



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 109 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 11. mai 2012,
godkjend i statsråd same dagen
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland. Samtidig legg departementet fram styrings- og kostnadsramme for prosjektet E39 Eiganestunnelen i Rogaland.

Ryfast omfattar to undersjøiske toløps tunnelar. Tunnelen mellom E39 i Stavanger og Hundvåg (Hundvågtunnelen) er 5,7 km lang, medan tunnelen mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune (Solbakktunnelen) er 14,3 km lang. Saman med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke.

Finansieringa av Ryfast er basert på bompengar og lokale tilskot. Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, side 230, St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 128, og Prop. 1 S (2011-2012), side 95. Det er lagt opp til anleggsstart i 2012/2013, med opning for trafikk i 2018.

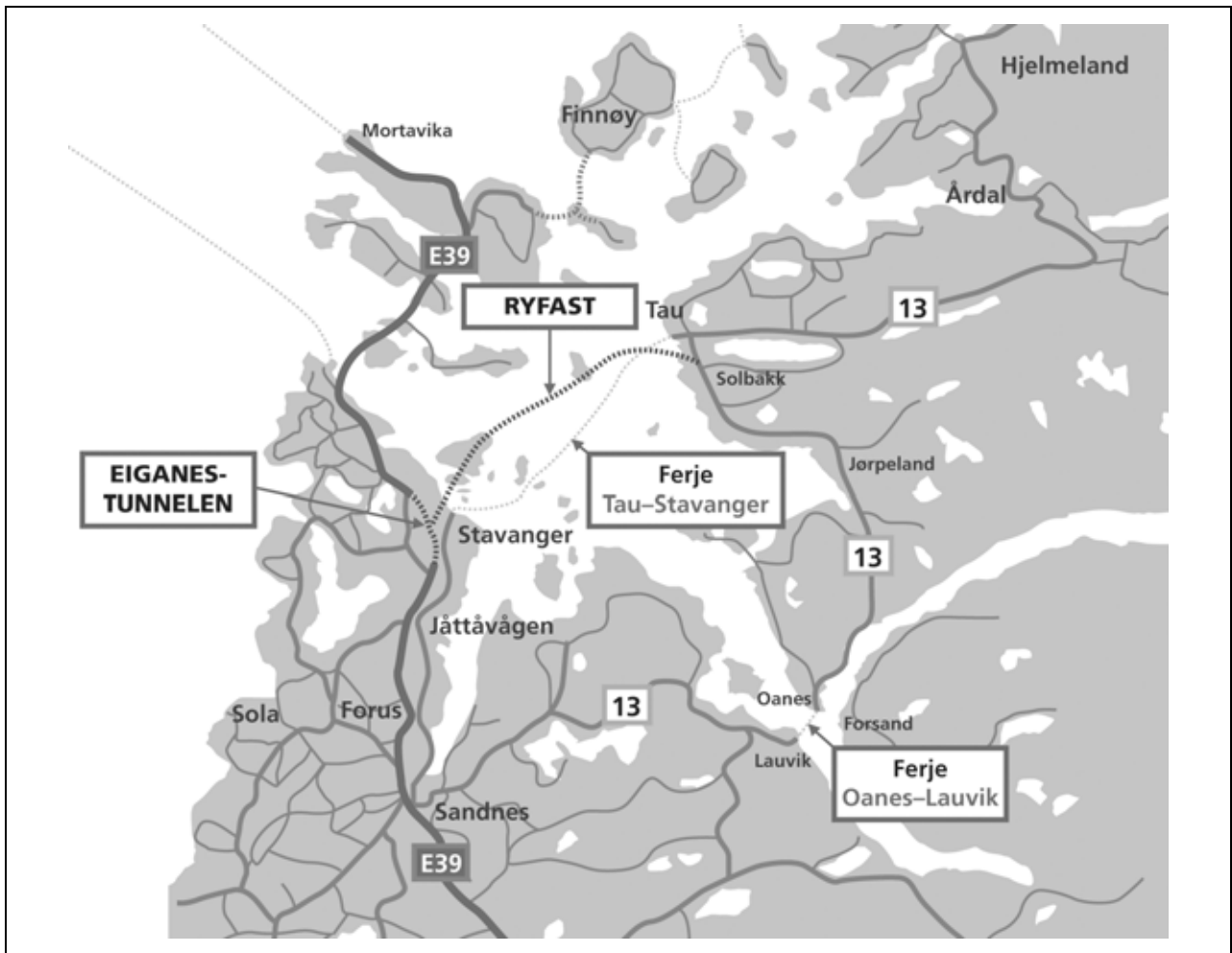
Prosjektet E39 Eiganestunnelen er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 223, St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 111, og Prop. 1 S

(2011-2012), side 89-90. I Prop. 28 S (2011-2012) er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering med bompengar frå Nord-Jærenpakka. Det er ein føresetnad for Ryfast at delar av Eiganestunnelen blir bygd sidan fellesstrekninga mellom dei to prosjekta inngår i Eiganestunnelen. Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til gjennomføringa av Eiganestunnelen så snart alle avklaringar ligg føre.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga av Ryfast

Det er i dag to ferjesamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke: Sambandet Lauvvik – Oanes og sambandet Stavanger – Tau. Det er føresett at begge sambanda blir lagt ned når Ryfast blir opna for trafikk. Desse er i dag sambandet mellom Ryfylkekommunane Suldal, Hjelmeland, Strand og Forsand med til saman om lag 18 000 innbyggjarar, og Nord-Jæren inkl. regionsentret Stavanger, E39, Stavanger lufthamn Sola, Risavika hamn og godsterminalen ved Ganddal.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) slutta Stortinget seg til innkrevjing av



Figur 2.1 Oversiktskart

forskotsbompengar i dei to ferjesambanda for å finansiera planlegging av Ryfast. Innkrevjinga blei avslutta i juli 2005 etter innkrevjing i 2 ½ år, jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 128.

