



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 105 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 5. april 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E39 Rogfast i Randaberg, Kvitsøy og Bokn kommunar i Rogaland.

E39 Rogfast er det første ferjeavløysingsprosjektet i ambisjonen om ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim, jf. nærare omtale i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Prosjektet som skal erstatte ferjesambanda Mortavika – Arsvågen og Mekjarvik – Kvitsøy i Boknafjorden, omfattar bygging av ein 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune og ein 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen blir den lengste og djupaste undersjøiske veggunnelen i verda, med lågaste punkt 392 m under havoverflata.

Eit ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Haugalandet gir auka tilgjenge og stor innsparing av reisetid. Reisetida blir redusert med om lag 40 minuttar, slik at ei reise mellom Stavanger og Bergen vil kunne gjennomførast på om lag 3,5 timar. Prosjektet legg til rette for ein utvida felles bu- og arbeidsmarknad.

Prosjektet E39 Rogfast er mellom anna omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, Prop. 117 S (2012–2013) *E39 Rogfast i Rogaland – førehandsinnkrevjing av bompengar*, Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker*

om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane og Prop. 1 S (2016–2017).

Finansieringa er basert på bompengar og statlege midlar.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Det er i dag to ferjesamband i ytre del av Boknafjorden, jf. figur 2.1. Sambandet Mortavika – Arsvågen knyter saman Nord-Jæren og Haugalandet og er det nest mest trafikkerte ferjesambandet i Noreg med ein årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2015 på om lag 4 180 køyretøy. Overfartstida er om lag 25 minuttar. Sambandet Mekjarvik – Kvitsøy knyter Kvitsøy til Nord-Jæren og har ei overfartstid på 40 minuttar. Fram til hausten 2013, då fv 47 T-sambandet blei opna for trafikk, gjekk ferjesambandet mellom Mekjarvik, Kvitsøy og Skudeneshavn. Ferjesambandet mellom Kvitsøy og Skudeneshavn blei lagt ned i 2013, medan ferjesambandet mellom Mekjarvik og Kvitsøy blei oppretthalde. Det er ein føresetnad at begge desse noverande ferjesambanda blir avvikla når E39 Rogfast opnar for trafikk.

Det har lenge vore arbeidd med planar for å krysse Boknafjorden og Kvitsøyfjorden med ein undersjøisk tunnel. Ei konsekvensutgreiing (KU) for fjordkryssing blei godkjent av Vegdirektoratet i 2003, og ein lang undersjøisk tunnel frå Randaberg til Bokn med arm til Kvitsøy blei valt som framtidig

løysing for kryssing av Boknafjorden og Kvitsøyfjorden. På grunnlag av godkjent KU blei det utarbeidd ein fylkesdelplan for prosjektet. Denne blei godkjent av Miljøverndepartementet i 2004.

I 2007 blei det gjennomført KVVU/KS1 for kryssing av Boknafjorden. Regjeringa konkluderte i 2009 med at konsept 3 skulle leggjast til grunn for vidare planlegging. Dette var grunnlaget for vidare arbeid med kommunedelplanen for E39 Rogfast. Kommunedelplanen blei vedtatt av Randaberg, Kvitsøy og Bokn kommunar i 2009 og 2010.

E39 Rogfast vil vere viktig for utviklinga av ein felles bu- og arbeidsmarknad på Sør-Vestlandet. Prosjektet gir store gevinstar for lokalbefolkninga og næringslivet med tanke på framkomst. Forventa reisetid mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 minuttar, inkl. ventetid på ferjeleiet. Reisetida til/frå Kvitsøy blir redusert med om lag det same.

Prosjektet omfattar bygging av ein undersjøisk tunnel på 26,7 km med to løp mellom Randaberg på Nord-Jæren (Harestad) og Bokn i Nord-Rogaland (Laupland). Det djupaste punktet i tunnelen blir 392 m under havoverflata. I tillegg omfattar prosjektet bygging av ein 3,7 km lang tunnelarm med eitt løp til Kvitsøy. Armen til Kvitsøy blir fylkesveg.

Tunnelen på E39 vil ha maksimal stigning på 5 pst. Maksimal stigning i tunnelarmen opp til Kvitsøy vil vere på 7 pst. Det vil bli bygt 2,7 km veg i dagen på Bokn, og ved Knarholmen og Austre Bokn vil kryssa bli bygde om. Tilknytning til eksisterande E39 i Randaberg vil skje i Harestadkrysset, som er føresatt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene – Harestad innafor Bypakke Nord-Jæren.

