



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 30

(2004–2005)

## Om utbygging og finansiering av rv 546 Austevollsbrua (sambandet Huftarøy – Hundvåkøy) i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 26. november 2004,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Bondevik II)*

### 1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av vegsambandet Huftarøy – Hundvåkøy (Austevollsbrua) i Hordaland. Austevollsbrua vil binde saman øyane Huftarøy og Hundvåkøy i Austevoll kommune. Med fullføring av denne brua får alle øyane med større busetnad i kommunen ferjefritt samband med kvarandre. Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte i løpet av første halvår 2005, med fullføring tidleg i 2008.

Finansieringa av Austevollsbrua er basert på alternativ bruk av ferjetilskot, bompengar, lokale tilskot og ordinære statlege midlar. Alternativ bruk av ferjetilskot og bompengar utgjer ein stor del av finansieringa. Prinsippa som er trekt opp for alternativ bruk av innsparte ferjetilskot ved ferjeavløysingsprosjekt er lagt til grunn, jf. Stortinget si handsaming av St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 60 (2001–2002), St.prp. nr. 67 (2002–2003) og St.prp. nr. 69 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 261 (2003–2004).

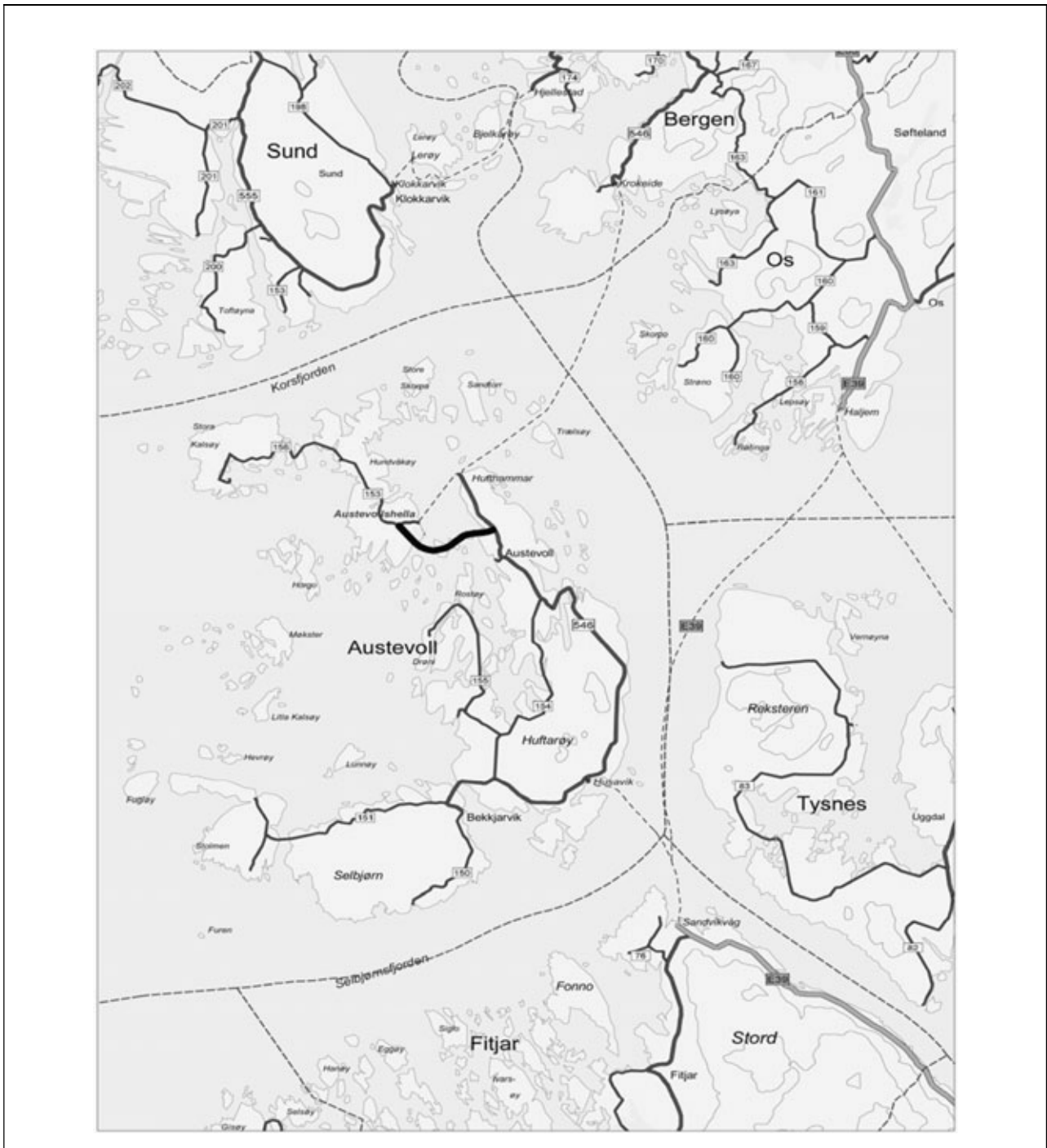
### 2 Omtale av utbygginga

Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,8 km ny veg mellom Huftarøy og Hundvåkøy. To bruer på respektive 470 m og 420 m samt ei kort bru på 40 m inngår i prosjektet. Vidare inngår bygging av veg på

to steinfyllingar i sjøen med ei lengde på til saman 220 m. Prosjektet vil forlengje rv 546 frå Huftarøy fram til eksisterande fylkesveg på Hundvåkøy. Planlagt vegbreidde er 6,5 m. I tillegg kjem bygging av gang- og sykkelveg/sykkelbane. Austevollsbrua vil føre til at ferjesambandet Krokeide – Hufthamar – Austevollshella blir redusert til eit pendelsamband mellom Krokeide i Bergen kommune og Hufthamar i Austevoll kommune.