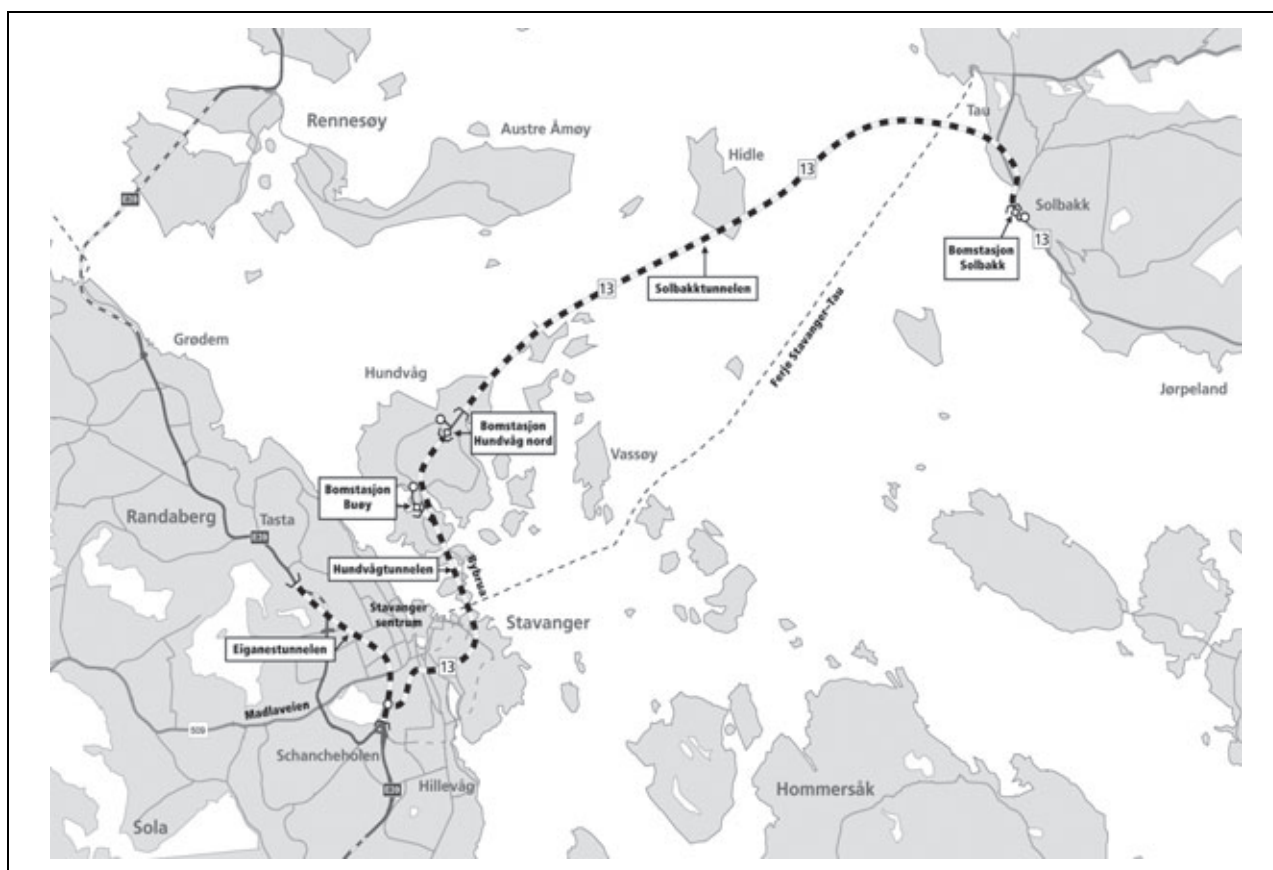
Fram til gjennomføringa av forvaltningsreforma i 2010 var rv 13 frå Sandnes gjennom Ryfylke ein del av det øvrige riksvegnettet. Det same gjaldt ferjesambandet Stavanger – Tau. Ved gjennomføringa av forvaltningsreforma, jf. St.prp. nr. 72 (2008-2009), blei rv 13 frå Sandnes gjennom Røldal inkl. ferjesambandet Lauvvik – Oanes klassifisert som riksveg, medan ferjesambandet Stavanger – Tau blei overført til fylkeskommunen. I handlingsprogrammet for fylkesvegvar i Rogaland 2010-2019, som blei vedtatt av fylkestinget 20. oktober 2009, blei Ryfast behandla som eit bunde prosjekt på fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet har seinare gått inn for at Ryfast blir gjennomført som eit riksvegprosjekt og at Ryfast blir ein del av rv 13, jf. Prop. 1 S (2011-2012), side 95.

Fylkeskommunen har slutta seg til dette gjennom vedtak av 22. februar 2011. Fylkeskommu-

nen har seinare tatt opp saka på nytt med ein annan konklusjon, jf. kap. 4.

Ryfast omfattar to undersjøiske toløps tunnelar med to kørefelt i kvar retning. Saman med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. Tunnelen mellom E39 i Stavanger og Hundvåg (Hundvågtunnelen) er 5,7 km lang, medan tunnelen mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune (Solbakk-tunnelen) er 14,3 km lang. Maksimal stigning er i underkant av 8 pst.

Etter ei fellesstrekning med Eiganestunnelen på om lag 0,9 km blir det ramper til Hundvågtunnelen. Det er planlagt kryss på Buøy, Hundvåg nord og Solbakk. På Hundvåg nord er det planlagt ei dagsone mellom Hundvågtunnelen og Solbakk-tunnelen. Nødvendige omleggingar av lokalvegnettet inngår i prosjektet. I tillegg til å inngå i sambandet mellom Nord-Jæren og Ryfylke vil Hundvågtunnelen gi bydelen Hundvåg/Buøy eit nytt fastlandssamband og avlasta Bybrua. Vidare vil Hundvågtunnelen saman med Eiganestunnelen



Figur 2.2 Kart som viser E39 Eiganestunnelen og Rv 13 Ryfast inkl. bomstasjonar

avlasta vegnettet i sentrale delar av Stavanger. Reguleringsplanar for traseen til Ryfast blei godkjende i 2008.