Reguleringsplanane for prosjektet blei vedtekne av Randaberg, Kvitesøy og Bokn kommunar i perioden 2013–2016. Utbygginga vil føre til eit stort masseoverskot, og det ligg føre godkjende reguleringsplanar for tre permanente massedeponi på Kvitsøy, Arsvågen og Mekjarvik. To grunneigarar har imidlertid klaga på Statens vegvesen sitt ekspropriasjonsvedtak knytt til massedeponiet i Mekjarvik. I tillegg har Staten vegvesen klaga på nokre av vilkåra i løyvet frå fylkesmannen i Rogaland til utfylling av massar i sjøen i Mekjarvik.

Ferjesambanda E39 Mortvika – Arsvågen og fv 521 Mekjarvik – Kvitsøy vil bli lagt ned når Rogfast blir opna for trafikk. Det er føresatt at dagens E39 frå Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet E39 Rogfast (KS2). Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og samfunnsøkonomisk



Figur 2.1 E39 Rogfast – oversiktskart

analyse. Statens vegvesen foreslo opphavleg ei styringsramme på 14,8 mrd. kr og ei kostnadsramme på 15,7 mrd. kr rekna om til 2016-prisnivå. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei styringsramme på 16,6 mrd. 2016-kr og ei kostnadsramme på 20 mrd. 2016-kr.

På bakgrunn av den eksterne kvalitetssikringa tilrår Statens vegvesen ei styringsramme på 16,4 mrd. 2016-kr og ei kostnadsramme på 18,4 mrd. 2016-kr. Dette inneber at forslaget til styringsramme er auka med 1,6 mrd. 2016-kr, medan forslaget til kostnadsramme er auka med 2,7 mrd. 2016-kr samanlikna med opphavlege forslag til rammer. Etter dette er Statens vegvesen og ekstern kvalitetssikrar i hovudsak samde om styringsramma. For kostnadsramma er differansen framleis stor. Dette skuldast at ekstern kvalitetssikrar vurderer uvissa i prosjektet som vesentleg større enn det Statens vegvesen gjer.

Ekstern kvalitetssikrar meiner mellom anna at Statens vegvesen ikkje har teke tilstrekkeleg omsyn til at det er samvariasjon mellom ulike kostnadselement. Vidare meiner ekstern kvalitetssikrar at etaten undervurderer marknads-

uvissa for prosjektet. Statens vegvesen er samd i at det var teke for lite omsyn til samvariasjonen mellom ulike faktorar i opphavleg kostnadsramme og har derfor auka kostnadsramma noko på grunn av dette. Statens vegvesen er ikkje samd i at marknadsuvissa er spesielt stor for dette prosjektet, og grunngeve det med erfaringar frå andre store vegprosjekt. Statens vegvesen meiner at dei prosjekta som ekstern kvalitetssikrar samanliknar med, gir eit misvisande bilete av situasjonen.

E39 Rogfast er eit omfattande prosjekt med bygging av verdas lengste og djupaste undersjøiske tunnel. I tillegg er byggeperioden lang. Samferdselsdepartementet er derfor einig i at det er knytt større uvisse til kostnadene ved dette prosjektet enn det som er vanleg. Departementet meiner likevel at ekstern kvalitetssikrar har overvurdert uvissa i prosjektet på fleire område. Samferdselsdepartementet legg derfor Statens vegvesen sitt reviderte forslag til styrings- og kostnadsramme til grunn. Dette inneber ei styringsramme for prosjektet E39 Rogfast på 16 400 mill. 2016-kr og ei kostnadsramme på 18 400 mill. 2016-kr. Rekna om til 2017-prisnivå blir styringsramma 16 810 mill. kr og kostnadsramma 18 860 mill. kr.

Statens vegvesen har rekna prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte til om lag 13,6 mrd. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til 2,9. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,6. Ekstern kvalitetssikrar har også vurdert den samfunnsøkonomiske nytten i prosjektet. Deira analyse viser at prosjektet framleis vil vere samfunnsøkonomisk lønnsamt sjølv om trafikken blir lågare eller kostnadene høgare.

3 Lokalpolitisk handsaming

I 2009 blei det utarbeidd ein mogelegheitstudie for finansiering av E39 Rogfast, som var til lokalpolitisk handsaming våren 2010. Alle som uttalte seg, var positive til delvis bompengefinansiert utbygging av E39 gjennom førehands-, parallell- og etterskots-innkrevjing.

Forslag til bompengeplegg for E39 Rogfast blei i mars 2015 sendt kommunane som deltek i referansegruppa for E39 Rogfast, samt Rogaland fylkeskommune. Seks av 11 kommunar ga fråsegn.