Ved handsaminga av St.prp. nr. 60 (1999–2000), jf. Innst. S. nr. 246 (1999–2000), gav Stortinget løyve til å krevje inn 8 mill. kr i bompengar på ferjene til Austevoll for å finansiere eit delprosjekt på det planlagde vegsambandet mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Bompengeneinntektene har finansiert frakt og utlegging av om lag 220 000 m<sup>3</sup> overskotsmasse frå Trekantsambandet i undersjøiske fyllingar mellom Huftarøy og Hundvåkøy i samsvar med godkjent reguleringsplan for prosjektet. Innkrevjinga av bompengar starta i 2001 og blei avslutta i 2003. Totalt er det planlagt å leggje ut om lag 250 000 m<sup>3</sup> steinmasse, slik at det står att å leggje ut om lag 30 000 m<sup>3</sup>.

For å få veg til eit nytt bustadfelt har Austevoll kommune teke initiativ til å starte bygging av ein om lag 1 km lang delparsell av rv 546 på Huftarøy. Anleggsarbeida på delparsellen, som er direkte knytta til den eksisterande riksvegen, starta i september 2004. Kostnadene på om lag 8 mill. kr inngår i kostnadsoverslaget for Austevollsbrua. Kost-



Figur 2.1 Oversikt over planarbeidet

nadene blir dekt med midlar frå det kommunale tilskotet, jf. kap. 4.3.

Hovudplan etter veglova blei godkjent i 1992. Under arbeidet med hovudplanen blei både brualternativ og alternativ med undersjøisk tunnel vurdert. Reguleringsplanen blei vedteken av kommunestyret i 1997 og stadfesta i 1999. Kommunen vedtok ei justering av reguleringsplanen i september 2004.

Samla kostnadsoverslag for Austevollsbrua er 316 mill. 2004-kr. Uvisse i overslaget er vurdert til å liggje innafor +/- 10 pst.

Austevoll kommune har om lag 4 400 innbyggjarar. Kommunen er samansett av mange store og små øyar. Prosjektet vil gi dei 750 innbyggjarane på Hundvåkøy og Store Kalsøy fast vegsamband med resten av kommunen. Kommunesentret Storebø ligg på Huftarøy. Det same gjer i hovudsak skular

og offentlege og private tenester. Ved å realisere prosjektet vil 97 pst. av innbyggjarane i kommunen vere knytt saman med fast vegsamband. Dette legg til rette for at det offentlege tenestetilbodet i kommunen kan betrast og samordnast. Utrykking ved brann og sjuketransport kan skje raskare og sikrare. For næringslivet vil fast samband internt i Austevoll gi betre konkurransetilhøve og leggje til rette for ein større arbeidsmarknad. Prosjektet vil ha stor verdi for fiske- og havbruksnæringa i kommunen som har behov for rask og effektiv transport.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for Austevollsbrua er med 8 pst. kalkulasjonsrente rekna til – 150 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til – 0,4, og internrenta er rekna til 4 pst.

