krafta i marknaden. Konsesjonskraftmidlane utgjør differansen mellom dei to prisane.

Fylkestinget har gått inn for at 30 pst. av konsesjonskraftinntektene utanom 8,5 mill. kr som er sette av til utviklingsprosjekt, skal gå til Jondalstunnelen frå og med 2007 og til og med 2012. Med ei ramme på 50 mill. kr i årlege konsesjonskraftinntekter blir det årlege tilskotet til Jondalstunnelen på 6,5 mill. kr. Førebels har fylkeskommunen lagt inn midlar for perioden 2007–2009 på til saman 19,5 mill. kr. Fylkeskommunen omtalar desse midlane som driftsmidlar.

Andre fylkeskommunale midlar

Basert på at totale kostnader er 730 mill. 2007-kr har fylkeskommunen lagt til grunn at behovet for midlar ut over bompengar, statleg tilskot, kommunale tilskot, kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift og fylkeskommunale konsesjonskraftmidlar skal finansierast ved opptak av lån. Fylkeskommunen har lagt til grunn at låneopptaket blir på 532 mill. kr i løpande kroner. I 2008-prisnivå utgjør dette om lag 490 mill. kr. Fylkeskommunen har lagt til grunn at dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, skal det likevel vere 15 års etterskotsinnkrevjing. Inntekta frå innkrevjinga etter at bompengelånet er nedbetalt, er føresett fordelt mellom kommunane og fylkeskommunen, jf. nærare omtale i kap. 7.

7 Forslag til finansieringsplan

Styringsramma for prosjektet er 760 mill. 2008-kr. Kostnadsramma er på 840 mill. 2008-kr. Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 7.1.

Tabell 7.1 Finansieringsplan

	Mill. 2008-kr
Bompengar – forskotsinnkrevjing i ferjesambandet Jondal – Tørvikbygd	9
Bompengar – etterskotsbompengar på prosjektet*	74
Statleg tilskot	52
Kommunale tilskot	58
Fylkeskommunale midlar – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	60
Fylkeskommunale midlar – konsesjonskraftmidlar («driftsmidlar»)	19
Fylkeskommunale midlar – låneopptak/andre midlar	488
Sum	760

* I tillegg kjem bompengar til dekking av renter på bompengelån, innkrevjingskostnader, drift av bompengeselskapet, etablering av automatisk innkrevjing frå 2016 og tilbakeføring av tapte trafikkinntekter for Folgefonntunnelen.

Eventuelle endringar i kostnader og/eller inntening

Fylkestinget har i vedtak av 4. mai 2005 slått fast at Jondalstunnelen er eit fylkesvegprosjekt som fylkeskommunen står ansvarleg for. Fylkeskommunen har tatt på seg å dekke eventuell kostnadsauke. Samferdselsdepartementet presiserer at staten sitt økonomiske ansvar for prosjektet er avgrensa til tilskotet på 52 mill. 2008-kr.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i 15 år sjølv om bompengelånet skulle bli nedbetalt tidlegare. Bompenggeinnkrevjinga er likevel føreset av avgrensa til å dekke bompengelånet med tillegg av kommunane sine ekstratilskot (3 mill. kr) og fylkeskommunen sitt ekstra låneopptak (18 mill. kr).

Eventuell redusert inntening er ikkje eksplisitt nemnt i dei fylkeskommunale vedtaka. Statens vegvesen Vegdirektoratet tilrår at det i tråd med vanleg praksis for bompengeprojekt blir gitt høve til at bompengeselskapet etter avtale med direktoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Samferdselsdepartementet støttar denne vurderinga.

8 Andre føresetnader for finansieringsplanen

I finansieringsanalysar for bompengeprojekt har det vore vanleg å legge til grunn ei lånerente på 8 pst. Føresettt lånerente skal avspegle uvisse i heile nedbetalingsperioden. For fleire av bompengeprojekta som er vedtatt dei siste åra er det akseptert å legge til grunn ei lånerente på 6,5 pst. i finansieringsplanen, under føresetnad av at dokumentasjon for eit så lågt rentenivå ligg føre før anleggsstart. I saker der bompengeselskapet har inngått forplikande avtale med ein bank om lågare rente enn dette før Stortinget si behandling av saka, er det avtalte rentenivået lagt til grunn i finansieringsplanen.