Statens vegvesen ba kommunane gi fråsegn til følgjande forslag:

1. *Utbyggingen av prosjektet E39 Rogfast delfinansieres med bompenger i tråd med foreslått finansieringsopplegg.*
2. *Det legges til grunn 20 års etterskuddsinnkreving i to automatiske bomstasjoner: en bomsta-*

sjon ved tunnelmunningen på Harestad for nordgående trafikk og en ved tunnelmunningen på Laupland for sørgående trafikk.

3. *Innkrevingen av forhåndsbompenger i tråd med dagens opplegg videreføres fra Stortinget har behandlet utbyggingen av Rogfast til trafikkåpning. Dette kommer i tillegg til 20 års etterskuddsinnkreving.*
4. *Rogaland fylkeskommune slutter seg til at det ved fastsettelsen av takst- og rabattsystem legges til grunn en gjennomsnittstakst (gjennomsnittlig inntekt pr. passering) på inntil 355 kr i 2015-prisnivå. Det er foreløpig lagt til grunn at tunge kjøretøyer (tillatt totalvekt over 3 500 kg) betaler tre ganger taksten for lette kjøretøyer (tillatt totalvekt inntil 3 500 kg). Det legges foreløpig til grunn 10 pst. rabatt med brikke både for lette og tunge kjøretøyer. Dette gir takster på 330 kr for lette kjøretøyer og 990 kr for tunge kjøretøyer (2015-prisnivå). Endelig forslag til takst- og rabattsystem vil bli lagt fram til lokalpolitisk behandling før Vegdirektoratet fatter takstvedtak i forkant av at etterskuddsinnkrevingen startes opp*
5. *Prosjektet legges inn i et av de nye bompengeselskapene når de er etablert.*
6. *Det forutsettes at ferjesambandene Mortavika – Arsvågen og Mekjarvik – Kvitsøy legges ned når Rogfast åpnes for trafikk.*

I tillegg ba Statens vegvesen Rogaland fylkeskommune gi fråsegn til følgjande punkt:

7. *Rogaland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for et låneopptak på inntil 16 mrd. kr som bompengeselskapet tar opp til finansieringen av E39 Rogfast. Garantiperioden går maksimalt fram til 25 år etter trafikkåpning, inklusive 20 års etterskuddsinnkreving og evt. 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om statlige myndigheters godkjenning av garantien.*
8. *Den fylkeskommunale garantien vil først komme til utbetaling dersom det ikke blir mulig å håndtere gjelda etter at reallakstene er økt med 20 pst. ut over prisstigning og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år.*

Randaberg kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 7. mai 2015:

«Randaberg kommune tar høring til orientering. Utbygging av prosjekt E39 Rogfast delfinansieres med bompenger. Det legges til grunn 20 års etterskuddsinnkreving. Nivået på bompengene må

ikke overstige dagens ferjetakster (2015 nivå). Endelig forslag til takst og rabattsystem legges fram til lokalpolitisk behandling før Vegdirektoratet fatter takstvedtak i forkant av at etterskuddsinnkrevningen startes opp.

Randaberg kommune har følgende merknader som følger saken:

Randaberg kommune minner om tidligere vedtak gjort av kommunestyret i Randaberg om at hele E39 (firefelts) mellom Randaberg og Stavanger må være på plass før åpningen av Rogfast. Randaberg kommune er spesielt opptatt av at det så tidlig som mulig kommer på plass en permanent støyskjerming av den nære bebyggelsen. En kulvert mellom de to overgangene før tunnelen vil kunne skape et grønnere miljø og en bedre opplevelse for de som oppholder seg i området.»

Sola kommune fatta følgjande vedtak i møte i formannskapet 28. april 2015:

«Sola kommune er positiv til prosjektet og ser en samfunnsmessig stor gevinst med utbygging av Rogfast. Dette gjenspeiles ikke i det samlede statlige bidraget til finansieringen. Med fremlagte finansiering vil staten ha større inntekter enn utgifter på prosjektet.

Sola kommune mener det statlige bidrag må være på nivå som sikrer at dagens ferjetakster til overstiges. Dette kan skje som en kombinasjon av direkte finansieringsstøtte/tilskudd, rentekompensasjon og eller gjennom statlige gunstige låneordninger eller garantiordninger.»

Stavanger kommune fatta følgjande vedtak i møte i bystyret 30. april 2015:

«Stavanger kommune slutter seg til forslag til finansieringsopplegg for Rogfast som skissert i punktene 1-6 i saken. Stavanger kommune støtter anbefalingen fra Statens vegvesen men vil påpeke at bompengenivået som er forutsatt, er høyt. For å få bompengenivået i prosjektet må det statlige finansieringsbidraget økes betydelig.»