### 3 Bompengesøknad og lokalpolitisk handsaming

#### 3.1 Bompengesøknad

Søknad om bompengefinansiering av prosjektet blei handsama av Vegdirektoratet i november 1996. Saka blei då sendt tilbake til Hordaland vegkontor i påvente av handlingsprogrammet for perioden 1998–2007. Vegdirektoratet mottok ein ny søknad om bompengefinansiering i juni 1998. Vegdirektoratet konkluderte med at det ut i frå dei rammene som låg til grunn for handlingsprogrammet for Hordaland fylke, ikkje ville vere grunnlag for å realisere anlegget før i 2007, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000). Det ville derfor ikkje vere i samsvar med dei retningslinjene som Stortinget har fastlagt, å fremje ein stortingsproposisjon om førehandsinnkrevjing av bompengar før prosjektet blei prioritert i handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Eit avgrensa prosjekt om utlegging av stein i fyllingar mellom Huftarøy og Hundvåkøy blei fremja i den same proposisjonen, jf. kap. 2.

Ein ny bompengesøknad blei fremja av Austevoll bruselskap AS 11.01.2002. I bompengesøknaden var det føresett at bompengeselskapet skulle forskottere føresette statlege midlar på 148 mill. kr (2004-kroner). Finansieringsplanen innebar ei statleg løyving på 21 mill. kr i perioden 2002–2011, og resten, til saman 127 mill. kr, etter 2011. I bompengesøknaden er det lagt opp til at forskotsinnkrevjing av bompengar i ferjesambanda Krokeide – Hufthamar – Austevollshella og Husavik – Sandvikvåg blir starta så snart Stortinget har handsama saka. Etter at Austevollsbrua er opna opp for tra-

fikk, vil sambandet mellom Hufthamar og Austevollshella bli lagt ned, og det er lagt opp til at etterskotsinnkrevjinga blir avgrensa til sambanda Krokeide – Hufthamar og Husavik – Sandvikvåg. I bompengesøknaden er det lagt til grunn 3 års forskotsinnkrevjing og 12 års etterskotsinnkrevjing, slik at bompengeperioden totalt blir på 15 år.

Vegdirektoratet handsama saka i april 2003 og meinte at statlege midlar til finansieringa av Austevollsbrua måtte vere prioriterte av fylkeskommunen innafor eit fastlagt handlingsprogram. I handlingsprogrammet for perioden 2002–2011 var det berre prioritert 21 mill. kr til prosjektet. Finansieringsopplegget ville etter Vegdirektoratet sitt syn gi store bindingar etter planperioden 2002–2011 og følgjeleg ikkje vere i samsvar med dei retningslinjene som Stortinget har fastlagt.

For å unngå at prosjektet skulle bli utsett i tid, blei fullfinansiering med alternativ bruk av ferjetilskot vurdert etter samråd med Austevoll kommune. I tillegg blei konsekvensane av eit nytt ferjeopplegg vurdert med omsyn til kapasitet, frekvens og oversitting. Vurderingane blei sende på høyring i august 2003. Fleire ulike ferjealternativ blei vurdert. Alternativet som gav den største innsparinga av ferjetilskot på grunn av overgang frå to til ei ferje blei tilrådd av Statens vegvesen (alternativ 2), under føresetnad av at ei større ferje kan omrokerast til sambandet.

#### 3.2 Lokalpolitisk handsaming

Bompengesøknaden av 11.01.2002 blei sendt til politisk uttale i Austevoll, Bergen og Fitjar kommunar og Hordaland fylkeskommune.

Austevoll kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 05.02.2002:

1. «Austevoll kommunestyre ser ferdigstilling av veganlegget Huftarøy – Hundvåkøy (Austevollsbrua) som svært viktig for heile Austevollsamfunnet. Dette veganlegget vil knyta heile kommunen saman på ein heilt anna måte enn i dag. Det vil koma både næringslivet og det offentlege til gode. I tillegg vil det gi rom for positive ringverknader for heile samfunnet vårt.
2. Austevoll kommunestyre viser difor til søknad frå Austevoll bruselskap AS om innkrevjing av bompengar til delfinansiering av Rv 546 Huftarøy – Hundvåkøy (Austevollsbrua), og godkjenner søknaden slik han ligg føre.»

Fitjar kommune gav følgjande uttale i møte i formannskapet 06.03.2002:

«Formannskapet i Fitjar er positive til Austevoll bruselskap og Austevoll kommune sin søknad om bompengefinansiering. Formannskapet ser bygging av Austevollsbrua som ei naudsynt styrking av ytre kystveg, Nordsjøløypa og elles sambandet nordover.»

