

St.prp. nr. 84

(2002–2003)

Om utbygging av riksveg 544 Halsnøysambandet med delvis bompengefinansiering

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 26. september 2003,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Innledning

I denne proposisjonen fremmer Samferdselsdepartementet forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av rv 544 Halsnøysambandet i Kvinnherad kommune i Hordaland.

Prosjektet går ut på å bygge en undersjøisk tunnel fra Sunde på fastlandet, under Halsnøysundet, til Halsnøy. I tillegg kommer tilførselsveger. Prosjektet vil gi innbyggerne på Halsnøy ferjefritt vegsamband med resten av Kvinnherad kommune. Dagens ferjesamband omgjøres fra et samband med tre anløpssteder til et rent pendelsamband mellom Stord og Halsnøy.

Bompengeopplegget går ut på forskudds- og parallellinnkrevning i ferjesambandet Skjersholmane – Ranavik – Sunde (Stord – Halsnøy – fastlandssiden i Kvinnherad) og etterskuddsinnkrevning i en bomstasjon på Halsnøy etter åpning av den nye vegforbindelsen.

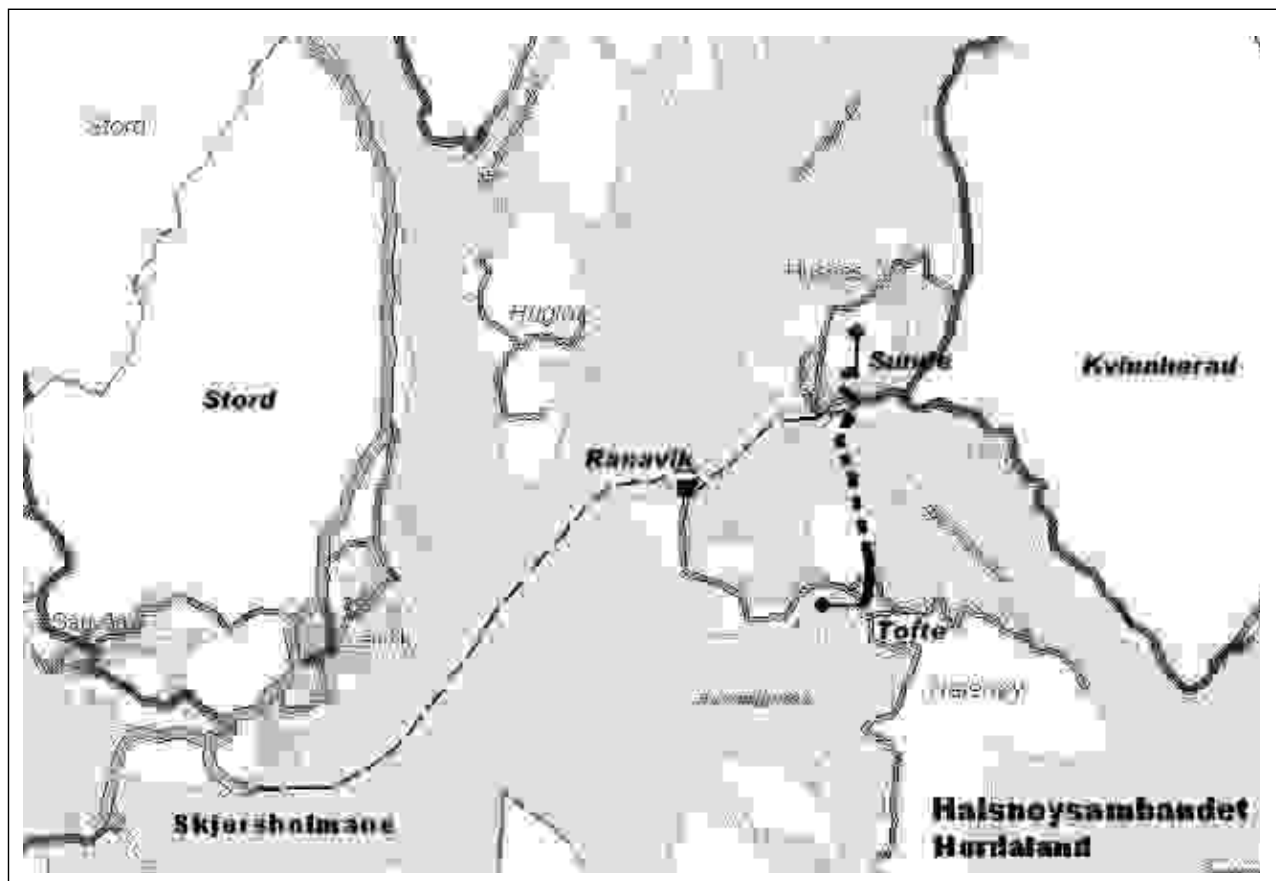
Prosjektet er tidligere omtalt i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 143, og St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 105.