Tysvær kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 5. mai 2015:

«Tysvær kommune sluttar seg til dei 6 vedtaks-punkta slik som foreslått i notatet «Lokalpolitisk høring E39 Rogfast» frå Statens vegvesen.

Oversendningsforslaget nedanfor skal følgje saken:

Tysvær kommune er positiv til prosjektet og ser en samfunnsmessig stor gevinst med utbyggin-

gen av Rogfast. Dette gjenspeiles ikke i det samlede statlige bidraget til finansieringen. Med fremlagte finansiering vil staten ha større inntekter enn utgifter på prosjektet.

Tysvær kommune mener det statlige samlede bidrag må være på nivå som sikrer at dagens ferjetakster ikke overstiges. Dette kan skje som en kombinasjon av direkte finansieringsstøtte/tilskudd, rentekompensasjon og eller gjennom statlige gunstige låneordninger eller garantiordninger.»

Kvitsøy kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 19. mai 2015:

«Kommunestyret i Kvitsøy tar punkt 1-6 høringsnotatet «Lokalpolitisk høring E39 Rogfast» fra Statens vegvesen til orientering med følgende merknad:

Nivået på bompengene må ikke overstige dagens ferjetakster (2015-nivå) og trafikantene til og fra Kvitsøy skal bare betale halv pris tur/retur. Kvitsøy kommune forutsetter dermed at staten tar en større andel av finansieringen.»

Sandnes kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 19. mai 2015:

1. Sandnes kommune er positiv til prosjektet og ser en samfunnsmessig stor gevinst med utbyggingen av Rogfast. Dette gjenspeiles ikke i det samlede statlige bidraget til finansieringen. Med fremlagte finansiering vil staten ha større inntekter enn utgifter på prosjektet.
2. Sandnes kommune mener det statlige samlede bidrag må være på nivå som sikrer at dagens ferjetakster ikke overstiges. Dette kan skje som en kombinasjon av direkte finansieringsstøtte/tilskudd, rentekompensasjon og/eller gjennom statlige gunstige låneordninger eller garantiordninger.
3. I tilknytning til Rogfastprosjektet er det viktig at det planlegges for etterbruk av anleggstunnelen som skal brukes i byggefasen. Rogaland vil etter at Rogfast er ferdig utbygget ha verdens lengste- og nest lengste undersjøiske tunnel. For å kunne ivareta brannsikkerheten er det viktig å kunne øve på krisesituasjoner under forhold som kan sammenlignes med virkeligheten. Sandnes kommune mener Rogaland har en unik mulighet for å bli et kompetansemiljø både i nasjonal- og europeisk målestokk på brannsikkerhet i tunneler ved at dette gjøres i samarbeid med det kompetansemiljøet som allerede i dag finnes i senter for samfunnssikkerhet i Vagleleiren. Sandnes

kommune ønsker at det tidlig i prosjektfasen settes av midler for å sikre etterbruk av anleggstunnelen slik at denne planlegges på en hensiktsmessig måte.

Rogaland fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 9. juni 2015:

1. Rogaland fylkeskommune stiller seg positiv til fremdriften av prosjektet. Realiseringen av Rogfast vil være et viktig grep for å knytte sammen en større bo- og arbeidsmarkedsregion på Vestlandet.
2. Fylkestinget ber fylkesordfører Janne Johnsen (H), fylkesvaraordfører Terje Halleland (FrP) og gruppeleder for AP ta initiativ til et møte med samferdselsministeren for å få avklart den prosentvise fordelingen av totalkostnadene for Rogfast.
3. Fylkesutvalget får fullmakt til å fatte endelig vedtak i saken.
4. Det må legges til rette for og settes av midler for å sikre etterbruk av anleggstunnelen tilknyttet Rogfast slik at tunnelen kan brukes permanent til øvelser innen brannsikkerhet og beredskap. Tunnelen vil være en viktig del av et framtidig sikkerhets- og beredskapssenter i Rogaland.