Bergen kommune gav følgjande uttale i møte i byrådet 10.04.2002:

«Byrådet i Bergen mener at behovet for rabattordningar må vektlegges, men har ellers ingen innvendingar til bompengefinansieringen av Austevollsbroen.»

Hordaland fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 12.06.2002:

1. «Fylkestinget godkjenner bompengesøknaden frå Austevoll bruselskap AS for delfinansiering av Austevollsbrua i samsvar med tilrådinga frå vegsjefen.
2. Fylkestinget går inn for at Austevoll bruselskap AS får løyve til å forskottere 140 mill. kr 2002-kroner innafor fylkesfordelt riksvevgramme og at midlane vert refundert selskapet med statlege løyvingar i åra 2011, 2012 og 2013.»

Det reviderte opplegget av august 2003, med alternativ bruk av ferjetilskot og redusert ferjeopplegg, blei sendt på høyring til Austevoll og Bergen kommunar og Hordaland fylkeskommune.

Austevoll kommune handsama saka i møte i kommunestyret 22.10.2003. I vedtaket heiter det:

«Austevoll kommunestyre meiner at Austevollsbrua er så viktig for Austevollssamfunnet at kommunestyret vil godta redusert ferjefrekvens. Kommunestyret går såleis primært inn for alternativ 2 i rapporten om bruk av innsparte ferjekostnader til finansiering av Austevollsbrua.»

Austevoll kommunestyre oppmoda vegstyresmaktene om å setje i gang planarbeidet så snart som mogleg, og viste i den samanhengen til vedtak i kommunestyret om å løyve 2,5 mill. kr til dette føremålet.

Bergen kommune handsama saka i møte i byrådet 17.12.2003 og gav følgjande uttale:

«Byrådet viser til vedtak i Austevoll kommunestyre, 22. oktober 2003, og fylkesutvalget 19. november, og går inn for alternativ 2 i rapport om bruk av innsparte fergekostnader til delfinansiering av Austevollsbrua.»

Hordaland fylkeskommune fatta følgjande samrøystes vedtak i møte i fylkesutvalet 19.11.2003:

1. «Fylkesutvalet viser til vedtak i Austevoll kommunestyre, 22. oktober 2003, og går inn for alternativ 2 i rapport om bruk av innsparte ferjekostnader til delfinansiering av Austevollsbrua.
2. Fylkesutvalet viser til Stortinget si handsaming av revidert nasjonalbudsjett for 2003 (Innst.S.nr.260 (2002–2003)), der det vart vedteke å gi tilsagn om bygging av fire nye ferjer. Fylkesutvalet føreset at dei nye ferjene skal nytte naturgass som drivstoff, og m.a settast inn i sambandet E39 Halhjem-Sandvikvåg. I samband med ei slik fornying av ferjeflåten må ei av dagens storferjer på dette sambandet flyttast til sambandet Rv546 Krokeide -Hufthamar for gjennomføring av det aktuelle opplegget med innsparte ferjekostnader.»

## 4 Finansieringsopplegg

Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte i løpet av første halvår 2005, med fullføring tidleg i 2008. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

- Innsparte ferjetilskot
- Bompengar
- Lokale tilskot
- Ordinære statlege midlar

### 4.1 Innsparte ferjetilskot

Det er lagt til grunn at innsparte statlege ferjetilskot som følgje av at dagens trekantsamband Krokeide – Hufthamar – Austevollshella blir erstatta av eit pendelsamband mellom Krokeide og Hufthamar, skal nyttast til å delfinansiere Austevollsbrua. Det nye ferjeopplegget gjer det mogleg å redusere talet på ferjer i sambandet frå dagens to til ei ferje, noko som vil gi innsparingar i både drifts- og kapitalkostnader.

I finansieringsopplegget er det føreset at ei større ferje innan riksvegferjedrifta kan omrokerast til restsambandet Krokeide – Hufthamar som erstatning for dagens to ferjer. Det er teke utgangspunkt i at ferja som skal rokerast inn, har plass til minimum 124 personbileiningar (pbe). Dette vil føre til at kapasiteten blir redusert frå 84 til 83 pbe pr. time, dvs. tilnærma uendra. I 2003 var oversittinga (talet på attståande kjøretøy i forhold til totalt frakta kjøretøy) på 0,4 pst. (955 kjøretøy). Dette viser at kapasitet ikkje er eit problem i dag. På nokre avgangar er det ikkje mogleg med full utnytting av tilgjengeleg kapasitet på hengedekket, på grunn av fordelinga mellom store og små kjøretøy. Ei større ferje vil redusere dette problemet. Dagens løysing

med to ferjer er likevel meir fleksibel og mindre sårbar i tilfelle driftsstopp og andre uføresette hendingar enn ei løysing med berre ei ferje.

