



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 27

(1999-2000)

Om fortsatt forhåndsbompenger til
Eiksundsambandet og forventet
byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 26. november
1999, godkjent i statsråd samme dag.*

1 Innledning

Eiksundsambandet vil gi fast vegsamband mellom øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande med til sammen 22 000 innbyggere og fastlandskommunene Ørsta og Volda med til sammen 18 000 innbyggere. De fire øykommunene er i dag knyttet sammen med veger og bruer, og mot omverden med fire ferjesamband og et hurtigbåtsamband. Vegsambandet vil avløse ferjesambandet Eiksund-Rjånes.

Ferjeavløsningsprosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, s. 123-124. Samferdselsdepartementet tok sikte på å legge fram en proposisjon om forhåndsbompenger i løpet av våren 1997. I St.prp. nr. 75 (1996-97) Om forskotsbompenger til Eiksundsambandet ble det foreslått å gi tillatelse til å kreve inn forhåndsbompenger til prosjektet i ferjesambandet Eiksund-Rjånes. Ved behandlingen av proposisjonen 17. juni 1997, jf. Innst. S. nr. 265 (1996-97) fattet Stortinget vedtak om innkreving av forhåndsbompenger fra 1. juli 1997, eller så snart som praktisk mulig. Innkreving av bompenger på ferja kom i gang 1. august 1997.

2 Beskrivelse av prosjektet

2.1 Beliggenhet og tekniske data

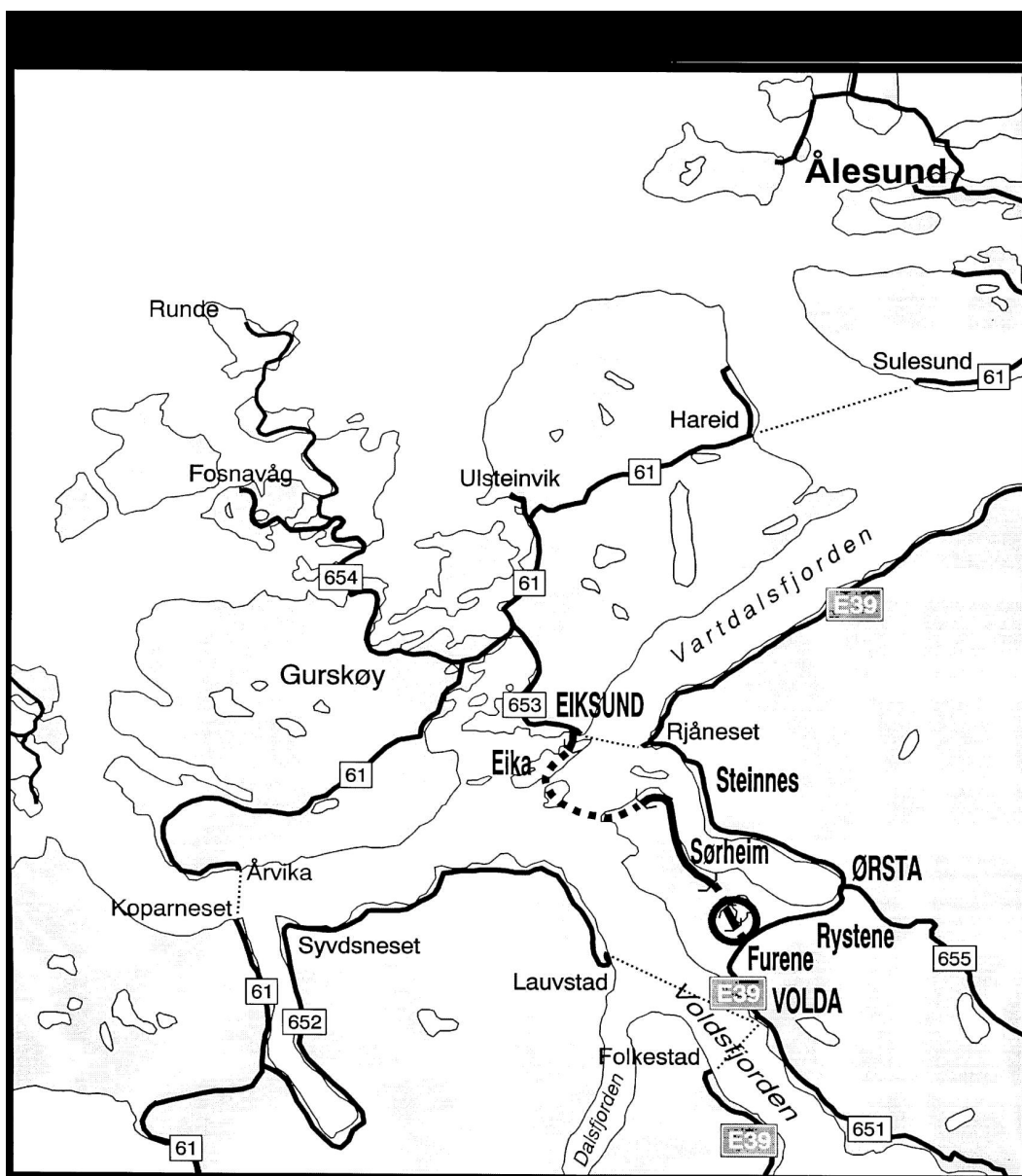
I prosjektet inngår en undersjøisk tunnel på 7 765 meter som går mellom øya Eika i Ulstein kommune og Steinnesstranda på grensen mellom Volda og Ørsta kommuner. Største stigning i tunnelen blir 10 pst., og tunnelen er planlagt bygd med delvis tre kjørefelt. Laveste punkt vil ligge 290 meter under havoverflaten.