Ryfast vil føra til eit stort masseoverskot. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for ei stor fylling ved tunnelpåhogget på Solbakk. For massane som skal takast ut på Buøy og Hundvåg, er det også regulert eit areal til utfylling. Ytterlegare areal er under regulering. Overskytande massar vil bli selde til inntekt for prosjektet eller transportert til eit godkjent utfyllingsområde i Jåttåvågen. Det blir arbeid løpande med å kartleggja moglege interessantar for mottak av massar.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet rv 13 Ryfast. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og ein sjølvstendig samfunnsøkonomisk analyse. Det er noko skilnad mellom konsulenten og Statens vegvesen sine tal. I 2010-kroner har konsulenten ei styringsramme som er 260 mill. kr lågare enn Statens vegvesen. Det tilsvarande talet for kostnadsramma er 350 mill. kr. Samferdselsdepartementet legg til grunn konsulenten si styringsramme og Statens vegvesen si kostnadsramme, det vil seia 4 820 og 5 490

mill. 2010-kroner. Omrekna til 2012-prisnivå blir styringsramma for prosjektet 5 220 mill. kr og kostnadsramma 5 950 mill. kr. Kostnadene er inkl. etablering av bomstasjonar.

Statens vegvesen har rekna samfunnsøkonomisk netto nytte for Ryfast (NN) til 140 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0. Det ligg også føre ei samfunnsøkonomisk analyse frå den eksterne konsulenten. Det er ulike føresetnader for dei to analysane. Resultata kan derfor ikkje samanliknast direkte.

3 Trafikkgrunnlag

Trafikktala er baserte på at ferjesambanda Lauvik – Oanes og Stavanger – Tau samt hurtigbåtsambandet Stavanger – Jørpeland blir lagt ned når Ryfast blir opna for trafikk. Det er lagt til grunn at sambanda blir erstatta med eit godt busstilbod. Årsdøgntrafikken i 2011 var om lag 1 650 køyretøy i sambandet Lauvvik – Oanes og om lag 1 580 køyretøy i sambandet Stavanger – Tau.

Frå 2001 til 2010 er det gjennomført ei rekkje transportanalysar for Ryfast. Det har vore nytta

fleire prinsipielt ulike metodar for å estimera trafikkgrunnlaget. Her inngår generelle trafikkprognosar basert på vekstfaktorar frå arbeidet med Nasjonal transportplan. Også trafikkprognosar med utgangspunkt i den historiske utviklinga og trafikale endringar som følgje av prosjektet er nytta. Vidare er det nytta modellar som reknar trafikkmengde basert på trafikkvekst, folketalsutvikling, bilhald, inntektsnivå m.m. Grunnprinsippa i alle verktøya er endringar i reiseåtfærd når transportsystemet blir betra og det blir endringar i generaliserte reisekostnader og moglegheiter for andre val enn i førsituasjonen. Ulike fagmiljø har deltatt i arbeidet. Konklusjonane er ikkje eintydige. Dei tre siste, omfattande analysane som er gjennomførte, er transportanalyse med modellen TASS5 (2007), transportanalyse med den regionale transportmodellen og ein delområdemodell (2010) og analyse med trafikkprognosar og trafikale endringar (2010). Det er også gjennomført samanlikningar med fastlandssambandet til Finnøy (Finnfast). I mars 2010 blei det gjennomført eit trafikkseminar der ei større gruppe med fagpersonar gjekk gjennom dei analysane som låg føre, og kom med tilrådingar om trafikkgrunnlag.

Trafikkgrunnlaget byggjer på ein middelveidi frå transportmodellanalysane i 2007 og 2010 og tilleggsanalysar for å gjera konklusjonane meir robuste. Statens vegvesen tilrår eit trafikkgrunnlag i Solbakkunnelen på 4 200 køyretøy (ÅDT) og i Hundvågtunnelen på 9 500 køyretøy (ÅDT). Referanseåret er 2017.

Statens vegvesen har vidare tilrådd at følgjande årlege trafikkvekst blir lagt til grunn:

2010-2014: 2,0 pst.

2014-2020: 1,4 pst.

2020-2030: 1,3 pst.

2030-2040: 0,7 pst.

2040-2050: 0,6 pst.

Dette er noko lågare enn dei fylkesvise prognosane for Rogaland som blir nytta i arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023.

Det er vesentleg uvisse ved trafikkgrunnlaget. Dette er i hovudsak knytt til avvising som følgje av bompengar og kor stor del av trafikken som ikkje blir særleg påverka av bompengetakstane (næringstrafikk og fritids- og turisttrafikk). Vidare kan tiltak for å avgrensa biltrafikk i byområdet påverka nivået på trafikken i bomstasjonane for Ryfast.

Konsulenten har gjennom den eksterne kvalitetssikringa (KS2) gjennomført ein eigen analyse av trafikkgrunnlag og bompengeinntekter. Denne

analysen gjev vesentleg lågare bompengeinntekter enn i Statens vegvesen sin analyse. Konsulenten har basert sin analyse på andre føresetnader enn Statens vegvesen, og har berre delvis kvalitetssikra Statens vegvesen sin analyse. Det har dermed vore vanskeleg å samanlikna analysane til konsulenten og Statens vegvesen. Konsulenten sin analyse synest på enkelte punkt å vera basert på føresetnader som det må kunne stillast spørsmålsteikn ved. Departementet legg etter dette Statens vegvesen si tilråding om trafikkgrunnlag og bompengeinntekter til grunn.

4 Lokalpolitisk behandling

Basert på "Mulighetsvurdering om finansiering" datert 17. april 2008, blei det hausten 2008 gjennomført ei lokalpolitisk behandling av eit førebels finansieringsopplegg for Ryfast. Med unntak av Forsand kommune var det tilslutning til opplegget.

Basert på ein oppdatert finansieringsanalyse som var utarbeidd av Statens vegvesen, blei det hausten 2010/vinteren 2011 gjennomført ei ny lokalpolitisk behandling. Opplegget omfatta mellom anna førehandsinnkrevjing på ferjene.

Strand kommunestyre behandla saka 15. desember 2010 og fatta følgjande vedtak:

"Strand kommune er opptatt av at fremdriftsplanen med sluttbehandling i Stortinget i løpet av 1. halvår 2012, byggestart høsten 2012 og ferdigstillelse i 2018 holdes slik at Ryfylke får realisert fastlandsforbindelsen.