2 Omtale av prosjektet

Det har vært arbeidet for et fast vegsamband til Halsnøy siden tidlig på 1980-tallet, og ulike løsninger er blitt vurdert siden den gang. Tidlig på 1990-tallet ble det utarbeidet forslag til en kommunedelplan med tre alternative hovedløsninger basert på henholdsvis hengebru, fylling/bru og undersjøisk tunnel. Kommunedelplan basert på alternativet med undersjøisk tunnel ble godkjent i 1995. Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 1998 og justert i 2003. I forhold til kommunedelplanen er tunnelpåhugget på Halsnøy flyttet om lag 300 m sørover av geologiske og landskapsestetiske årsaker. Bomstasjon er planlagt etablert om lag 700 m sør for tunnelpåhugget på Halsnøy. Bomstasjonen inngår i reguleringsplanen for prosjektet.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 6,3 km ny veg fra Sunde i Kvinnherad til Tofte på Halsnøy, med en 4,1 km lang undersjøisk tunnel og 2,2 km ny veg i dagen, jf. figur 2.1. Kryss med eksisterende veger i hver ende av prosjektet er planlagt bygd som rundkjøringer. Maksimum stigning i tunnelen er 8 pst.

På lengre sikt vil det være behov for opprustning av vegsystemet på Halsnøy. Dette vil eventu-



Figur 2.1

elt bli gjennomført som et eget prosjekt med egen finansiering.

Kvinnherad kommune har om lag 13 000 innbyggere. Prosjektet vil gi om lag 2 300 innbyggere på Halsnøy ferjefritt vegsamband til resten av kommunen. Reisetiden mellom sentrale deler av Halsnøy og fastlandet blir redusert fra 40–50 minutter til 10–15 minutter. Tjenestetilbudet i kommunen ligger i hovedsak på fastlandet. Fast vegsamband til Halsnøy gjør det mulig å forbedre tjenestetilbudet og gjøre dette lettere tilgjengelig for alle innbyggerne i kommunen. Pendlerne vil få kortere reisetid og et utvidet arbeidsmarked. For næringslivet i området vil prosjektet bidra til økt konkurranseevne.

Ferjeleiet i Leirvik ble våren 2003 flyttet til Skjersholmane. Dette innebærer at ferjestrekningen mellom Stord og Halsnøy er blitt noe lengre enn tidligere. Etter flyttingen trafikkeres strekningen Skjersholmane – Ranavik med to ferjer. Dette forutsettes å være situasjonen også etter åpningen av Halsnøysambandet.

Ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad (sambandet Skjersholmane – Ranavik – Sunde) vil bli omgjort til et pendelsamband mellom Skjers-

holmane og Ranavik. Dette vil innebære en forbedring i trafikkavviklingen. Åpningen av Halsnøysambandet vil videre gjøre det mulig å øke antallet avganger i dette sambandet, men dette vil være avhengig av økonomiske rammer og må vurderes i forhold til tilbudet i andre ferjesamband.

Kostnadsoverslaget for prosjektet er 343 mill. kr (2003-kroner), inklusive 4 mill. kr til etablering av bomstasjon. Usikkerheten er vurdert til å ligge innenfor +/- 10 pst.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag -104 mill. kr. Netto nytte-/kostnadsforholdet (NN/K) er beregnet til -0,2.

3 Lokal behandling

Kommunestyret i Kvinnherad fattet 26. mars 1998 følgende vedtak:

1. Kvinnherad kommune går inn for å delta med eit samla tilskot til Halsnøysambandet på inntil 30 mill. kr.
2. Tidlegare kommunal forskottering (15 mill. kr) vert omgjort til tilskot. Påløpne renter av dei

forskotterte midlane vert ein del av tilskotet (7 mill. kr).

3. Kvinnherad kommune går inn med eit nytt tilskot slik at totalsummen vert 30 mill. 1998-kr, med utbetaling i år 2000/2001. Finansiering: låneopptak i år 2000/2001/ombudsjettering i økonomiplanen.
4. Større inntekter enn venta (meir bompengar/større trafikk) skal fyrst gå til attendebetaling av det kommunale tilskotet.

Kommunen har i brev til Samferdselsdepartementet datert 23. juni 2003 bekreftet at den holder fast ved det foreliggende finansieringsopplegget.