Videre skal det bygges en fritt-frambyggbru i betong mellom Eika og Eiksund. Lengden på brua blir 405 meter med et seilløp på 16 meters høyde. På land skal det bygges 4 900 meter ny riksveg i dagen og to tunneler på henholdsvis 1 160 og 630 meter.

I tillegg til hovedprosjektet (ny rv 653) kommer ombygging av 300 meter av Ev 39 ved Furene, 600 meter gang- og sykkelveger, 850 meter ny fylkesveg og utbedring av 4 300 meter av fv 47 mellom Steinnestranda og Berkneset. Utbedringen av fv 47 vil gi rassikker veg til Berkneset.

For tunnelbyggingen er det utført omfattende ingeniørgeologiske forundersøkelser. Undersøkelsene for den undersjøiske tunnelen ble avsluttet våren 1999.

Byggetiden for den undersjøiske tunnelen er beregnet til rundt 3 år. Hele prosjektet kan gjennomføres i løpet av 4 år.



Figur 2.1

2.2 Planstatus

Vegdirektoratet godkjente hovedplanen, alternativ Steinnes (1E + 2F), for Eiksundsambandet 26. februar 1997. I godkjenningsvedtaket ble det også godkjent en alternativ løsning med lengre undersjøisk tunnel, Steinnesstranda (1E + 2A/F), i tilfelle arkeologiske funn på Ytre Steinnes ville stenge for den første løsningen. Etter nye arkeologiske funn våren 1997, vedtok Møre og Romsdal fylkeskommune den alternative løsningen. Denne ble godkjent av Vegdirektoratet 19. november 1997.

Eiksundsambandet er delt inn i tre reguleringsparseller:

- Eiksund-Eika, reguleringsplan godkjent av Ulstein kommune 2. juli 1998.
- Steinnesstranda-Sørheim-Vikaura, reguleringsplan godkjent av Ørsta kommune 31. august 1998.

Om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksundsambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal

- Hovdevatnet-Furene, reguleringsplan godkjent av Ørsta kommune 7. desember 1998, og av Volda kommune 17. desember 1998.

2.3 Trafikkprognoser

Årsdøgntrafikken på ferjesambandet Eiksund-Rjånes, som skal erstattes, lå i 1998 på rundt 660 kjøretøy. Det var en spesielt sterkt vekst i trafikken på vel 9 pst. fra 1997 til 1998, og i første halvdel av 1999 har den vokst med 5 pst. i forhold til 1998. Andelen tungtrafikk har de siste årene ligget på 7,5 pst. I åpningsåret er det antatt en årsdøgntrafikk på om lag 900 kjøretøy.

I bompengeregningene er det gått ut fra en engangsøkning i trafikken på 30 pst. ved åpning av sambandet og videre en årlig vekst på 1 pst. At momentanveksten ikke forventes å bli høyere skyldes at reisekostnader for eksisterende trafikk ikke blir vesentlig redusert.

2.4 Anleggskostnader

Kostnadsoverslaget for sambandet er 750 mill. kr (1999-kr) og har en usikkerhet på +/-10 pst.

Som en kvalitetssikring av overslaget har NTNU/SINTEF utarbeidet en selvstendig kostnadsanalyse av prosjektet. Dette overslaget ligger 7 pst. lavere enn Vegvesenets overslag. Differansen skyldes i hovedsak gjennomgående lavere enhetspriser, lavere kostnader ved grunnerv og mindre omfang av vannsikring i tunnelen. Ut fra erfaring fra tilsvarende byggeprosjekter, mener Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen sitt overslag på 750 mill. kr bør legges til grunn.