Fylkesutvalet i Rogaland fylkeskommune fatta følgjande vedtak 23. juni 2015:

1. Det registreres at det arbeides aktivt fra regjeringens side med alternativ finansiering av veiprosjekter i Norge. Det forventes at også Rogfast får ta del i fremtidige endringer som begunstiger finansieringen av prosjektet. Det være seg ferjeavløsning, rentekompensasjon, økt statlige tilskudd eller låne og garantiordninger. All økt tilskudd til Rogfast prosjektet skal brukes til lavere takster for bruk av tunnelen. På denne bakgrunn kan prosjektet E39 Rogfast delfinansieres med bompenger i tråd med foreslått finansieringsopplegg i høringsbrev.
2. Prosjektet legges inn i et av de nye bompengeselskapene når de er etablert.
3. Det forutsettes at ferjesambandene Mortavika – Arsvågen og Mekjarvik – Kvitsøy legges ned når Rogfast åpnes for trafikk.
4. Det må legges til rette for og settes av midler for å sikre etterbruk av anleggstunnelen tilknyttet Rogfast slik at tunnelen kan brukes permanent til øvelser innen brannsikkerhet og beredskap. Tunnelen vil være en viktig del av et framtidig sikkerhets- og beredskapssenter i Rogaland.
5. Rogaland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for et låneopptak på inntil

16 mrd. kr. som bompengeselskapet tar opp til finansieringen av E39 Rogfast. Garantiperioden går maksimalt fram til 25 år etter trafikkåpning, inklusive 20 års etterskuddsinnkreving og evt. 5 års forlengelse av bompengerperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritert til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om statlige myndigheters godkjenning av garantien.

6. Den fylkeskommunale garantien vil først komme til utbetaling dersom det ikke blir mulig å håndtere gjelden etter at realkostene er økt med 20 pst. ut over prisstigning og bompengerperioden er forlenget med inntil 5 år.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane er vurdert av Statens vegvesen gjennom bruk av Regional transportmodell (RTM) og empiriske trafikkdata. Erfaringar frå andre bompengerprosjekt er også nytta. Den endelege tilrådinga byggjer på ei samanstilling av resultatata frå dei ulike analysane og ei vurdering av desse.

Trafikktala er kalkulerte med utgangspunkt i trafikken på ferjesambanda Mortavika – Arsvågen og Mekjarvik – Kvitsøy. Årsdøgntrafikken var i 2015 på 4 180 køyretøy i sambandet Mortavika – Arsvågen og 140 køyretøy i sambandet Mekjarvik – Kvitsøy. I sambandet Mortavika – Arsvågen utgjer tungtrafikken om lag 15 pst. av den totale trafikken. Då dette er ei viktig lokal og regional transportåre for næringslivet og godstransporten, er det lagt til grunn like mykje tungtrafikk i det nye fastlandssambandet. Dette påverkar den totale trafikkveksten som kan forventast på strekninga, fordi prognosane for framtidig trafikkutvikling har ein høgare vekst for tunge køyretøy enn for lette.

Med bakgrunn i dette legg Statens vegvesen til grunn at med ein gjennomsnittleg bompengetakst på 374 kr per køyretøy i 2017-prisnivå, vil årsdøgntrafikken i fastlandssambandet E39 Rogfast liggje på om lag 5 950 køyretøy i 2025.

For den generelle trafikkutviklinga er det tatt utgangspunkt i prognosane som vart utarbeidde for Rogaland i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Fram til 2026 er det rekna med ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst på 1,0 pst. som er noko lågare enn dei fylkesvise prognosane. Deretter er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1,6 pst. i perioden 2026–2030 og 1,2 pst. etter 2030.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E39 Rogfast omfattar statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjer i utgangspunktet 21,4 pst., jf. forslag til finansieringsplan som vist i tabell 5.1. I finansieringsplanen er det lagt til grunn anleggsstart ved årsskiftet 2017–2018, evt. tidleg i 2018, og trafikkopning i 2025/2026. Endeleg tidspunkt for anleggsstart er avhengig av tidspunktet for avklaringar på klagene på ekspropriasjonsvedtaket for massedeponiet i Mekjarvik og klagen på nokre av vilkåra i løyvet til utfylling av massar i sjøen i Mekjarvik.

Ved utgangen av 2016 hadde bompengeselskapet stilt til disposisjon om lag 270 mill. kr frå førehandsinnkrevjinga av bompengar i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen. Midlane er nytta til planlegging og prosjektering, inkl. grunnundersøkingar, arkeologiske utgravingar, grunnverv, m.m. I Prop. 1 S (2016–2017) er det gitt ei statleg løyving til prosjektet på 100 mill. kr i 2017. I tillegg bli det føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 120 mill. kr i 2017.

Statlege midlar

I tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonale transportplan 2018–2029* er det i utgangspunktet lagt til grunn eit statleg bidrag til prosjektet på til saman 3 600 mill. 2017-kr. Dette bidraget er føresett fordelt med 100 mill. kr i 2017, 3 050 mill. kr i perioden 2018–2023 og 450 mill. kr etter 2023.