Fylkestinget i Hordaland fattet 22. april 1998 følgende vedtak:

1. Fylkestinget i Hordaland rår til at nytt vegsamband Kvinnherad fastland – Halsnøy med tilstøytande vegar (dvs. fylkesvegen frå Pollen til rv 544 og frå Tofte til Ranavik) vert teke opp som riksveganlegg.
2. Fylkestinget rår til at Fastlandssamband Halsnøy AS får løyve til å krevje inn førehandsbompengar i ferjesambandet Leirvik – Ranavik – Sunde frå 1. januar 1999 og fram til anlegget opnar for trafikk. Førehandsbompengesatsane vert fastsett som 4 takstsoner i tillegg til gjeldande ferjetakst og gjeld alle køyretøy.
3. Dersom prosjektet ikkje vert realisert rår fylkestinget til at innkravde førehandsbompengar vert brukt til opprusting av vegane på Halsnøy og rv 544.
4. Fylkestinget rår vidare til at Fastlandssamband Halsnøy AS får løyve til å krevje inn etterskotsbompengar frå den dagen Halsnøysambandet opnar for trafikk og fram til bompengelånet og renter er nedbetalt.
5. Fylkestinget rår til at Kvinnherad kommune får løyve til å gje eit tilskot på 30 mill. kr (1998-kr) til prosjektet.
6. Fylkestinget vedtek å førehandsprioritere ytterlegare 44,3 mill. kr av riksvegbudsjettet eller tilsaman 120 mill. kr i planperioden 2002–2011.

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011 i juni 2001 (fylkesfordelt ramme til Hordaland) prioriterte fylkestinget 40 mill. kr (2002-kr) i statlige midler til prosjektet i perioden 2002–2005. Fylkestinget la opp til videreføring med 70 mill. kr (2002-kr) i perioden 2006–2011, til sammen 110 mill. kr (2002-kr). Ved fylkestingets behandling var det lagt til grunn et kostnadsoverslag på 295 mill. kr (2002-kr).

4 Finansierings- og bompengeopplegg

4.1 Bompengesøknaden

Bompengesøknad fra Fastlandssamband Halsnøy AS ble fremmet i mars 1998. Forslaget til finansieringsplan var basert på at 136 mill. kr (44,5 pst.) skulle finansieres med statlige midler, 34 mill. kr (11 pst.) med kommunalt tilskudd og 136 mill. kr (44,5 pst.) med bompenger, til sammen 306 mill. kr (alle tall omregnet til 2003-kroner). I bompengesøknaden ble det lagt til grunn et takstopplegg som omfatter forhånds- og parallellinnkreving på ferjesambandet i fire år og etterskuddsinnkreving i bomstasjonen i 15 år, med tre takstgrupper og betaling for passasjerer. Gjennomsnittlig bompengetakst ved etterskuddsinnkrevingen ble beregnet til 78 kr. Det ble forutsatt en manuell bomstasjon med toveis innkreving.

4.2 Finansieringsplan

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011 prioriterte fylkestinget i overkant av 20 mill. kr mindre til Halsnøysambandet enn forutsatt i bompengesøknaden. Etter behandlingen av handlingsprogrammet er kostnadsoverslaget økt med om lag 40 mill. kr. Dette skyldes tilpasning til nye tunnelnormaler og nye erfarings-tall fra sammenlignbare prosjekter.

Etter åpningen av Trekantsambandet og Folgefonntunnelen har trafikken i området økt. Dette medfører at trafikkinntektene vil bli 60 mill. kr høyere enn det som var forutsatt da bompengesøknaden ble fremmet. Bompengandelen i dette prosjektet har følgelig økt fra om lag 44 pst. til om lag 57 pst. Den reviderte finansieringsplanen forutsetter 112 mill. kr (33 pst.) i statlige midler, 34 mill. kr (10 pst.) i kommunalt tilskudd og 197 mill. kr (57 pst.) i bompenger, til sammen 343 mill. kr (alle tall i 2003-kr). Den statlige andelen av investeringskostnadene er fortsatt i samsvar med fylkestingets forutsetning ved behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011.

Det har vært vurdert om alternativ bruk av ferjetilskudd kan inngå i finansieringen av prosjektet. Det forutsettes at det fortsatt vil gå to ferjer i restsambandet mellom Stord og Halsnøy etter åpningen av Halsnøysambandet, jf. kap. 2, og innspart ferjetilskudd vil være av meget begrenset størrelse. Det er derfor ikke regnet med finansieringsbidrag fra innspart ferjetilskudd.