Med dagens to ferjer har sambandet ein frekvens på 16 rundturar pr. døgn. Med ei ferje blir denne redusert til 11. Tida mellom kvar avgang vil gå opp frå 60 til 90 minuttar. Det fører til at ventetida vil auke.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, side 118, er det fremja nye langsiktige standardmål for ferjedrifta. I følgje dei nye standardmåla for eit samband med 500 – 1 500 pbe pr. døgn på øvrig riksvegnett, skal det vere ein frekvens på 25 avgangar pr. døgn frå same ferjekai. Vidare skal det vere faste avgangstider mellom kl. 0700 og kl. 1800, opningstida skal vere på minimum 16 timar og kapasiteten skal vere slik at oversittinga maksimalt er på 3 pst.

I ferjesambandet Krokeide – Hufthamar vil det nye ferjeopplegget med ein frekvensreduksjon frå 16 til 11 rundturar pr. døgn, innebere ei måloppnåing på 44 pst. i høve til den nye standarden. Det er rekna med at dei andre standardmåla vil bli nådde. Mellom anna er det lagt opp til at opningstida blir på 17 timar som i dag.

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 uproblematisk i situasjonar der heile ferjesambandet blir lagt ned. Ved bygging av Austevollsbrua er dette meir komplisert fordi berre delar av eit ferjesamband blir lagt ned, og restsambandet blir endra.

Driftstilskotet i dagens situasjon er eit gjennomsnittstal basert på tilskotsrekneskapa for 2002 og 2003, og dette utgjer 30,1 mill. 2004-kr. Ved utrekninga av driftstilskotet for restsambandet er det lagt til grunn at begge ferjene i dagens samband blir omrokerte til andre ferjesamband og at ei større ferje med plass til 124 pbe blir rokert inn. Etter dette er det rekna med at tilskotet i ettersituasjonen vil bli redusert til om lag 24,3 mill. kr. Dette gir ei årleg innsparing i driftstilskotet på 5,8 mill. kr. Austevollsbrua vil føre til ein årleg auke i drifts- og vedlikehaldskostnadene på om lag 0,8 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 5,0 mill. kr. Tilskotet er føresett utbetalt årleg i ein periode på 15 år etter at Austevollsbrua er fullført. Tilskotet skal ikkje justerast for prisauke ut over justering fram til forskotteringa skjer. Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte driftstilskot på 75 mill. 2004-kr.

Det er knytt noko uvisse til utrekninga av den årlege innsparinga i driftskostnader. Dersom den reelle innsparinga i statleg kjøp av riksvegferjetenester (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 uheldig. Etter to til tre års drift av det nye sambandet vil det derfor bli vurdert om den årlege utbetaling frå staten bør justerast, slik at den blir meir i samsvar med den faktiske innsparinga, jf. St.prp. nr. 69 (2003–2004). Ei slik justering vil berre vere aktuell dersom dette kan dekkast inn med bompengar utan å endre vilkåra for bompengoordninga. Dersom det viser seg at innsparinga på post 72 blir større enn føresett, vil det tilsvarende bli vurdert å auke den årlege utbetalinga frå staten til fordel for kortare bompengeperiode.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 67 (2002–2003) slutta samferdselskomiteen seg til at gjennomsnittlege kapitalkostnader for heile ferjeflåten skal leggjast til grunn ved fastsetting av den årlege innsparinga i kapitalkostnader. For å halde kroneverdien tilnærma konstant gjekk samferdselskomiteen inn for at i tillegg til basisverdien på 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje skal det leggjast til grunn ein årleg auke på 2,5 pst. i 15-årsperioden, 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 forskotteringa frå bompengeselskapet skjer i 2005–2007 og at tilbakebetalinga frå staten startar i 2008.

#### 4.2 Bompengar

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing i ferjesambanda Krokeide – Hufthamar – Austevollshella og Husavik – Sandvikvåg i tre år. Etter Vegdirektoratet sin gjennomgang av føresetnadene for bompengEinnskrevjinga er det lagt til grunn 13 års etter-skotsinnkrevjing i sambanda Krokeide – Hufthamar og Husavik – Sandvikvåg. Totalt blir bompengeperioden 16 år.

