



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 28

(2005–2006)

Om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 2. desember 2005,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal. Atlanterhavstunnelen vil gi fast vegsamband mellom Averøy kommune og Kristiansund og Frei kommunar på Nordmøre ved bygging av ein undersjøisk tunnel under Bremsnesfjorden, samt tilknytingsvegar på Averøya og i Kristiansund. Finansieringa er hovudsakleg basert på bompengar, lokale tilskot og alternativ bruk av ferjetilskot. Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006) for budsjettåret 2006.

2 Omtale av utbygginga

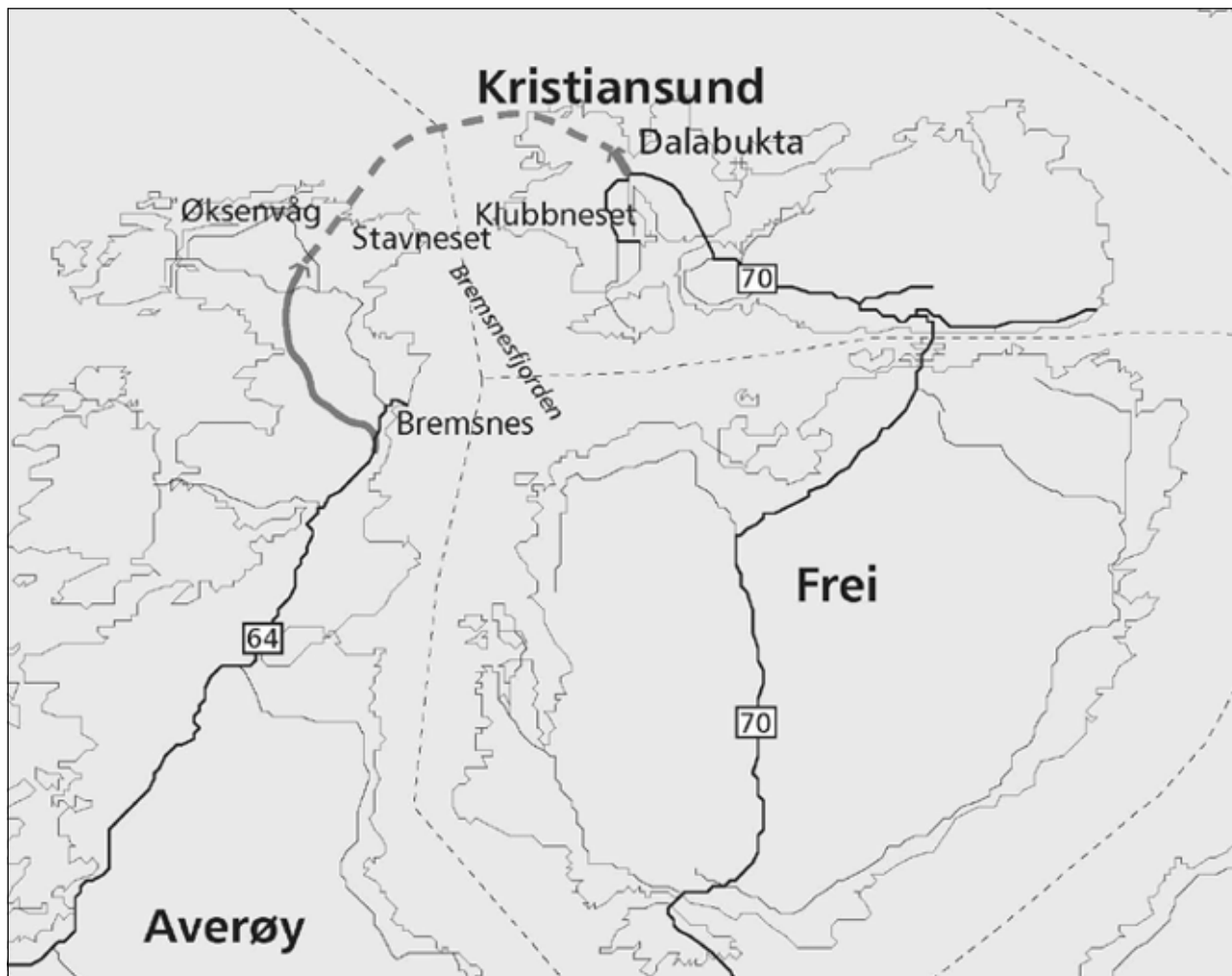
Prosjektet omfattar bygging av 3,9 km ny veg i dagen mellom Bremsnes og Øksenvågen på Averøya, ein undersjøisk tunnel på omlag 5,7 km mellom Øksenvågen og Kristiansund og 0,6 km ny veg i Kristiansund. Vegdirektoratet har godkjent at tunnelen blir bygd med 10 pst. stigning og forbikjøringsfelt i stigningane.