Som tidlegare omtalt, er E39 Rogfast eit omfattande prosjekt med høge kostnader og lang byggeperiode. Følgjeleg er det knytt større uvisse til kostnadene ved dette prosjektet enn det som er vanleg. Ekstern kvalitetssikring har dessutan vurdert uvisse i kostnadsoverslaget som større enn det som er lagt til grunn i denne proposisjonen. I tillegg er takstnivået vesentleg høgare enn det vi har erfaring med frå andre bompengeprojekt.

Det er derfor også knytt større uvisse til trafikkdata og nivået på bompengeinntektene enn det som er vanleg.

På grunn av den uvisse som er knytt til finansieringsplanen, er det lagt opp til at den statlege ramma kan aukast med inntil 1 300 mill. kr dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med. Den statlege løyvinga kan aukast dersom det etter ei samla vurdering av kostnader og trafikkutvikling/bompengeinntekter blir konkludert med at det elles vil vere naudsynt å auke takstane og/eller forlengje innkrevjingsperioden. Første vurdering av behovet for ev. auka statleg ramme skal gjennomførast om lag eitt år etter trafikkopning. Då vil både utbyggingskostnader, faktisk lånerente og trafikkdata vere kjent. Det er først aktuelt å auke takstane og/eller forlengje innkrevjingsperioden etter at det statlege bidraget er auka med 1 300 mill. kr.

Bompengar og bompengelopplegg

Gjennom handsaminga av Prop. 117 S (2012–2013)/Innst. 282 (2012–2013) ga Stortinget i 2013 si tilslutning til førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen. Midlane skulle nyttast til å finansiere vidare planlegging og prosjektering av E39 Rogfast i inntil tre år før eventuelt vedtak om bygging var klart. Førehandsinnkrevjinga starta i september 2013. Gjennom handsaminga av Prop. 126 S (2015–2016)/Innst. 406 S (2015–2016) blei førehandsinnkrevjinga forlengta til endeleg bompengelopplegg for E39 Rogfast er handsama av Stortinget, men avgrensa til utgangen av 2017.

Som omtalt i Prop. 126 S (2015–2016), utgjer bompengepåslaget skilnaden mellom takstsone 17 og takstsone 9, dvs. 8 takstsoner, utan rabatt på bompengepåslaget. For ein personbil opp til 6 m er påslaget i dag om lag 50 kr. Summen av ferjebillet utan rabatt og bompengar for ein personbil opp til 6 m inkl. førar er følgjeleg 231 kr. Brutto bompengeinntekter frå førehandsinnkrevjinga er på om lag 95 mill. kr pr. år.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E39 Rogfast

	Mill. 2017-kr			
	2013–2017	2018–2023	2024–2029	Sum
Statlege midlar	100	3 050	450	3 600
Bompengar	390	10 300	2 520	13 210
Sum	490	13 350	2 970	16 810

For ferjeavløysingsprosjekt har det vore praksis med bompengebetaling på ferje så lenge sambandet er i drift. I utbyggingsperioden for E39 Rogfast er det føresett parallellinnekrevjing av bompengar i ferjesambandet, dvs. ein periode på 7–8 år. Det er lagt til grunn eit samla brutto bompengebidrag frå førehands- og parallellinnekrevjinga på ferje på om lag 1 200 mill. kr.

I St.meld. nr. 32 (1988–89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93* og St.meld. nr. 46 (1990–91) *Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter* er bompengeperioden avgrensa til 15 år. Det blir likevel opna for at 20 år kan vurderast i spesielle tilfelle, utan at det er gitt nærare føringar for når dette er aktuelt. Bakgrunnen for å avgrense lengda på innkrevjingsperioden er omsynet til trafikantane og at uvisse knytt til ulike føresetnader aukar framover i tid. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betale bompengar i form av ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. For fleire ferjeavløysingsprosjekt er det derfor lagt til grunn ein bompengeperiode på om lag 20 år. Statens vegvesen tilrår at det blir lagt til grunn 20 års etterskotsinnkrevjing for E39 Rogfast. Førehands- og parallellinnekrevjing i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen fram til trafikkopning kjem i tillegg.