Strand kommune gir sin tilslutning til "Finansieringsanalysen for Ryfylkesambandet – "Ryfast", datert 17.11.2010, med følgjende forutsetninger:

- Styringsrammen for prosjektet er kr 5 003 mill med tilhørende kostnadsramme på kr 5 468 mill.
- Strand kommune bidrar som tidligere fastsatt med et tilskudd på kr 5,0 mill til prosjektet som sin andel av finansieringen.
- Strand kommune dekker om nødvendig sin andel av en mulig kostnadsøkning fra styringsrammen og opp til kostnadsrammen med kr 0,46 mill (5/363 av kr 33,6 mill)
- I tråd med Statens vegvesen sin anbefaling, legges opp til en mulig rabattordning på 50 % foreslåtte bompengesatser i begge tunnelene. Modellen med maksimalrabatt på 50 % vil være en fordel for pendlere og andre storbrukere av Ryfast.

Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland

- Ved en eventuell kostnadsøkning ber Strand kommune Fylkestinget å vurdere mulighetene for å utvide inntektsgrunnlaget i ”Stavanger trafikken”.
- Strand kommune legger til grunn at eventuell innkreving av forhåndsbompenger på ferjesambanda Lauvik-Oanes og Tau-Stavanger først skal legges til grunn når Stortinget har gjort bindende vedtak om prosjektoppstart.
- I tråd med fylkesrådmannens anbefaling, har Strand kommune ingen merknad til at Rogaland fylkeskommune som vegeier stiller garanti for 70% og Stavanger kommune med 30% av maksimal lånegjeld på kr 6 000 millioner.
- Det forutsettes at dersom Stortinget oppretter en gunstigere finansieringsordning for prosjekt/prosjektfinansiering, skal Ryfastprosjektet kunne finansieres/refinansieres innenfor denne på lik linje med andre prosjekter.”

Stavanger bystyre behandla saka 25. januar 2011 og fatta følgjande vedtak:

- ”1. Stavanger bystyre godkjenner oppdatert finansieringsplan for Ryfast-prosjektet. Finansieringsplanen har følgende sammensetning:

Finansieringskilder	Mill. 2010 kroner
Bompenger	4640
Rogaland fylkeskommune 100 mill. (2009 kroner)	103
Stavanger kommune (nominelle kroner)	200
Ryfylkekommunene	30
Stavanger Næringsforening	30
Sum	5003

2. Stavanger bystyre godkjenner garanti for kostnadsoverskridelser i byggefasen basert på følgende fordeling av garantiansvaret:

	Mill. 2010-kr			
	Styringsramme	Kostnadsramme	Ansvar bompengeselskapet	Ytere av tilskudd*
Beløp	5 003	5 468	431,5	33,5

* Kommuner, fylkeskommune og Stavanger Næringsforening

Garantibeløpet for ytere av tilskudd fordeles etter samme fordeling som den forholdsmessige andelen tilskuddet utgjør av det totale tilskuddet.

3. Stavanger bystyre godkjenner bompengetakster i tråd med forslag fra Statens vegvesen i finansieringsanalysen fra 17.11. 2010, inkludert maksimal rabattsats på 50% i Solbakk-tunnelen.

Dette innebærer forhåndsinnkreving av bompenger på ferjesambandene Stavanger-Tau og Lauvik-Oanes basert på en takst som tilsvarer et påslag på 6 soner.

For etterskuddsinnkrevingen på prosjektet innebærer dette en gjennomsnittlig bompengetakst på Solbakk-tunnelen på 182 kr. (2010-nivå) og på Hundvåg-tunnelen på 20 kr. (2010-nivå).

4. Stavanger kommune stiller sammen med Rogaland fylkeskommune garanti for bompengelån basert på et maksimalt lånebeløp på 6 mrd. 2010-kr. i 20 år etter ordningen om selvskyldnerkausionist. Garantibeløpet fordeles med 70% på Rogaland fylkeskommune og 30% på Stavanger kommune.
5. Det legges til grunn at finansieringsanalysen oppdateres når endelig lånerente foreligger og hovedanbud er kommet inn.”

Forsand kommunestyre behandla saka 25. januar 2011 og fatta følgjande vedtak:

- ”1. Forsand kommune seier nei til framlagt finansieringsplan for Ryfast inkl. førehandsbompengar, med følgjande grunngjeving:
- Ryfast, utan tunnelen Espedal – Frafjord gjev Forsand ei dårlegare og over tre gonger dyrare samferdselsløyising.
 - Utan tunnelen Espedal – Frafjord er ikkje Ryfast eit fullgodt ferjeavløysingsprosjekt for brukarane av Høgsfjord-sambandet.
 - Takstauken for brukarane av Lauvik – Oanes og Stavanger – Tau vil bli på 339 % og 113 % (personbil m/ sjåfør). Dette er dermed ikkje i tråd med Stortinget sine takstretningssliner for ferjeavløysingsprosjekt.
 - Med dei bompengesatsane som planen legg opp til vil det spesielt for dei som pendlar bli ein uakseptabel stor kostnadsauke.
 - Utan bompengebetaling på Bybrua (forskudd/etterskudd) er ikkje finansieringsplanen i tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) om at dei som har nytte av

- prosjektet skal vere med å betale. Ryfylke må på tross av tidlegare vedtak i fylkestinget ta deler av kostnadsauken som Stavanger har påført prosjektet.
2. Forsand kommune ber fylkestinget om å senda finansieringsplanen i retur til Statens vegvesen for å få utarbeida ein ny analyse kor Espedal – Frafjord tunnelen er finansiert ved kommunal/fylke/statleg bidrag i tillegg til bompengar.
 3. Forsand kommune ber fylkestinget merke seg Vegvesenet sin betraktning på side 9 i analysen kor det står at ein bom på Bybrua vil redusere den finansielle risiko i prosjektet. Med bakgrunn i dette vil Forsand kommune ikkje anbefale at fylkestinget vedtek garantiar for bompengelånet.
 4. Dersom fylkestinget vel å sjå bort frå Forsand kommune sitt nei til eksisterande finansieringsplan ber me om det vert gjort vedtak om at Hundvågtrafikken må ta sin del av utgiftene. Dette kan ordnast gjennom forhåndsbompengar på Bybrua samt etterskotsinnkrevjing eller reservering av Bybrua for kollektivtrafikk.
 5. Forsand kommune ønskjer av omsyn til pendlarane at det vert valt ein rabattstruktur som muliggjer 50 % rabatt.”