Atlanterhavstunnelen vil betre kommunikasjonane mellom Averøya og Kristiansund og dermed styrke Kristiansund som regionsenter. Ferjesam-

bandet er eit utprega lokalsamband. Ei undersøking av trafikken sommaren 2000 viste at heile 96 pst. av trafikken hadde kommunane Averøy, Kristiansund eller Frei som start- eller slutt punkt for reisa. Dagens ferjesamband har ikkje nattferje, og dette gjer det vanskeleg for innbyggjarane på Averøya å nytte seg av ulike tilbod i Kristiansund på kveldstid, inkl. flytilbodet ved Kristiansund lufthamn.

I arbeidet med hovudplanen for prosjektet blei både tunnel- og bruløysingar vurderte. Brualternativet var om lag 200 mill. kr dyrare enn tunnelalternativet og blei derfor forkasta. Reguleringsplanane for Atlanterhavstunnelen blei vedtekne av kommunestyret i Averøy 8. september 2003 og kommunestyret i Kristiansund 18. juni 2002. I løpet av planprosessen er veglinja justert for å finne ei løysing som er tilfredsstillande ut frå omsynet til kulturminne mellom Bremsnes og Øksenvågen. Bomstasjonen inngår i reguleringsplanen for den delen av prosjektet som ligg i Averøy kommune.

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med prinsippa for styring av statlege investeringar. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 635 mill. kr og ei kostnadsramme på 665 mill. kr. Etablering av bomstasjon inngår i kostnadene for prosjektet. Alle beløp i proposisjonen er oppgitt i 2005-kr, med mindre noko anna er sagt.



Figur 2.1 Kartskisse av prosjektet

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag -46 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til -0,1, og internrenta er rekna til 6 pst. Dei viktigaste nyttefaktorane er redusert reisetid saman med bortfall av ferjekostnader og ulemper ved å bruke ferje.

3 Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Atlantehavstunnelen AS søkte i brev av 16. juli 2002 om løyve til delvis bompengefinansiering av Atlantehavstunnelen. Prosjektet var elles føresett finansiert gjennom lokale tilskot og alternativ bruk av ferjetilskot. Den lokalpolitiske behandlinga av søknaden blei slutført ved at Møre og Romsdal fylkeskommune tilrådde søknaden i møte i fylkestinget 15. oktober 2002. Etter at bompengesøknaden

var behandla lokalt, viste det seg at nokre av føresetnadane i søknaden ikkje var i samsvar med sentrale retningslinjer. Dette gjaldt mellom anna måten alternativ bruk av ferjetilskot var rekna ut på.

Statens vegvesen la derfor eit revidert forslag til finansieringsplan for prosjektet fram for lokalpolitisk behandling. Kommunane i området har slutta seg til forslaget i møte i kommunestyra i Frei og Averøy 16. november 2004 og i Kristiansund 30. november 2004.

Møre og Romsdal fylkeskommune har slutta seg til forslaget gjennom følgjande vedtak i møte i fylkestinget 15. desember 2004:

- «1. Fylkestinget viser til søknaden frå Atlantehavstunnelen AS av 16. juli 2002. Fylkestinget rår til at søknaden med dei endringane som endra føresetnader har ført til, blir godkjent.
2. Fylkestinget legg til grunn følgjande finansieringsplan:

Investeringskostnad:	590 mill. 2003-kr
Inntekter:	
Bompengar:	450 mill. 2003-kr
Kommunale rentefrie lån/tilskot:	122 mill. 2003-kr
Alternativ bruk av ferje-tilskot:	18 mill. 2003-kr