Etterskotsinnkrevjinga av bompengar vil føregå i to automatiske bomstasjonar i begge endar av prosjektet, for sørgåande trafikk på Laupland i Bokn og for nordgåande trafikk på Harestad i Randaberg, jf. figur 2.1. Trafikantar som skal krysse Boknafjorden, vil betale i ein av bomstasjonane avhengig av kva retning dei skal. Trafikantar som skal til Kvitsøy, vil betale ved innkøyring i tunnelen enten på Harestad eller i Bokn. Det vil ikkje bli sett opp bomstasjon på Kvitsøy, og desse trafikantane vil dermed betale berre i ei retning. Trafikantane til og frå Kvitsøy vil nytte om lag halve tunnelen når dei skal til eller frå Kvitsøy, noko som gjer det rimeleg at desse dermed betalar halv pris tur/retur samanlikna med dei som reiser heile strekninga Randaberg – Bokn.

Gjennom Stortinget si handsaming av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) blei det gitt nye retningslinjer for takstgrupper og bruk av rabattordningar. Vidare er det i Prop. 1 S (2016–2017) lagt opp til nye rutinar for fastsetjing av takstar. Takst- og rabattopplegget for dette prosjektet er i tråd med dei nye retningslinjene.

For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 20 år etter trafikkopning, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt pr. passering må vere på 374 kr med dei føresetnadene som elles er lagt til

grunn. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande grunntakstar for etterskotsinnkrevjinga i 2017-prisnivå:

- Takstgruppe 1 (lette køyretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1): 350 kr
- Takstgruppe 2 (tunge køyretøy ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1): 1 050 kr

Som hovudregel skal taksten for takstgruppe 2 vere det dobbelte av takstgruppe 1, jf. Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016). Det er mogeleg med lokale tilpassingar. For E39 Rogfast er det i tråd med lokalpolitiske vedtak lagt til grunn tredobbel takst for køyretøy i takstgruppe 2. Dette er mest i samsvar med dagens ferjetakststruktur, og næringstransporten har stor nytte av eit ferjefritt samband.

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til 20 pst. rabatt ved bruk av gyldig brikke og brikkeavtale for køyretøy i takstgruppe 1. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

Gjennom handsaminga av Meld. St. 1 (2016–2017)/Innst. 2 S (2016–2017) er det opna for at fritak for bompengar for elbilar kan avgjerast lokalt. Stortinget har bedt regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimum 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyretøy. Som omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med dette som eiga sak. Med føresett trafikkopning for E39 Rogfast i 2025/2026 og framleis vekst i talet på elbilar, er det vanskeleg å sjå føre seg at eit fullstendig fritak for elbilar let seg kombinere med det føresette bompengebidraget til prosjektet. Samferdselsdepartementet føreset derfor at eventuelle endringar i takstretningslinjene om bompengebetaling for elbilar blir lagt til grunn.

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil rekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane. Før start på etterskotsinnkrevjinga vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk lånerente som er oppnådd og utbyggingskostnad. Forslag til justeringar av takstane som følgje av dette føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist.

Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

Det er etablert bompengeselskap for prosjektet, Rogfast AS. Prosjektet er vedteke å inngå i dei nye regionale bompengeselskapa når desse er etablert.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Eventuell kostnadsauke ut over prisstiging skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette inneber at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekte med statlege midlar.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. blir fordelt mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partane sin del av finansieringa innafor styringsramma. Eventuelle reduksjonar på meir enn 10 pst. tilkjem staten.

Dersom økonomien i prosjektet sviktar, kan det statlege bidraget til prosjektet auke med inntil 1 300 mill. kr. Ev. auke av det statlege bidraget skal vurderast jamleg, og første gong om lag eitt år etter trafikkopning. Etter at det statlege bidraget er auka med 1 300 mill. kr, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente 5,5 pst.
- Innskotsrente 2,5 pst.
- Årleg prisvekst og takstauke på 2,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: vel 12 mill. kr.

Med desse føresetnadene er perioden med etter-skotsinnkrevjing rekna til om lag 20 år. Brutto bompengeinntekter i 2017-kroner er rekna til om lag 19,2 mrd. kr inkl. inntektene frå førehands- og parallellinnkrevjinga. Av dette er om lag 13,2 mrd. kr føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 5,8 mrd. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 250 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Årsdøgntrafikken i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert frå 5,5 pst. til 4,5 pst.
- Elles er dei same føresetnadene som i basisalternativet lagde til grunn.

Med desse føresetnadene er perioden med etter-skotsinnkrevjing rekna til om lag 16,5 år, dvs. ein reduksjon på om lag 3,5 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduserast frå om lag 350 kr til

om lag 290 kr, medan taksten for takstgruppe 2 kan reduserast frå om lag 1 050 kr til om lag 870 kr.