Hjelmeland kommunestyre behandla saka 15. desember 2010 og fatta følgjande vedtak:

”Hjelmeland kommune sluttar seg til framlagt finansieringsplan for Ryfast, datert 17.11.2010 på følgjande vilkår:

1. Investeringsstilskotet frå Hjelmeland kommune vert som før sett til 5 mill. kr.
2. Hjelmeland kommune garanterer for inntil 0,46 mill. kr som sin del av mogleg kostnadsoverskriding i høve til oppført styringsramme på 5 003 mill. kr.
3. Hjelmeland kommune legg til grunn at Rogaland fylkeskommune stiller garanti for 70 % og Stavanger kommune 30 % av maksimal lånegjeld på 6 000 mill. kr.
4. Hjelmeland kommune tilrår ei rabattordning maksimert til 50 %.
5. Hjelmeland kommune tilrår at staten som lekk i finansieringa av Ryfast låner ut oljeformua til ei maksimumsrente tilsvarande avkastingskravet for “Pensjonsfond utland”.

Hjelmeland kommune meiner at framsett finansieringsplan gir ei klar finansieringsmessig skeivfordeling mellom bylandet/Stavanger-

området og Ryfylke i form av førehandsbompengar på fergesambanda og framsette bompengesatsar for delprosjekta Solbakk-tunnelen og Hundvågtunnelen. Likevel må Hjelmeland kommune ta til etterretning at premissane i høve til denne del av finansieringa for Ryfast for lengst er lagt.”

Sandnes formannskap behandla saka 1. februar 2011 og fatta følgjande vedtak:

”1. Sandnes kommune godkjenner finansieringsplan for Ryfast-prosjektet. Finansieringsplanen har følgjande sammensetning:

Finansieringskilder	Mill. 2010 kroner
Bompenger	4.640
Rogaland fylkeskommune 100 mill. 2009-kroner	103
Stavanger kommune	200
Ryfylkekommunene	30
Stavanger Næringsforening	30
Sum	5.003

2. Sandnes kommune er positiv til foreslått garanti for kostnadsoverskridelser i byggefasen basert på følgjande fordeling av garantiansvaret:

	Mill. 2010-kr			
	Ansvar			
	Styrings- ramme	Kostnads- ramme	bompengeselskapet	Ytere av tilskudd*
Beløp	5.003	5.468	431,5	33,5

* Kommuner, fylkeskommune og Stavanger Næringsforening

3. Sandnes kommune godkjenner bompengetakster i tråd med forslag fra Statens vegvesen i finansieringsanalysen fra 17.11.2010 inkludert maksimal rabattsats på 50 % i Solbakk-tunnelen.

Dette innebærer forhåndsinnkrevjing av bompengar på ferjesambandene Stavanger – Tau og Lauvvik – Oanes basert på en takst som tilsvarer et påslag på 6 soner. For etter-skuddsinnkrevjing på prosjektet innebærer dette en gjennomsnittlig bompengetakst på Solbakk-tunnelen på 182 kr (2010-nivå) og på Hundvågtunnelen på 20 kr (2010-nivå).

4. Sandnes kommune er positiv til at Rogaland fylkeskommune stiller, sammen med Stavanger kommune, garanti for bompengelån basert på et maksimalt lånebeløp på 6 mrd. 2010-kr, etter ordningen som selvskyldnerkausionist. Garantibeløpet fordeles med 70 % på Rogaland fylkeskommune og 30 % på Stavanger kommune.
5. Det legges til grunn at finansieringsanalysen oppdateres når endelig lånerente foreligger og hovedanbud er kommet inn.
6. Sandnes kommune understreker viktigheten av et godt egnet samband til Forsand. Sandnes kommune anbefaler at fergeforbindelsen over Høgsfjorden opprettholdes, og at nåværende rv 13 opprettholdes som nasjonal turistveg.”

Rogaland fylkesting behandla saka 22. februar 2011 og fatta følgjande vedtak:

- ”1. Rogaland fylkeskommune tilrår følgende finansieringsplan for Ryfast-prosjektet:

Finansieringsplanen har følgende sammensetning:

Finansieringskilder	Mill. 2010 kroner
Bompenger	4.640
Rogaland fylkeskommune 100 mill. 2009-kroner	103
Stavanger kommune	200
Ryfylkekommunene	30
Stavanger Næringsforening	30
Sum	5.003

2. Rogaland fylkeskommune godkjenner garanti for kostnadsoverskridelser i byggefasen basert på følgende fordeling av garantiansvaret:

	Mill. 2010-kr			
	Styrings- ramme	Kostnads- ramme	Ansvar bompengeselskapet	Ytere av tilskudd*
Beløp	5.003	5.468	431,5	33,5

* Kommuner, fylkeskommune og Stavanger Næringsforening

Garantibeløpet for ytere av tilskudd fordeles etter samme fordeling som den forholdsmessige andelen tilskuddet utgjør av det totale tilskuddet.

3. Rogaland fylkeskommune tilrår at hele bompengebeløpet betales etterskuddsvis over en periode på 20-30 år og bompengetakster basert på maksimal rabattsats på 50% i Solbakk tunnelen.

Dette innebærer at det ikke innkreves forhåndsompenger på ferjesambandene Stavanger-Tau og Lauvik-Oanes. For etterskuddsinnkrevingen på prosjektet innebærer dette en gjennomsnittlig bompengetakst på Solbakk tunnelen på mellom kr 186 og 145, og på Hundvåg tunnelen på 18 – 20 kr (2010-nivå) avhengig av valgt nedbetalingstid.

Valget av nedbetalingsperiode må under ingen omstendighet medføre at prosjektet utsettes i forhold til framdriftsplan.