3. Det er mogleg å endre postane i finansieringsplanen. Dette kan skje etter nærare avtalar mellom Statens vegvesen, kommunane og Atlanterhavstunnelen AS.
4. Takstnivået på forskotsinnkrevjinga av bompengar skal setjast som eit tillegg til den til ein kvar tid gjeldande takst i riksregulativet for ferjesambandet Kristiansund-Bremsnes på 3 soner. På det faste sambandet skal takstnivået setjast slik at kjøretøy og personar i gjennomsnitt får eit påslag i taksten på 30 prosent samanlikna med ferjetaksten. Alle trafikantane skal betale bompengar etter dei til ein kvar tid gjeldande reglene for takst- og rabattsystem i bompengeprojekt. Det er ein føresetnad at passasjerar i kjøretøy og kollektivtransport i rute skal betale. Møre og Romsdal fylke aksepterer at det vert lagt opp til ein periode på 20 år med etterskotsbompengar. Takstane skal vidare aukast og/eller bompengeperioden forlengjast i samsvar med regelverket om økonomien i prosjektet skulle svikte. Endeleg takstfastsetjing vil bli behandla som eiga sak.
5. Dersom økonomien i prosjektet skulle bli betre enn føresett, skal innsparinga fordelast mellom trafikantane som får kortare bompengeperiode og kommunane som får delar av det kommunale tilskotet attende.
6. Møre og Romsdal fylke er positiv til å stille simpel garanti for dei låna som Atlanterhavstunnelen AS tek opp. Dette må leggjast fram som eiga sak for fylkestinget når garantisum og garanti-tid er klarlagt.»

I forslaget til handlingsprogram for øvrige riksvegar i Møre og Romsdal for perioden 2006-2015 gjekk Statens vegvesen inn for å setje av 30 mill. kr i statlege midlar til Atlanterhavstunnelen i siste del av tiårsperioden. Ved behandlinga av handlingsprogrammet i møte i fylkestinget 19. april 2005 blei det fatta følgjande vedtak:

«Fylkestinget viser til saksframlegget, men vil ikkje på noverande tidspunkt foreslå eit statleg tilskot til prosjektet (Rv 64 – Atlanterhavstunnelen). Men – dersom statlege styresmakter ved behandlinga av Stortingsproposisjonen krev det, vil fylkestinget kome tilbake til saka, og er da budd på å finne ei løysing.»

Samferdselsdepartementet har i brev til Møre og Romsdal fylkeskommune av 15. august 2005 gjort merksam på at Kommunal- og regionaldepartementet skal godkjenne fylkeskommunale garantiar før saka kan fremjast for Stortinget. Vidare blei det gjort merksam på at eventuelle statlege midlar ut over ferjetilskot til prosjektet skal vere prioriterte i handlingsprogrammet. I møte i fylkesutvalet 29. august 2005 blei det fatta følgjande vedtak:

- «1. Møre og Romsdal fylke garanterer med simpel garanti for dei nødvendige låna som Atlanterhavstunnelen AS tek opp for finansiering av prosjektet Atlanterhavstunnelen. Garantien gjeld for hovudstolen av lånet, maksimalt 577 mill. kr med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekking av eventuelle påløpte renter. Lånet kan ikkje overstige 635 mill. kroner. Garantiansvaret blir redusert i takt med nedbetalinga av lånet og opphøyrar etter 28 år med tillegg av inntil 2 år, jfr. § 6 i garantiforskriftene.
2. Møre og Romsdal fylke ser det no nødvendig at det blir sett av statlege midlar til prosjektet. Møre og Romsdal fylke går inn for å setje av 35 mill. kr frå fylkesfordelt ramme til Møre og Romsdal til prosjektet i 2010. Konsekvensane dette får for handlingsprogrammet blir å vurde-re i samband med handlingsprogrammet for 2010-2019. Møre og Romsdal fylke går også inn for at det blir sett av 30 mill. kr som «betinga» refusjon, som kan bli utløyst i perioden 2010-2013.

Vedtaket er fatta med heimel i §13 i Kommunelova etter fullmakt frå fylkestinget i sak T-65/92.»

4 Trafikkgrunnlag

Prosjektet vil avløyse ferjesambandet mellom Bremsnes på Averøya og Kristiansund sentrum. Ferjesambandet er eit utprega lokalsamband. Som omtalt i pkt. 2 viste ei undersøking av trafikken sommaren 2000 at heile 96 pst. av trafikken hadde kommunane Averøy, Kristiansund eller Frei som start- eller slutt-punkt for reisa. Ferjeleiet si plassering ved buss- og hurtigbåtterminalen i Kristiansund sentrum fører til at mange av trafikantane som reiser frå Averøya til Kristiansund, ikkje treng å ta med bilen på ferja. Ein stor del av trafikantane reiser derfor med ferja utan å vere passasjerar i bil eller buss. Ved ferjeleiet på Bremsnes er det lagt til rette for parkering av bilar, og bussen set av og tek på passasjerar ved ferjeleiet.