Ved behandlinga av finansieringsopplegget for Jondalstunnelen la fylkestinget til grunn ei lånerente på 4,5 pst. Etter Statens vegvesen Vegdirektoratet sitt syn bør det som hovudregel ikkje leggjast til grunn lågare lånerente enn 6,5 pst. i finansieringsplanen så lenge det ikkje ligg føre bindande avtale om eit lågare rentenivå. Rentnivået i marknaden er dessutan høgare enn da fylkeskommunen vurderte spørsmålet. I denne proposisjonen er det lagt til grunn 6,5 pst. lånerente. Det er føresettt at det før anleggsstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innanfor denne renta i ein periode på 10–15 år.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Årleg prisstigning på 4,1 pst. frå 2007 til 2009, deretter 2,5 pst.
- Gjennomsnittleg bompengetakst ved forskotsinnkrevjinga: 23 kr (2008-kr)
- Gjennomsnittleg bompengetakst ved etter-skotsinnkrevjinga: 86,50 kr pr. kjøretøy (2008-prisnivå).
- Årlege innkrevjingskostnader på 4,6 mill. kr fram til 2016 (manuell bomstasjon) og 2,3 mill. kr etter dette tidspunktet (automatisk bomstasjon).
- Investeringskostnader på 5,7 mill. kr ved overgang til automatisk bomstasjon i 2016.
- Start på bompengeinnkrevjinga ved opninga av prosjektet i 2012.
- Eit trafikkgrunnlag på 350 kjøretøy (ÅDT) i opningsåret 2012 (omrekna frå 2010-nivå)
- Tilbakeføring av tapte bompengeinntekter for Folgefonntunnelen som følgje av føresettt timesregel som omtalt i kapittel 6.

I finansieringsplanen som er lagt til grunn, er delen som skal finansierast med bompengar vel 10 pst. Eventuelle endringar i føresetnadene for utrekning av bompengeinntektene vil derfor vere mindre viktige for økonomien i dette prosjektet enn ved prosjekt som i større grad er basert på bompengar.

Det er også rekna på eit alternativ med svikt i trafikken på 15 pst. ved opninga. Dersom bompengeperioden blir utvida med 5 år til 20 år, er det rekna med at netto bompengeinntekter frå etter-skotsinnkrevjinga blir uendra, dvs. 74 mill. kr.

Fylkeskommunal garanti for bompengelånet

Hordaland fylkeskommune behandla garantispørsmålet i møte i fylkestinget 15. desember 2004, jf. kapittel 3. Den fylkeskommunale garantien på 125 mill. 2004-kr er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet.

9 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunen gjennom vedtak i fylkestinget 4. mai 2005 har streka under at Jondalstunnelen er eit fylkesvegprosjekt som fylkeskommunen står ansvarleg for. Fylkeskommunen har tatt på seg å dekke eventuell kostnadsauke. Samferdselsdepartementet presiserer at staten sitt økonomiske ansvar for prosjektet er avgrensa til tilskotet på 52 mill. 2008-kr.

Konsekvensane av eventuell redusert inntening er ikkje eksplisitt nemnt i dei fylkeskommunale vedtaka. Statens vegvesen Vegdirektoratet har likevel tilrådd at det i tråd med vanleg praksis for bompengeprojekt blir gitt høve til at bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen Veg-

direktoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Samferdselsdepartementet støttar denne vurderinga.

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. I dette opplegget vil den nye regionen bli vegstyresmakt for Jondalstunnelen. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det nye regionen blir ansvarleg for fullfinansiering av Jondalstunnelen etter 2010.

10 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Jondalstunnelen AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

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