4. Rogaland fylkeskommune forutsetter at Ryfast tas opp og gjennomføres som et riksvegprosjekt i tråd med det Statens vegvesen har foreslått. På det grunnlag legges ordningen om betinget refusjon til grunn.

Dersom det må stilles garanti ut over dette, legges det til grunn at Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune garanterer for bompengelånet basert på et maksimalt lånebeløp på 6 mrd 2010-kr. i 30 år etter ordningen om selvskyldnerkausionist. Garantibeløpet fordeles med 70 % på Rogaland fylkeskommune og 30 % på Stavanger kommune.

5. Det legges til grunn at finansieringsanalysen oppdateres når endelig lånerente foreligger og hovedanbud er kommet inn.
6. Rogaland fylkeskommune forutsetter at det ved evt. svikt i bompengeinntektene vurderes å øke disse.
7. Rogaland fylkeskommune tilrår at staten som ledd i finansieringen av Ryfast låner ut av oljeformuen til en maksimalrente tilsvarende avkastningskravet for ”pensjonsfond utland”.

Ved behandlinga av sak om omklassifisering av eksisterande rv 13 etter opninga av Ryfast gjekk fylkestinget i møte 6. mars 2012 inn for at Ryfast blir bygd som eit fylkesveganlegg og overført til staten etter at utbygginga er gjennomført. Årsaka til dette er at fylkeskommunen får kompensasjon for meirverdiavgift ved fylkeskommunale veganlegg. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Ryfast blir gjennomført som eit riksvegprosjekt, jf. omtalen i kap. 2.

Suldal og Sauda kommunar fekk oversendt saka til uttale. Desse kommunane har valt å ikkje uttala seg.

Etter den lokalpolitiske behandlinga er det med unnatak av Forsand kommune lokalpolitisk tilslutning til finansieringsopplegget. Forsand kommune ønskjer at fylkesvegprosjektet tunnel Espedal – Frafjord blir gjennomført. Denne tunnelen var tidlegare ein del av delprosjekt 2 i “Ryfylkepakka” saman med Ryfast og diverse utbetringar på rv 13, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003). Dersom det ikkje blir tatt til følge å innarbeida tunnel Espedal – Frafjord i finansieringsopplegget, ønskjer Forsand kommune at trafikken i Hundvågtunnelen må betala ein større del av investeringskostnadene for Ryfast. Statens vegvesen viser til at fylkeskommunen og dei andre kommunane har slutta seg til opplegget.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for Ryfast omfattar bompengar og lokale tilskot frå fylkeskommunen, kommunar og lokalt næringsliv.

Bompengar og bompengelopplegg

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 bompengeprosjekt 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 avgrensa lengda på innkrevjingsperioden er omsynet til trafikantane og at uvisse knytt til ulike føresetnader aukar framover i tid. Ved den lokalpolitiske behandlinga har Rogaland fylkesting gått inn for 20 – 30 års bompengeperiode (etter-skotsinnkrevjing) for Ryfast. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betala bompengar i form av ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. For nokre ferjeavløysingsprosjekt er det derfor lagt til grunn ein bompengeperiode på om lag 20 år. Statens vegvesen tilrår derfor at det blir akseptert ein bompengeperiode for Ryfast på om lag 20 år.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i automatiske, ubemanna bomstasjonar. Innkrevjinga vil skje i begge retningar. Bomstasjonane knytt til Solbakk-tunnelen blir plasserte på utfylt areal ved Solbakk. Bomstasjonane knytt til Hundvågtunnelen blir plasserte på to stader: Ved Hund-

våg Nord blir bomstasjonane plasserte like utanfor tunnelmunninga. På Buøy vil det bli plassert bomstasjonar like utanfor tunnelmunninga på rampane til Hundvågtunnelen. Plasseringa av bomstasjonane framgår av figur 2.2. I tråd med Rogaland fylkeskommune sitt vedtak er det ikkje lagt til grunn førehandsbompengar på ferjesambanda.

Det er lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt pr. passering på 170 kr i Solbakk-tunnelen og 22 kr i Hundvågtunnelen (2012-prisnivå).

Det er førebels rekna med følgjande takstar (i 2012-prisnivå):

- I Solbakk-tunnelen: 230 kr for lette køyretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg) og 690 kr for tunge køyretøy (tillatt totalvekt f.o.m. 3 501 kg).
- I Hundvågtunnelen: 30 kr for lette køyretøy og 90 kr for tunge køyretøy.

Det er føreset at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga, og det er lagt til grunn at takst- og rabattsystemet blir i tråd med gjeldande retningslinjer. Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30 – 50 pst. Kunder med Auto-passavtale i andre bompengeselskap får 10 pst. rabatt.

I dag er ferjetaksten i sambandet Lauvvik – Oanes 63 kr for personbil med førar, med tillegg på 26 kr for kvar passasjer. I ferjesambandet Stavanger – Tau er taksten for personbil med førar 133 kr, med tillegg på 44 kr for kvar passasjer.

Det er ikkje lagt til grunn at det blir innført bompengar på Bybrua. Høge takstar for Hundvågtunnelen kan føra til auka trafikk over Bybrua. Dersom trafikklekkasjen frå Hundvågtunnelen til Bybrua blir vesentleg, føreset Samferdselsdepartementet at lokale styresmakter innfører trafikkregulerande tiltak. Etter departementet sitt syn vil det vera aktuelt å reservera Bybrua for kollektivtrafikk dersom trafikklekkasjen blir for stor.

For Ryfast utgjer utbyggingskostnadene knytt til Hundvågtunnelen vel 30 pst. av dei samla kostnadene. Etter at prosjektet er opna for trafikk, er det rekna med at bompengeinntektene vil utgjera vel 20 pst. av dei samla bompengeinntektene. Hundvågtunnelen er ein føresetnad for Solbakk-tunnelen. Samferdselsdepartementet meiner at fordelinga av bompengeinntektene mellom dei to tunnelane er akseptabel.