Det er føresett ei gjennomsnittleg bompengEinntekt på 32,70 2004-kr pr. kjøretøy på alle ferjestrekningane. I utgangspunktet samsvarar dette med eit tillegg på 8 takstsoner. I tillegg er det føresett ei gjennomsnittleg inntekt for passasjerar på 4,70 kr. I utgangspunktet samsvarar dette med eit tillegg på 5 takstsoner. Totalt gir dette ei gjennomsnittleg bompengEinntekt pr. kjøretøy på 37,40 kr. Det er teke omsyn til at persontrafikken ligg om lag 12 pst. høgare enn kjøretøytrafikken for ferjesambanda sett under eitt. Det er føresett rabattar etter

rabattordningane i riksregulativet for ferjetakstar. Ved endeleg fastsetting av takstnivået er det ein føresetnad at netto bompengainntekt ikkje blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i denne proposisjonen. Det er vidare lagt til grunn at bompengepåslaget blir justert i samsvar med prisutviklinga.

Bompengainntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på om lag 190 mill. 2004-kr. Av dette kjem 3 mill. kr frå forskotsinnkrevjinga mellom Austevollshella og Hufthamar fram til opninga av prosjektet. I tillegg kjem bompengar til dekning av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Innkrevjing i ferjesamband gir låge innkrevjingskostnader, og det er rekna med kostnader på om lag 100 000 kr pr. år.

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 forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Det er ikkje lagt opp til innkrevjing i det nye vegsambandet sjølv om det er denne trafikken som får direkte nytte av prosjektet. Retningslinjene for bompengeprojekt slår fast at nytten for den enkelte brukaren av prosjektet skal stå i eit rimeleg høve til det brukaren må betale i bompengar. Vidare bør flest mogleg av dei som får ei forbetring, betale bompengar. Framlegget til bompengeprogger føreset at også trafikantar som ikkje får direkte nytte av Austevollsbrua må betale bompengar. Eit slikt opplegg blei likevel akseptert av Stortinget i samband med bompengoordninga som finansierte frakt og utlegging av stein i fyllingane mellom Hundvåkøy og Huftarøy, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000) og Innst. S. nr. 246 (1999–2000). Austevoll kommune meiner at innkrevjingsopplegget må sjåast i samheng med korleis øykommunen har finansierte veg- og brubygging sidan midten av 1960-talet. Dei tidlegare veg- og brusambanda i kommunen er i vesentleg grad finansierte ved bompengar på ferjesambanda i kommunen.

Vegdirektoratet meiner det er prinsipielt uheldig at trafikantar i dei to ferjesambanda som ikkje får direkte nytte av det faste sambandet, skal betale bompengar. I tillegg blir frekvensen i restsambandet Krokeide – Austevollshella dårlegare enn i dag. Vegdirektoratet peikar samstundes på at det er den lokale trafikken som må betale bompengar, og ein større del av denne trafikken vil over tid ha nytte av det nye vegsambandet. Vidare er det stor lokalpolitisk tilslutnad til å delfinansiere prosjektet med bompengar. Bompengeprogger gir dessutan låge innkrevjingskostnader. Etter ei samla vurdering og

som følgje av Stortinget si handsaming av St.prp. nr. 60 (1999–2000), tilrår Vegdirektoratet finansieringsopplegget.

#### 4.3 Lokale tilskot

Austevoll kraftlag og Austevoll kommune har sagt seg villige til å gå inn med tilskot på til saman 77,4 mill. 2004-kr. Kraftlaget vil gå inn med eit tilskot på 56,2 mill. kr medan kommunen vil gå inn med eit tilskot på 21,2 mill. kr.

#### 4.4 Ordinære statlege midlar

Ved handsaminga av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011 gjekk fylkeskommunen inn for å setje av 20 mill. 2002-kr til Austevollsbrua i 2011. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen.

#### 4.5 Forslag til finansieringsplan

Kostnadsoverslaget er 316 mill. 2004-kr. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn, er netto kapitalkostnader knytt til forskotteringa rekna til om lag 114 mill. 2004-kr. Samla gir dette eit finansieringsbehov på om lag 430 mill. 2004-kr. Det er lagt til grunn ein finansieringsplan som vist i tabell 4.1.