Bygging av Atlanterhavstunnelen vil føre mykje av persontrafikken i ferjesambandet over på personbil eller buss. I trafikk- og inntektsprognosen som Statens vegvesen utarbeidde på grunnlag av trafikkundersøkinga sommaren 2000, er dette lagt til grunn. Denne konkluderte med ein eingongsvekst på 73 pst. for kjøretøy og 28 pst. for personreiser. I grunnlaget for prognosen var det føresett bompengetakstar tilsvarande ein auke i ferjetakstane på 30 pst. for alle trafikantgrupper.

Det er knytt stor uvisse til trafikkprognosar for bynære ferjeavløysingsprosjekt. Statens vegvesen sin trafikkprognose blei derfor gjennomgått av Interconsult AS som kom til om lag same resultat. I tillegg har Møreforsking Molde AS gjennomført ein alternativ trafikkanalyse der det blei konkludert med ein vekst på i underkant av 70 pst. for kjøretøy og 30 pst. for personreiser. Tre ulike fagmiljø har følgjeleg komme fram til ein eingongsvekst på om lag 70 pst. for kjøretøy ved bompengetakstar tilsvarande ein auke i ferjetakstane på 30 pst. Med bakgrunn i erfaringar frå fleire bynære prosjekt som har fått lågare trafikk enn føresett, er det etter Statens vegvesen si vurdering likevel knytt stor uvisse til trafikkprognosen for prosjektet. Storleiken på eingongsveksten er vesentleg for finansieringsevna til prosjektet.

På grunnlag av dei gjennomførte trafikkvurderingane tilrår Statens vegvesen at det blir lagt til grunn ein eingongsvekst ved trafikkopning på 60 pst. for kjøretøy og 30 pst. for personreiser i basialternativet. Vidare blir det tilrådd å leggje til grunn ein årleg trafikkvekst i bompengeperioden på 1 pst. Som grunnlag for å vurdere økonomien i prosjektet tilrår Statens vegvesen at det som nedre grense blir lagt til grunn ein eingongsvekst i biltrafikken på 30 pst. Det er lagt til grunn ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 1 100 kjøretøy ved trafikkopning.

Ved kvalitetssikringa av prosjektet har den eksterne konsulentten slutta seg til tilrådinga om å leggje til grunn ein eingongsvekst i biltrafikken på 60 pst., men går inn for at det blir lagt til grunn 15 pst. som nedre grense. Den nedre grensa er basert på vurderingar frå Møreforsking der det er lagt til grunn at det ikkje er ulempekostnader ved bruk av ferje. Sjølv om det er knytt stor uvisse til storleiken på ulempekostnadane, meiner Statens vegvesen at det ikkje er fagleg grunnlag for å leggje til grunn ein føresetnad om at det ikkje er ulempekostnader ved bruk av ferje. Dette avvik både frå standardisert metodikk for vektlegging av ventetid og behandling av ulempekostnader og frå tidlegare analysar på dette området. Statens vegvesen

vurderer derfor ein eingongsauke på 15 pst. som nedre grense som urealistisk lågt.

5 Finansieringsopplegg

Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte sommaren 2006, med fullføring i løpet av 2008. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

- Innsparte ferjetilskot
- Bompengar
- Lokale tilskot
- Forskottering gjennom lokal aksjekapital
- Ordinære statlege midlar