Samanlikna med andre bompengeprojekt er takstane i Solbakk-tunnelen svært høge. Hovudregelen ved ferjeavløysingsprosjekt har vore at bompengetakstane ikkje skal vera høgare enn ferjetaksten med eit tillegg på inntil 40 pst., jf. St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-

93. Sidan dei fleste trafikantane som vil nytta Solbakk-tunnelen, også vil køyra gjennom Hundvåg-tunnelen, er kostnaden ved å nytta begge tunnelane samanlikna med dagens ferjer. For køyretøy med lengde under 6,0 m som tidlegare køyrde via ferjesambandet Lauvvik – Oanes, vil kostnaden ved å kryssa fjorden auka med om lag 315 pst. (gjeld køyretøy inkl. førar). Tilsvarande auke for dei som tidlegare nytta ferjesambandet Stavanger – Tau, er om lag 95 pst. Mange av trafikantane vil ha med passasjerar. Dersom kostnadene også inkluderer ein passasjer, blir auken om lag 190 pst. for ferjesambandet Lauvvik – Oanes og om lag 45 pst. for ferjesambandet Stavanger – Tau. Det er sambandet Stavanger – Tau som ligg nærast Ryfast geografisk.

Med unntak av Forsand kommune er det lokalpolitisk tilslutning til bompengesystemet inkl. forslaget til takstar og rabattsystem. Statens vegvesen tilrår opplegget.

Det er etablert bompengeselskap for prosjektet, Ryfast AS.

Lokale tilskot

Rogaland fylkesting behandla 20. oktober 2009 Fylkesdelplan for samferdsel – Handlingsprogram

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2012-kr				
	Før 2010	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Sum
Bompengar		716	2 984	1 148	4 848
Lokale tilskot – Rogaland fylkeskommune	6	74	38	-6	112
Lokale tilskot – Stavanger kommune	20	90	90		200
Lokale tilskot – Ryfylkekommunane		10	20		30
Lokale tilskot – Stavanger Næringsforening		10	20		30
Sum:	26	900	3 152	1 142	5 220

Det er venta eit forbruk på 62 mill. kr til Ryfast i 2012. Midlane er føresettt stilt til disposisjon gjennom lokale tilskot.

Eventuelle kostnadsoverskridingar ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt og dei lokalpolitiske vedtaka. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med bompengar og tilskot etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Delen som skal dekkjast av tilskot, skal fordelast etter den same fordelinga som det ordinære tilskotet. Eventuelle overskridingar

for fylkesveger 2010-2019. På dette tidspunktet la fylkeskommunen til grunn at Ryfast vil bli fylkesveg. Det blei sett av 100 mill. kr i 2009-prisnivå til prosjektet. I ettertid er det avklart at Ryfast blir riksveg. Fylkeskommunen har likevel oppretthalde prioriteringa av midlar til Ryfast, jf. fylkestinget si behandling av den oppdaterte finansieringsplanen i møte 22. februar 2011.

Stavanger kommune har gjennom vedtak i bystyret 20. oktober 2008, sak 105/08, gått inn for å stilla til rådvelde 200 mill. kr i tilskot til prosjektet i perioden 2009-2015 (løpande kroner).

Frå "Ryfylkekommunane" (Strand og Hjelmland kommunar, Ryfylkefondet og midlar frå kompensasjonsordninga for auke i arbeidsgjevaravgifta) er det stilt til disposisjon 30 mill. kr. Det er lagt til grunn at midlane er i løpande kroner.

Stavanger Næringsforening har plikta seg til å gje eit tilskot på 30 mill. kr over ein periode på tre år (2012-2014). Det er lagt til grunn at midlane er i løpande kroner.

Forslag til finansieringsplan

Forslag til finansieringsplan for utbygging av Ryfast er vist i tabell 5.1.

ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekt med statlege midlar.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårlegare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auka realtakstane med inntil 20 pst. og forlengja innkrevjingstida med inntil 5 år.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 6,5 pst.

- Innskotsrente: 2 pst.
- Årleg prisstiging: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 20 mill. kr (summen for alle bomstasjonar).

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år.

I denne proposisjonen er det lagt til grunn samla bompeng einntekter på om lag 9,9 mrd. kr i 2012-prisnivå. Om lag 4,8 mrd. kr er føresett nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene, om lag 4,7 mrd. kr til å dekkja lånerenter (basert på 6,5 pst. lånerente) og 0,4 mrd. kr til å dekkja innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

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

- Kostnadsoverslaget aukar opp til kostnadsramma og bompengeselskapet dekkjer sin del av auken.
- Halvert årleg trafikkvekst.
- Årsdøgntrafikken i Solbakk-tunnelen blir redusert med 10 pst. til 3 780 køyretøy (ÅDT).
- Takstauke på 20 pst. etter to år i både Solbakk-tunnelen og Hundvåg-tunnelen.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 25 år, dvs. ein auke på om lag 5 år ut over basisalternativet.

6 Kommunal og fylkeskommunal garanti

Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har fatta garantivedtak for eit maksimalt bompengelån på til saman 6 mrd. kr i 30 år (2010-prisnivå). Garantien er fordelt med 70 pst. på fylkeskommunen og 30 pst. på kommunen. Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet, og den kommunale garantien skal godkjennast av fylkesmannen.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Nærare omtale av prosjektet E39 Eiganestunnelen

Prosjektet E39 Eiganestunnelen omfattar bygging av firefelts veg utanom Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene inkl. ein 3,7 km lang tunnel. Fellesstrekninga med Hundvåg-tunnelen på om lag 0,9 km blir finansiert som ein del av

Eiganestunnelen. Prosjektet vil avlasta området for gjennomgangstrafikk, auka trafikktryggleiken og redusera køproblema. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien er planlagt bygd om til lokalveg. Ved nordre påhogg for tunnelen blir Byhaugtunnelen på dagens E39 lagt om for å inngå i lokalvegnettet, jf. omtale av prosjektet i Prop. 28 S (2011-2012), side 6-7. Reguleringsplan for Eiganestunnelen blei godkjent i 2008 med unnatak av dagsona ved Eiganes Nord der reguleringsplanen blei endeleg godkjent i 2010.