Tabell 4.1 Finansieringsplan

	Mill. 2004-kr
Forskottering – innsparte tilskot til drift av ferjesambandet <sup>1)</sup> .....	75
Forskottering – innsparte tilskot til kapitalkostnader for ei ferje .....	67
Bompengar <sup>2)</sup> .....	190
Tilskot frå Austevoll Kraftlag og Austevoll kommune .....	77
Ordinære statlege midlar .....	21
Sum .....	430

<sup>1)</sup> Korrigerert for auka drifts- og vedlikehaldsutgifter på vegnettet.

<sup>2)</sup> I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

##### 4.5.1 Innsparte tilskot til drift og kapitalkostnader

Det er lagt opp til at finansieringsbidraget frå innsparte driftstilskot og kapitalkostnader blir forskottert av bompengeselskapet gjennom låneopptak. Bompengeselskapet er kjent med reglane for alternativ bruk av ferjetilskot. Det er føresett at staten vil tilbakebetale forskotteringa 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 førast til frådrag på post 72 og fordelast mellom post 23 til dekning av auka drifts- og vedlikehaldsutgifter og post 30 til nedbetaling av forskottinga frå bompengeselskapet.

Stortinget har ikkje gitt særskilte føringar for korleis auka bompengeneinkter for prosjekt som blir finansierte innafor ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot skal handterast. Vegdirektoratet meiner at dersom bompengeneinktene blir større enn føreset, skal dette godskrivast post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanse før det er gått 15 år.

#### 4.5.2 Eventuell kostnadsauke

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet, der det berre er føreset 21 mill. kr av ordinære statlege midlar, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 93 pst. av overskridingar opp til 10 pst., jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003), og staten 7 pst. Overskridingar ut over 10 pst. må dekkast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Hordaland. Fylkestinget i Hordaland er orientert om dette gjennom saksframlegg til møte 08.06.2004.

#### 4.5.3 Eventuell kostnadsreduksjon

I tråd med føresetnadene for Imarsundprosjektet, jf. St.prp. nr. 69 (2003–2004) og Innst. S. nr. 261 (2003–2004), skal eventuelle innsparingar godskrivast post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanse før det er gått 15 år.

### 4.6 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 føreset lånerente skal atterspegle uvissa i heile nedbetalingsperioden. Ved handsaminga av St.prp. nr. 67 (2002–2003) gjekk samferdselskomiteen inn for at rentesatsen i bindande låneavtale for 15-årsperioden kan leggjast til grunn, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). For Austevollsbrua har bompengeselskapet inngått opsjonsavtale med ein bank, som gjer det mogleg for selskapet å binde renta over ein periode på 15 år med ei maksimal rente på 5,3 pst.

Trafikkgrunnlaget for bompengefinansieringa utgjer summen av trafikken på dei tre ferjestreknin-gane Krokeide – Hufthamar, Krokeide – Auste-

vollshella og Husavik – Sandvikvåg. Gjennomsnittleg årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2003 var om lag 700 kjøretøy. Det er vidare rekna med om lag 90 kjøretøy pr. døgn på strekninga Hufthamar – Austevollshella som blir avløyst av det nye vegsambandet. Den årlege veksten i trafikken er sett til 1,5 pst. Totalt for heile bompengeperioden er dette noko høgare enn fylkesprognosen for Hordaland i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015. Det er lagt til grunn ei trafikkavvising på 10 pst. ved innføring av bompengar.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 5,3 pst.
- Innskotsrente 2 pst.
- Årleg trafikkvekst 1,5 pst.
- Trafikkavvising ved innføring av bompengar 10 pst.
- Årleg prisstigning 2 pst.
- Årlege kostnader til bompengeneinkkrevjing 0,1 mill. kr.
- Utbetaling av lokale tilskot i løpet av første byggeår.
- Utbetaling av innsparte ferjetilskot over 15 år etter trafikkopning.
- Gjennomsnittleg bompengetakst pr. kjøretøy (inkl. inntekter frå passasjerar) på 37,40 kr (2004-kr).
- Start på bompengeneinkkrevjinga våren 2005.

Med desse føresetnadene er bompengeperioden (forskots- og etterskotsinnkrevjing samla) rekna til 16 år. Ved den lokale handsaminga var det lagt til grunn at bompengeperioden i utgangspunktet skulle vere på 15 år.

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

- Kostnadsoverslaget aukar med 10 pst.
- Ingen årleg trafikkvekst.
- Trafikkavvisinga ved innføring av bompengar aukar til 15 pst.
- Takstauke på 20 pst. etter 3 år, dvs. ved opninga av prosjektet.