5.1 Innsparte ferjetilskot

Det er lagt til grunn at innsparte statlege ferjetilskot som følgje av at dagens ferjesamband mellom Bremsnes og Kristiansund blir lagt ned, skal nytast til å delfinansiere Atlanterhavstunnelen.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002-2003) slutta samferdselskomiteen seg til prinsippet om å ta utgangspunkt i gjennomsnittleg kostnadsnivå for dei to siste rekneskapsåra når innsparte kostnader til drift av eit samband skal fastsetjast, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003). Ved den lokale behandlinga var tilskotsrekneskapa for 2002 og 2003 lagt til grunn, medan tilskotsrekneskapa for 2003 og 2004 no er lagt til grunn. Dei årlege driftskostnadene for ferja i sambandet Bremsnes – Kristiansund er etter dette rekna til 21,5 mill. 2005-kr. Inntektene i sambandet er rekna til 18,9 mill. kr. Nedlegging av sambandet vil følgjeleg gi ei årleg innsparing i driftstilskotet på 2,6 mill. kr. Drifts- og vedlikehaldskostnadene i det nye vegsambandet er rekna til om lag 3,7 mill. kr, og desse skal trekast frå det innsparte ferjetilskotet. Dette gir ein årleg netto auke i driftskostnadene på 1,1 mill. kr. Bygginga av Atlanterhavstunnelen vil følgjeleg medføre ein samla *auke* i dei statlege driftskostnadene på 17 mill. kr over ein 15-årsperiode.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002-2003) slutta samferdselskomiteen seg til at gjennomsnittlege kapitalkostnader for heile ferjeflåten skal leggjast til grunn ved fastsetting av den årlege innsparinga i kapitalkostnader. For å halde kroneverdien tilnærma konstant gjekk samferdselskomiteen inn for at i tillegg til basisverdien på 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje skal det leggjast til grunn ein årleg auke på 2,5 pst. i 15-årsperioden, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003). Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte kapitalkostnader på 69 mill. kr. Storleiken på bidraget er basert på at

forskotteringa frå bompengeselskapet skjer i perioden 2006-2008 og at tilbakebetalinga frå staten startar i 2009.

Det samla finansieringsbidraget til prosjektet frå innsparte ferjetilskot blir etter dette på 52 mill. kr.

5.2 Bompengar

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Bremsnes – Kristiansund i om lag 2 ½ år frå prosjektet er godkjent av Stortinget og fram til trafikkopning. Etter fullføring av Atlanterhavstunnelen er det lagt til grunn i underkant av 18 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar i det nye vegsambandet.

Ved forskotsinnkrevjinga er det føresett å auke ferjetakstane med tre takstsoner, noko som tilsvargar eit tillegg på om lag 30 pst. Dette er føresett å gi eit gjennomsnittleg bompengepåslag på 14,40 kr per kjøretøy og 4,80 kr per passasjer. Det er føresett rabattar etter rabattordningane i riksregulativet for ferjetakstar.

Det er føresett etterskotsinnkrevjing i ein bemanna bomstasjon ved Øksenvågen på Averøya. Det er lagt til grunn innkrevjing av bompengar i begge retningar. Det er føresett tre takstgrupper for kjøretøy og passasjerbetaling. For kollektivtransport i rute er det lagt til grunn bompengennekkvjing av både kjøretøy og passasjerar. Det er lagt til grunn bompengetakstar tilsvarende ein auke i ferjetakstane på om lag 30 pst, noko som er rekna å gi gjennomsnittstakstar på 62,30 kr per kjøretøy og 20,70 kr per passasjer. Det er førebels rekna med at dette vil føre til takstar på 75 kr for personbilar, 350 og 570 kr for tunge bilar og 30 kr for vaksne passasjerar. Det er føresett rabattar i tråd med gjeldande takstretningslinjer.

Ved endeleg fastsetting av takstnivået er det ein føresetnad at netto bompengennekt ikkje blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i denne proposisjonen. Det er vidare ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Det er venta at bompengennektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på om lag 600 mill. kr. Av dette kjem om lag 8 mill. kr frå forskotsinnkrevjinga. I tillegg kjem bompengar til dekning av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Lengda på bompengeperioden

I St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 og i 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 kan vere aktuelt. Bakgrunnen for å avgrense lengda på innkrevjingsperioden er omsynet til trafikantane og at uvisse knytt til ulike føresetnader for finansieringsvurderingane aukar framover i tid.

For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betale bompengar i form av ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. Vegdirektoratet tilrår at det blir akseptert å leggje til grunn om lag 18 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar for ferjeavløysingsprosjektet Atlanterhavstunnelen. Av omsyn til fylkeskommunen sitt garantiansvar tilrår Vegdirektoratet at høvet til å auke takstane og forlengje innkrevjingsperioden blir oppretthalde sjølv om bompengeperioden blir forlengta, jf. pkt. 5.5.

Takstsystem

I arbeidet med å innføre AutoPASS er det vurdert som ønskjeleg at passasjerbetaling skal utgå i alle bomstasjonar. Utviklinga av heilautomatiske bomstasjonar gjer det også ønskjeleg å fjerne passasjerbetalinga. Det er vidare sett i gang ei forsøksordning som grunnlag for å vurdere fritak for passasjerbetaling på ferje. Alle desse faktorane trekker i retning av fritak for passasjerbetaling i bomstasjonen.