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden skal dekkes i samsvar med gjeldende ret-

ningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at en overskridelse på inntil 10 pst. skal dekkes av staten og bompengeselskapet i fellesskap, med en fordeling etter deres andel av kostnadene. Det kommunale tilskuddet inngår i bompengeselskapets andel. Bompengeselskapet skal dermed dekke 67 pst. av en eventuell kostnadsøkning. En eventuell overskridelse utover 10 pst. skal dekkes av staten. Det vil bli tatt utgangspunkt i det kostnadsoverslaget som gjelder når prosjektet tas opp til bevilgning. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med et oppdatert kostnadsoverslag når prosjektet tas opp til bevilgning.

Det legges opp til anleggsstart i 2005 og åpning for trafikk i 2008. Det vil bli tatt endelig stilling til tidspunktet for de statlige bevilgningene i forbindelse med de årlige budsjetter.

4.3 Bompengeopplegg

Bompengeopplegget er basert på forskudds- og parallellinnkreving i ferjesambandet Skjersholmane – Ranavik – Sunde i fire år og etterskuddsinnkreving i en bomstasjon på den nye vegforbindelsen i 15 år.

Bompengesøknaden fra 1998 forutsatte en manuell bomstasjon. Det vurderes nå å etablere en ubetjent bomstasjon, med mynt-/kortautomat og elektronisk registrering der innkrevingsopplegget er tilpasset Autopass-systemet, eller en ubemannet, helautomatisk bomstasjon med samme konsept som i Tønsberg og Bergen. Hvis det skal etableres en ubemannet bomstasjon, må det foretas justeringer i takstopplegget som er behandlet lokalt. Tilpasning til standard takstsystem vil innebære at betaling for passasjerer utgår og at det kun blir to takstgrupper (kontra tre som er forutsatt i bompengesøknaden): lette kjøretøyer (kjøretøyer med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge kjøretøyer (kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3 500 kg).

I bompengesaker forutsettes det ordinært en lånerente på 8 pst. Ut fra dagens rentenivå er dette høyt. Imidlertid må forutsatt lånerente gjenspeile usikkerheten i hele nedbetalingsperioden for bompengelånet. Vegdirektoratet mener at det kan legges til grunn et lavere rentenivå dersom det foreligger dokumentasjon for at bompengeselskapet vil kunne oppnå dette. Vegdirektoratet foreslår derfor at det for dette prosjektet legges til grunn 6,5 pst. rente forutsatt at bompengeselskapet Fast-

landssamband Halsnøy AS legger fram dokumentasjon fra en låneinstitusjon om at denne gir en lånerente innenfor 6, 5 pst. med bindingstid 10 – 15 år, med opsjon for å reforhandle en slik avtale. Dokumentasjonen forutsettes forelagt Vegdirektoratet før anleggsstart. Vegdirektoratets forslag innebærer ikke at det legges opp til en generell reduksjon av forutsatt lånerente ved bompengeprojekter.

Det foreligger ikke kommunal eller fylkeskommunal lånegaranti. Spørsmålet om å gi slik garanti ble vurdert ved den lokale behandlingen.

Forutsetningene for bompengeinnkrevingen er:

- innkrevingsstart: 1. kvartal 2004
- innkrevingsperioder: fire års innkreving i ferjesambandet Skjersholmane – Ranavik – Sunde før åpning og 15 års innkreving i en bomstasjon på Halsnøy etter åpningen av vegsambandet
- betalende årsdøgntrafikk ved oppstart av innkrevingen i ferjesambandet: 420 kjøretøyer
- trafikkvekst: årlig økning på 2,3 pst. til og med 2005, 1,7 pst. i perioden 2006 – 2011 og 0,9 pst. etter 2011
- engangsøkning ved åpningen av prosjektet: 30 pst.¹
- gjennomsnittlig bompengeinntekt pr. kjøretøy: kr 17,70 i ferjesambandet og kr 86,70 i vegsambandet (2003-kr)
- årlig prisstigning: 2 pst.
- nominell rente: 6,5 pst. i hele innkrevingsperioden

Den årlige trafikkveksten er i samsvar med de prognosene for Hordaland som benyttes i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015.

Ved beregning av bompengeinntekter er takstene i bompengesøknaden lagt til grunn. Ved forhånds- og parallellinnkrevingen er det ikke forutsatt bompenger for passasjerer/personer. Det er forutsatt rabatt- og fritaksordninger i samsvar med de generelle ordningene for bompengeprojekter.

En følsomhetsanalyse gir som resultat at redusert trafikkvekst med én prosent medfører at innkrevingsperioden forlenges med om lag tre år. Dersom prosjektkostnadene økes med 10 pst., forlenges innkrevingsperioden med om lag to og et halvt år. Dersom det legges til grunn 8,0 pst. rente, forlenges også bompengeperioden med om lag to og et halvt år. Økonomien i prosjektet er dermed relativt følsom for endringer i forutsetningene.