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

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma.
- Årleg trafikkvekst blir redusert til 0,75 pst. etter innkrevjingsstart.
- ÅDT i opningsåret blir redusert med 5 pst.
- Lånerenta blir auka frå 5,5 pst. til 6,5 pst.
- Takstauke på 20 pst. ut over prisstiging etter to år.

Med desse føresetnadene er perioden med etter-skotsinnkrevjing rekna til om lag 25 år, dvs. ein auke på om lag 5 år.

6 Fylkeskommunal garanti

Rogaland fylkeskommune vedtok i fylkesutvalet 23. juni 2015 å stille garanti ved sjølvskuldarnarkausjon for låneopptaket til bompengeselskapet på inntil 16 mrd. kr til finansieringa av E39 Rogfast, jf. kapittel 3. Ut frå planlagd framdrift for prosjektet vil lånegjelda vere høgast i 2025. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt førehandstilsegn om godkjenning av den fylkeskommunale garantien. Førehandstilsegnet byggjer på finansieringsopplegget slik det er lagt fram i proposisjonen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil ta endeleg stilling til garantien etter at Stortinget har fatta vedtak i saka.

Den fylkeskommunale garantien vil først komme til utbetaling dersom det ikkje blir mogleg å handtere gjelda etter at gjennomsnittstaksten er auka med 20 pst. ut over prisstigninga og bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at E39 Rogfast er eit av dei største samferdselsprosjekta i landet nokon gong, og vil innebere eit tidsskilje i kommunikasjonane på Sør-Vestlandet. Reisetida mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 minuttar, og strekninga kan trafikkerast heile døgnet. E39 er den viktigaste transportruta nord-sør på Vestlandet, og reisetida mellom Stavanger/Sandnes, Haugesund og Bergen blir tilsvarande redusert. Prosjektet vil medverke til ein utvida felles bu- og arbeidsmarknad på Sør-Vestlandet. Prosjektet E39 Rogfast er det første ferjeavløysingsprosjektet i ambi-

sjonen om ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Ferjesambanda Mortavika – Ars-vågen og Mekjarvik – Kvitsøy vil bli lagt ned når E39 Rogfast blir opna for trafikk, etter planen i 2024/2025.

E39 Rogfast er eit omfattande prosjekt med bygging av verdas lengste og djupaste under-sjøiske tunnel. I tillegg er byggjeperioden lang. Det er derfor knytt større uvisse til kostnadene ved dette prosjektet enn det som er vanleg. I tillegg er takstnivået vesentleg høgare enn det vi har erfaring med frå andre bompengeprojekt. Det er derfor også knytt større uvisse til trafikk-tala og nivået på bompengeinntektene enn det som er vanleg.

Eventuell kostnadsauke ut over prisstiging skal i utgangspunktet dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette inneber at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. På grunn av den uvissa som er knytt til finansieringsplanen, er det lagt opp til at den statlege ramma kan aukast med inntil 1 300 mill. kr dersom økonomien i prosjektet sviktar. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag om auka statleg ramme dersom økonomien i prosjektet sviktar. Første vurdering av behovet for ev. auka statleg bidrag skal gjennomførast om lag eitt år etter trafikkopning. Det er først aktuelt å auke takstane og/eller forlengje innkrevjingsperioden etter at det statlege bidraget er auka med inntil 1 300 mill. kr. Dette vil mellom anna redusere risikoen knytt til den fylkeskommunale garantien.

Gjennom handsaminga av Prop. 1 S (2016–2017)/Innst. 13 S (2016–2017) har Stortinget slutta seg til innføring av ei ny tilskotsordning for å redusere bompengetakstane utanfor byområda. Tilskotet skal gi ein reduksjon i takstane for det enkelte prosjekt på minst 10 pst. Ordninga gjeld for prosjekt som knyter seg til dei nye regionale bompengeselskapa, og som legg om til ny takst- og rabattstruktur. Ordninga omfattar berre prosjekt som er lagt fram for Stortinget innan utgangen av 2016. Prosjektet E39 Rogfast skulle etter planen vore lagt fram for Stortinget innan utgangen av 2016, men framlegginga vart forseinka. Samferdselsdepartementet legg derfor opp til at det likevel kan søkjast om tilskot for å redusere bompengetakstane for E39 Rogfast i tråd med intensjonen i bompengoordninga og i høve til det som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene 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 E39 Rogfast i Rogaland.

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 E39 Rogfast i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E39 Rogfast innafor ei kostnadsramme på 18 860 mill. 2017-kr.
 2. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga av E39 Rogfast i Rogaland. Vilkåra går fram av denne proposisjonen.
 3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
 4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen.
-