Eit eventuelt fritak for passasjerbetaling, inkl. passasjerar som kjører kollektivt, vil gi vesentleg lågare eingongsvekst i trafikken. Det totale inntektstapet utan passasjerbetaling er rekna til nærare 100 mill. kr. Fritak vil derfor medføre at prosjektet ikkje kan finansierast utan vesentlege statlege midlar sjølv om bompengeperioden er auka i høve til det normale (15 år).

Ved behandlinga av St.meld. nr. 46 (1990-1991) uttalte fleirtalet i samferdselskomiteen at det kan verke urimelig at eit ferjeavløysningsprosjekt ikkje kan realiserast fordi det ikkje blir opna for betaling av bompengar for passasjerar og kollektivtrafikk. Fleirtalet la derfor til grunn at slik betaling kan vurderast dersom det er lokal semje om dette og økonomien i prosjektet er avhengig av slik betaling. På denne bakgrunn går Vegdirektoratet inn for at betaling av bompengar for passasjerar og kollektivtrafikk blir lagt til grunn i bompengereordninga for Atlanterhavstunnelen.

5.3 Lokale tilskot

Averøy, Kristiansund og Frei kommunar har sagt seg villige til å gå inn med eit tilskot på til saman

122 mill. 2003-kr til prosjektet, fordelt med 28,080 mill. kr frå Averøy, 88,920 mill. kr frå Kristiansund og 5,0 mill. kr frå Frei. I samband med kjøp av renteopsjon er 1,7 mill. kr av tilskotet nytta til delfinansiering av kostnadane ved kjøpet. Tilskotet til prosjektet utgjer etter dette 127 mill. 2005-kr som er føresett utbetalt i 2006.

Av dei lokale vedtaka går det fram at kommunane i prinsippet vil yte desse midlane som tilskot. Det er imidlertid lagt til grunn at dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, skal innsparingar fordelast mellom trafikantane som får kortare bompengeperiode og kommunane som får delar av tilskotet tilbakebetalt, jf. nærare omtale i pkt. 5.5.

Bankar og næringsliv i området har førebels sagt seg villige til å forskottere til saman 6,4 mill. kr gjennom innbetaling av ekstra aksjekapital. Forskottinga er føresett tilbakebetalt med bompengar i slutten av innkrevjingsperioden med kompensasjon for prisstigning. I standardteksten for avtalen med bompengeselskapet heiter det at aksjekapital skal kunne tilbakebetalast med ein sum som er lik innbetalt aksjekapital justert med 80 pst. av endringa i Statistisk sentralbyrå sin konsumprisindeks. Etter Vegdirektoratet sitt syn er den føresette innbetalinga av ekstra aksjekapital i realiteten ei forskottering på lik linje med ordinære forskottingar. Følgjeleg meiner direktoratet at tilbakebetalinga skal skje utan kompensasjon for prisstigning og renteutgifter, i samsvar med gjeldande retningslinjer for forskottingar.

5.4 Ordinære statlege midlar

I møte i fylkesutvalet 29. august 2005 gjekk fylkeskommunen inn for å setje av 35 mill. kr til prosjektet innafor fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger i Møre og Romsdal i 2010. Konsekvensane for andre prioriteringar vil bli handsama i samband med handlingsprogrammet for perioden 2010-2019, jf. pkt. 3.

5.5 Forslag til finansieringsplan

Styringsramma for prosjektet er 635 mill. kr. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, inkl. kostnadene ved forskottinga, rekna til om lag 180 mill. kr. Samla gir dette eit finansieringsbehov på om lag 815 mill. kr. Det er lagt til grunn ein finansieringsplan som vist i tabell 5.1.

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2005-kr
Forskottering – innsparte ferjetilskot	52
Bompengar – forskotsbompengar*	8
Bompengar – etterskotsbompengar på prosjektet *	593
Tilskot frå Kristiansund, Aure og Frei kommunar	127
Ordinære statlege midlar	35
Sum	815

* I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

5.5.1 Endringar i økonomien for prosjektet

Eventuell kostnadsauke og/eller redusert inntening

Eventuell kostnadsauke skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet, der det berre er føresett 35 mill. kr av ordinære statlege midlar, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 94 pst. av overskridingar opp til kostnadsramma, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003), og staten 6 pst. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjeleg dekkast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år. I tillegg vil ordninga med betinga refusjon bli nytta.