Bompengeselskapet kan etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingen med inntil 5 år dersom bompengeinntektene blir lavere enn forutsatt.

¹ Inklusive trafikk tur/retur gjennom bomstasjonen for 25 pst. av de bilene som i dag står parkert ved kaiene i Ranavik og Sunde.

5 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at et forslag til finansieringsopplegg for Halsnøysambandet ble forelagt Vegdirektoratet første gang vinteren 1996–97. Finansieringsopplegget har hele tiden vært basert på en kombinasjon av kommunalt tilskudd, bompenger og statlige midler. På grunn av at det ikke forelå tilstrekkelig prioritering av statlige midler fra fylkeskommunens side ble ikke prosjektet fremmet i fireårsperioden 1998–2001. Ved fylkestingets behandling av handlingsprogrammet for 2002–2011 i juni 2001 ble det imidlertid satt av 40 mill. kr i første fireårsperiode (2002–2005) og forutsatt oppfølging med 70 mill. kr i 2006–2011 (beløp i 2002-kr).

Samferdselsdepartementet har i sin vurdering lagt vekt på den lokale viljen til å realisere dette prosjektet. Den endelige finansieringsplanen innebærer en bompengandel på 57 pst. av totalkostnaden, som er i tråd med retningslinjenes hovedprinsipp om en andel på minimum 50 pst.

Prosjektet vil ha stor betydning for innbyggerne og næringslivet på Halsnøy, bl.a. ved at reisetiden til fastlandet (Kvinnherad) blir sterkt redusert gjennom erstatning av dagens ferje med vegforbindelse.

Samferdselsdepartementet er enig med Vegdirektoratet i det kan legges til grunn 6,5 pst. rente dersom det foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om at denne gir en lånerente innenfor 6, 5 pst. med bindingstid 10 – 15 år. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjonen må forelegges Vegdirektoratet før anleggsstart.

Kvinnherad kommune har gjennom vedtak fattet 26. mars 1998 lagt til grunn å finansiere sitt tilskudd i dette prosjektet med låneopptak og ombudsjettering i økonomiplanen. I henhold til kommuneloven er det ikke anledning for kommuner til å oppta lån til finansiering av tilskudd til andre. Vedtaket i Kvinnherad ser ut til å stride mot disse bestemmelsene. Samferdselsdepartementet forutsetter at den kommunale tilskuddsandelen finansieres i tråd med kommunelovens bestemmelser.

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til det fo-

reslåtte finansierings- og bompengeopplegget, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

Samferdselsdepartementet viser til at det i bompengesøknaden fra 1998 ble forutsatt en manuell bomstasjon, og takstopplegget gjenspeiler dette. Det vurderes nå å etablere en ubetjent bomstasjon som nevnt i avsnittet om bompengeopplegget. Det er lagt til grunn at bomstasjonen åpner i 2008, og det er dermed tid til å vurdere hva som er mest hensiktsmessig ut fra utviklingen på dette feltet. Etablering av en ubemannet bomstasjon krever imidlertid endringer i takstopplegget ved at betaling for passasjerer utgår. Tilpasning til standard takstsystem krever videre at det kun blir to takstgrupper; lette kjøretøyer og tunge kjøretøyer. Departementet forutsetter at eventuelle endringer i takstopplegget ikke svekker bompengeselskapets økonomi.

Ved den lokale behandlingen gikk Kvinnherad kommunestyre inn for at større bompengeinntekter enn forutsatt først skal gå til tilbakebetaling av det kommunale tilskuddet. Tilskudd er imidlertid definert som et beløp som ytes av andre enn offentlige vegmyndigheter, uten krav om refusjon eller annen tilbakebetaling. Samferdselsdepartementet legger til grunn at større inntekter medfører kortere nedbetalingstid eller lavere takster, noe som direkte vil komme trafikantene til gode. Kommunen er kjent med dette.

Samferdselsdepartementet vil på bakgrunn av ovenstående anbefale delvis bompengefinansiering av rv 544 Halsnøysambandet. Departementet vil komme tilbake til anleggsstart i forbindelse med budsjettet for 2005.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging av riksveg 544 Halsnøysambandet med delvis bompengefinansiering.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging av riksveg 544 Halsnøysambandet med delvis bompengefinansiering i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging av riksveg 544 Halsnøysambandet med delvis bompengefinansiering.

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av rv 544 Halsnøysambandet i Hordaland. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.



Grafisk produksjon: GCS allkopi – Oslo. September 2003