I Prop. 28 S (2011-2012) er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering med bompengar frå Nord-Jærenpakka. Det er ein føresetnad for Ryfast at delar av Eiganestunnelen blir bygd, jf. kap. 1.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 950 mill. 2010-kr og ei kostnadsramme på 2 030 mill. 2010-kr. Omrekna til 2012-prisnivå er styringsramma 2 110 mill. kr og kostnadsramma 2 190 mill. kr. Styrings- og kostnadsramma er i tråd med tilrådinga frå kvalitetssikraren. Desse økonomiske rammene er høvesvis om lag 100 og om lag 70 mill. kr høgare enn tilrådingane frå Statens vegvesen.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for Eiganestunnelen (NN) er rekna til 640 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0,3. Det ligg også føre ein samfunnsøkonomisk analyse frå den eksterne konsulenten. Det er ulike føresetnader for dei to analysane. Resultata kan derfor ikkje samanliknast direkte.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at Ryfast vil gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke og eit nytt fastlandssamband mellom Hundvåg og Stavanger sentrum der det i dag er kapasitetsproblem på Bybrua. Når Ryfast blir opna for trafikk, vil ferjesambanda Lauvvik – Oanes og Stavanger – Tau bli lagt ned. Desse utgjør i dag sambandet mellom Ryfylkekommunane Suldal, Hjelmeland, Strand og Forsand med til saman om lag 18 000 innbyggjarar og Nord-Jæren inkl. regionsenteret Stavanger, E39, Stavanger lufthamn Sola, Risavika hamn og Godsterminalen ved Ganddal.

Samferdselsdepartementet viser vidare til at Rogaland fylkesting har gått inn for 20 – 30 års bompengeperiode (etterskotsinnkrevjing) for Ryfast. Det prosjektet med lengst bompengeperi-

ode som er lagt fram dei siste åra, er Finnfast, der det blei lagt til grunn ein periode for etter-skotsinnkrevjinga på “vel 20 år” (St.prp. nr. 38 (2005-2006)). For fv 469 Hidra fastlandssamband i Vest-Agder blei det lagt til grunn 19 år. Med 30 års bompengerperiode blir finansieringsopplegget svært sårbart. Bompenginntektene blir ikkje tilstrekkelege til å betala ned på bompengelånet i vesentleg grad dei første 15 – 16 åra etter at prosjektet er opna for trafikk. Vidare blir uvissa knytt til trafikk, renter, prisstigning m.m. større dess lengre bompengerperioden er, jf. m.a. St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 og St.meld. nr. 46 (1990-91) Om endring i rammebetingelser for bompengerprosjekt. I desse stortingsmeldingane er bompengerperioden avgrensa til 15 år. Det blir likevel opna for at innkrevjingsperiode på inntil 20 år kan vurderast i spesielle tilfelle. Dette har vore gjort i enkelte ferjeavløysingsprosjekt. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betala ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. Samstundes har det også vore eit politisk ønske om å avgrensa lengda på bompengerperioden av omsyn til trafikantane. Departementet tilrår at det blir lagt opp til ein bompengerperiode på om lag 20 år.

Det første delprosjektet i “Ryfylkepakka” var fastlandssambandet til Finnøy (Finnfast) som blei opna for trafikk i oktober 2009. På bakgrunn av vesentleg høgare trafikk enn lagt til grunn i bompengerproposisjonen blei takstane sette ned frå 1. juli 2011, jf. Prop. 119 S (2010-2011). Sjølv om Ryfast ikkje kan samanliknast direkte med Finnfast, meiner departementet at utviklinga for Finnfast gir ein indikasjon på høg betalingsvilje ved etablering av faste vegsamband i denne regionen.

Ved behandlinga av finansieringsopplegget i februar 2011 slutta fylkestinget seg til at Ryfast blir gjennomført som eit riksvegprosjekt og at Ryfast blir ein del av rv 13. I mars 2012 gjekk fylkestinget inn for at Ryfast blir bygd som eit fylkesveganlegg og overført til staten etter at utbygginga er gjennomført. Samferdselsdepartementet held fast ved at Ryfast blir gjennomført som eit riksvegprosjekt.

Det er tidlegare vurdert å nytta ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003), Innst. S. nr. 272 (2002-2003) og St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan

2010-2019, side 88-89. Ordninga går ut på at innsparte drifts- og kapitalkostnader kan nyttast som delfinansiering av vegprosjekt som avløyser, evt. innkortar, ferjesamband. Framtidige drifts- og vedlikehaldskostnader for det nye veganlegget skal trekkjast frå det innsparte ferjetilskotet. For ferjesambandet Lauvvik – Oanes oppstår det inga netto innsparing for staten. For ferjesambandet Stavanger – Tau utgjorde det fylkeskommunale driftstilskotet om lag 17 mill. kr i 2011. Dette er utgifter som fylkeskommunen ikkje lenger må betala når ferjesambandet blir lagt ned. Samferdselsdepartementet viser til at det fylkeskommunale tilskotet til prosjektet er vesentleg lågare enn kapitaliserte innsparingar.

Forsand kommune har gått i mot finansieringsopplegget for Ryfast. Kommunen ønskjer at fylkesvegprosjektet med tunnel mellom Espedal og Frafjord blir innarbeidd i opplegget. Dersom dette ikkje blir tatt til følge, ber Forsand kommune om at Hundvågtrafikken tar sin del av utgiftene. Samferdselsdepartementet viser til at finansieringsopplegget blei lagt fram etter lokale prosessar. Dei andre kommunane og Rogaland fylkeskommune har slutta seg til finansieringsopplegget. Departementet meiner at samanhengen mellom nytte og betaling er tilfredsstillande. Departementet legg etter dette til grunn at det er tilstrekkeleg lokalpolitisk tilslutning til opplegget. Dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, går departementet likevel inn for at dette skal føra til lågare takstar i Solbakkunnelen.

Samferdselsdepartementet viser til at Eiganestunnelen er føresett delfinansiert med bompengar frå Nord-Jærenpakka. Departementet vil komma tilbake til utbyggings- og finansieringsplan for prosjektet Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre, jf. Prop. 28 S (2011-2012).

9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet i Rogaland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra 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 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av rv 13 Ryfylkesambandet. Vilkårå framgår av denne proposisjonen.
 2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
-
-