Eventuell kostnadsreduksjon og/eller auka inntening

Dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, har Averøy, Kristiansund og Frei kommunar gått inn for at trafikantane og kommunane skal godskrivast, slik at bompengeperioden blir redusert og kommunane får tilbakebetalt delar av tilskotet. Møre og Romsdal fylkeskommune har i sitt vedtak i fylkestinget 15. desember 2004 slutta seg til eit slikt opplegg.

Ved tidlegare vedtekte ferjeavløysingsprosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansieringsplanen, er det lagt til grunn at eventuell reduksjon i prosjektkostnadane skal godskrivast post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanses før det er gått 15 år. Auka inntening har vore føresett å bidra til å redusere bompengeperioden.

Vegdirektoratet tilrår at så lenge perioden med etterskotsinnkrevjing ligg an til å bli lengre enn 15

år, skal eventuelle innsparingar delast mellom trafikantane og kommunane, i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Dersom innkrevjingsperioden ligg an til å bli kortare enn 15 år, går Vegdirektoratet inn for at eventuelle innsparingar skal godskrivas post 72, som for tidlegare vedtekne ferjeavløysingsprosjekt. Ved auka inntening går Vegdirektoratet inn for at denne skal delast mellom trafikantane og kommunane, uavhenging av om perioden med etterskotsinnkrevjing vil bli over eller under 15 år.

5.6 Andre føresetnader for finansieringsplane

I finansieringsanalysar for bompengeprojekt har det vore vanleg å leggje til grunn ei lånerente på 8 pst. Ut frå dagens rentenivå er dette høgt, men føresett lånerente skal avspegle uvissa i heile nedbetalingsperioden. Ved behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002-2003) gjekk Samferdselskomiteen inn for at rentesatsen i bindande låneavtale for 15-årsperioden kan leggjast til grunn, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003), side 10. Bompengeselskapet har inngått opsjonsavtale med ein bank som gjer det mogleg for selskapet å binde lånerenta for 90 pst. av kostnadene med ei maksimal rente på 5,3 pst. fram til 2025. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen. For resten av bompengeperioden er det lagt til grunn ei lånerente på 8 pst.

Opsjonsavtalen som bompengeselskapet har inngått, er tidsavgrensa til 22. desember 2005. Etter Vegdirektoratet sitt syn må det vere ein føresetnad at perioden med etterskotsinnkrevjing av bompengar ikkje blir over 18 år i basisalternativet. Følgjeleg meiner Vegdirektoratet at bompengeselskapet må inngå ein ny opsjons- eller fastrenteavtale som sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i gjeldande avtale. Dette er lagt til grunn for finansieringsanalysen. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Eingongsvekst i biltrafikken 60 pst.
- Eingongsvekst i passasjertrafikken 30 pst.
- Årleg trafikkvekst 1 pst.
- Årleg prisstigning 2 pst.
- Årlege kostnader til bompenginnkrevjing (etterskotsinnkrevjing) 4,4 mill. kr
- Forskottering i første byggjeår gjennom innbetaling av aksjekapital
- Utbetaling av lokale tilskot i første byggjeår
- Utbetaling av innsparte ferjetilskot over 15 år etter trafikkopning utan kompensasjon for renter og prisstigning
- Bompengetakstar tilsvarande ein auke i ferjetakstane på omlag 30 pst.

- Betaling for passasjerar og kollektivtrafikk
- Start på forskotsinnkrevjinga i juli 2006
- Start på etterskotsinnkrevjinga i januar 2009.

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing av bompengar rekna til i underkant av 18 år. Dersom det skal leggjast til grunn 6,5 pst. lånerente, slik det er gjort i seinare tid for bompengeprojekt som ikkje har inngått renteavtale før Stortinget si behandling av saka, er innkrevjingsperioden rekna til i underkant av 21 år. Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Eingongsveksten i biltrafikken blir redusert frå 60 til 30 pst.
- Ingen trafikkvekst
- Kostnadsauke opp til kostnadsramma
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år.

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing av bompengar rekna til om lag 25 år. I eit slikt tilfelle vil ordninga med betinga refusjon bli nytta, og bompengeperioden vil då bli i underkant av 23 år. Med 6,5 pst. lånerente og betinga refusjon er innkrevjingsperioden rekna til i underkant av 28 år. Lånegjelda let seg følgjeleg ikkje nedbetale innafor maksimal innkrevjingsperiode med så høg rente.