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til vel 22 år. Økonomien i prosjektet er følgjelig følsam for endringar i føresetnadene. Dersom prosjektkostnadene aukar med 10 pst., vil innkrevjingsperioden auke med 4 ½ år. Utan årleg trafikkvekst vil innkrevjingsperioden auke med vel 3 år.

### 4.7 Fylkeskommunal garanti

Hordaland fylkeskommune handsama garantispørsmålet i møte i fylkestinget 08.06.2004 og fatta følgjande vedtak:

«Det vert gjeve simpel fylkeskommunal garanti for lån på inntil 240 mill. kr som Austevoll bruselskap tar opp til finansiering av rv 546 Austevollsbrua. Fylkeskommunen skal ha pant til å krevja inn bompengar. Fylkeskommunen kjøper 1 020 aksjer i AS Austevollsbrua og skal ha fleirtal i styret i selskapet.»

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

## 5 Samferdselsdepartementet si vurdering

Eit forslag til finansieringsopplegg for Austevollsbrua blei lagt fram for Vegdirektoratet første gongen i 1996. På grunn av at det ikkje har lege føre til strekkeleg prioritering av statlege midlar til prosjektet frå fylkeskommunen si side, har ikkje prosjektet vore fremja tidlegare. Bompengeselskapet og lokale styresmakter, i samarbeid med Statens vegvesen, har no arbeidd fram ei finansieringsløyving med svært små ordinære statlege løyvingar. Dette gjer det mogleg å få ei raskare realisering av prosjektet enn det som ellers ville vore mogleg innafør ordinære statlege riksvegrammer.

Innsparte statlege ferjetilskot ved at to ferjer i sambandet mellom Krokeide og Austevollshella blir erstatta med ei større ferje, er ein viktig føresetnad i finansieringsplanen. Sidan det er lokalpolitisk semje om denne løysinga, finn Samferdselsdepartementet å kunne gå inn for det foreslåtte opplegget sjølv om frekvensen på avgangane blir redusert. Departementet føreset at det reduserte ferjetilbodet må liggje til grunn i heile perioden med utbetaling av ferjetilskot. Først når utbetalingane er avslutta, kan ferjetilbodet takast opp til ny vurdering.

Brua vil gi fast samband mellom alle øyane i Austevoll kommune med større busetnad, og vil vere viktig for både trafikantar, næringsliv og lokal samfunn. Bompengelopplegget føreset at trafikantar som ikkje får direkte nytte av Austevollsbrua må betale bompengar, noko som i utgangspunktet ikkje blir vurdert som ønskjeleg. I dette tilfellet er det

likevel den lokale trafikken som må betale bompengar, og etter Samferdselsdepartementet si meining vil ein større del av denne trafikken over tid ha nytte av det nye vegsambandet. Det er også stor lokalpolitisk semje om å delfinansiere prosjektet med bompengar. Bompengelopplegget gir dessutan låge innkrevjingskostnader. På denne bakgrunn sluttar Samferdselsdepartementet seg til Vegdirektoratet si tilråing.

Med dei føresetnadene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, er bompengeperioden rekna til 16 år. Samferdselsdepartementet føreset at det blir avklart om det er lokalpolitisk tilslutning til ei slik forlenging før bompengeaftalen blir undertekna.

Samferdselsdepartementet er samd i Vegdirektoratet sitt forslag om at dei årlege utbetalingane av ferjetilskot skal stanse før det er gått 15 år dersom bompengeinntektene blir større enn føresett.

I samsvar med St.prp. nr. 69 (2003–2004) vil Samferdselsdepartementet leggje opp til ein ny vurdering av storleiken av det innsparte ferjetilskotet basert på tilskotsregnskapen for sambandet Krokeide – Huftamar med det nye driftsopplegget etter to til tre års drift. Samferdselsdepartementet vil orientere Stortinget før ei eventuell justering blir gjort, jf. Innst. S. nr. 261 (2003–2004).

## 6 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 546 Austevollsbrua, 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 proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 546 Austevollsbrua (sambandet Huftarøy – Hundvåkøy) i Hordaland.



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 rv 546 Austevollsbrua (sambandet Huftarøy – Hundvåkøy) i Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om utbygging og finansiering av rv 546 Austevollsbrua (sambandet Huftarøy – Hundvåkøy) i Hordaland**

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 546 Austevollsbrua og til å krevje inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

---

---







Trykk: A/S O. Fredr. Amesen, November 2004