Økonomien i prosjektet er svært følsam for endringar i føresetnadene, særleg endringar i trafikkveksten. Dette kan illustrerast ved å rekne på ulike mindre pessimistiske endringar i føresetnadene:

- Eingongsvekst i biltrafikken på 40 pst. medan dei andre pessimistiske føresetnadene står fast: Innkrevjingsperiode på om lag 22 år.
- Trafikkvekst på 1 pst. medan dei andre pessimistiske føresetnadene står fast: Innkrevjingsperiode på om lag 21 år.
- Kostnadsauke opp til kostnadsramma, men med trafikkvekst som i basisalternativet og takstauke på 20 pst. etter 2 år: Innkrevjingsperiode på i underkant av 16 år.

Eit takstpåslag på 20 pst. vil kunne endre reisevanane til trafikantane. Innbyggjarane på Averøya kan til dømes velje å nytte seg meir av tilboda i Molde, som ligg ein times kjøretur unna. Dette er det ikkje teke omsyn til i reknestykka over.

5.7 Fylkeskommunal garanti og betinga refusjon

Som det går fram av pkt. 3 har fylkesutvalet i møte 29. august 2005 fatta vedtak om fylkeskommunal garanti for eit bompengelån på inntil 635 mill. kr.

Fylkeskommunen går vidare inn for at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet med inntil 30 mill. kr frå den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal i perioden 2010-2013.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mogleg å handtere innafor ein periode med etterskotsinnkrevjing av bompengar på 23 år etter at realkostane er auka med inntil 20 pst. og bompengeselskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Atlanterhavstunnelen vil betre kommunikasjonane mellom Averøya og Kristiansund og dermed styrke Kristiansund som regionsenter. Ferjesambandet er eit utprega lokalsamband. Utbygginga av vegsambandet vil gjere det lettare for innbyggjarane på Averøya å nytte seg av ulike tilbod i Kristiansund, inkludert flytilbodet ved Kristiansund lufthamn. Prosjektet skal finansierast gjennom innsparte ferjetilskot, bompengar, lokale tilskot, forskottering og ordinære statlege midlar.

Det er ein føresetnad at finansieringa i hovudsak skal skje gjennom bompengar og lokale tilskot. Dette gjer det mogleg å få ei raskare realisering av prosjektet enn det som elles ville vore mogleg innafor ordinære statlege riksveggrammer. Møre og Romsdal fylkeskommune har garantert for eit bompengelån på inntil 635 mill. kr. Fylkeskommunen har vidare gått inn for at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet med inntil 30 mill. kr frå den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal i perioden 2010-2013.

Med dei føresetnadene som er lagt til grunn i finansieringsplanen, er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til i underkant av 18 år, som går ut over det som er normal innkrevjingsperiode (15 år). For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betale bompengar i form av ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Vegdirektoratet si tilråding om å akseptere om lag 18 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar for ferjeavløysingsprosjektet Atlanterhavstunnelen.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene, særleg endringar i trafikkveksten.

Det må derfor vere ein føresetnad at bompengeselskapet må ha ein opsjons- eller fastrenteavtale som sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i gjeldande avtale, og som også er lagt til grunn i finansieringsplanen. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengevalen blir underskriven.

Bankar og næringsliv i området har førebels sagt seg villige til å forskottere til saman 6,4 mill. kr gjennom innbetaling av ekstra aksjekapital. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Vegdirektoratet si tilråding om at innbetalinga må behandlast som ordinær forskottering. Samferdselsdepartementet føreset at aksjonærane aksepterer dette.

Samferdselsdepartementet støttar Vegdirektoratet si tilråding om at så lenge perioden med etterskotsinnkrevjing ligg an til å bli lengre enn 15 år, skal eventuelle innsparingar delast mellom trafikantane og kommunane, i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Dersom innkrevjingsperioden ligg an til å bli kortare enn 15 år, skal eventuelle innsparingar godskrivast post 72, som for tidlegare vedtekne ferjeavløysingsprosjekt. Vidare støttar Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet si tilråding om at ved auka inntening skal denne delast mellom trafikantane og kommunane, uavhengig av om perioden med etterskotsinnkrevjing vil bli over eller under 15 år.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen), vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64
Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i
Møre og Romsdal**

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Atlanterhavstunnelen AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av vegsambandet rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.