På grunnlag av resultatet fra de siste kjerneboringene er traséen for den undersøiske tunnelen justert litt mot vest under Yksøysundet. Tunnellengden er dermed 35 meter lengre enn det som ligger inne i kostnadsoverslaget. Det er imidlertid regnet med at kostnadene ved 35 meter lengre tunnel blir oppveid av lavere kostnader til sikring som følge av traséjusteringen.

2.5 Virkninger av prosjektet

Det som bidrar til den økonomiske effekten av prosjektet er lavere tidskostnader (reisetid), og at ferjekostnader og ulempekostnader for ferjetrafikantene forsvinner. I motsatt retning trekker høyere vedlikeholdskostnader og kjøretøykostnader, men først og fremst anleggskostnadene.

Netto nytte av utbyggingen er beregnet til -330 mill. kr, neddiskontert over 25 år. Ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering er utbygging av sambandet ikke lønnsomt. Nyttekostnadsbrøken (netto nytte delt på kostnader) vil være om lag -0,4 for prosjektet. Denne beregningen er basert på prissatte konsekvenser. Det betyr at enkelte miljø- og samfunnsmessige virkninger ikke går i en slik analyse.

De negative miljøkonsekvensene av prosjektet er håndtert gjennom planprosessene. Det er planlagt en sjøfylling i Eiksundet i tilknytning til Eiksundbrua. Eiksundet er et strømsøkt sund slik at det ikke er ventet problemer med vannutskiftingen. Som omtalt under kap 2.2 er konflikter i forhold til kul-

turminner på Ytre Steinnes unngått ved å endre traséen for den undersjøiske tunnelen.

Eiksundsambandet kan ha flere positive samfunnsmessige virkninger. Mens øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande har mye industri, har fastlandskommunene Ørsta og Volda offentlige tilbud som sykehus og høgschooler. Et fast vegsamband vil bidra til at distriktet knyttes bedre sammen og at arbeidsmarkedsområdet og det offentlige og private servicetilbudet utvides. Dette kan slå positivt ut for næringsliv og bosetting.

3 Finansiering og bompengordning

3.1 Forutsetninger for finansieringsanalysen

Utbyggingen av Eiksundsambandet er planlagt finansiert med en kombinasjon av bompengelån og statlige midler. Bompenger kan finansiere om lag 135 mill. kr (1999-kr), dvs. 18 pst. av investeringskostnadene på 750 mill. kr. Behovet for statlige midler blir med dette 615 mill. kr.

De beregninger som ligger til grunn i finansieringsanalysen tar utgangspunkt i at anlegget startes opp i 2001 og at det kreves inn forhåndsbompenger på ferja fram til åpning av sambandet i 2004.

Andre forutsetninger i finansieringsanalysen:

- innkrevingsperiode for etterskuddsbompenger på 15 år
- momentanvekst i trafikken på 30 pst., deretter årlig trafikkvekst på 1 pst.
- årlig prisstigning på 2 pst.
- lånerente på 9 pst.
- innskuddsrente på 4 pst.

Bompenginntektene er beregnet ut fra takstsone 7 i riksvegferjeregulativet. Ferjesambandet er normalt i sone 4, men har nå et 3 soners tillegg for innkreving av forhåndsbompenger. Bompengetakstene etter utbygging vil dermed tilsvare det takstnivået som trafikantene står overfor i dag.

Det legges videre til grunn at takstoppelaget blir som for andre ferjeavløsningsprosjekt med 3 takstgrupper for biler, at det skal tas avgift av passasjerer, og at det i kollektivtransport i rute blir innkrevd avgift både fra kjøretøy og passasjerer. I tråd med takstretningslinjene vil takstene justeres i samsvar med prisutviklingen. Det er lagt opp til at takstsystem og takstnivå skal gjennomgå endelig lokalpolitisk behandling før sambandet åpner.

Dersom fylkeskommunen stiller garanti for bompengeselskapets låneopp- tak, jf. kap. 3.2, vil det kunne gi en lavere lånerente. Ved å redusere lånerenten fra 9 pst. til 8 pst. i finansieringsanalysen, vil bompengebidraget komme opp i 150 mill. kr, altså 20 pst. av investeringskostnadene.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Eiksundsambandet AS i styremøte 27. oktober 1999 fattet vedtak om et bompengebidrag på 187 mill. kr (basert på bompengebeløp på 150 mill. kr, forhåndsbompenger på 25 mill. kr samt bidrag fra kommunene og industrien på 12 mill. kr), tilsvarende om lag 25 pst. ved et kostnadsoverslag på 750 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil vise til at disse beregningene avviker fra de beregninger departementet har mottatt fra Vegdirektoratet. I Vegdirektoratets beregninger er forhåndsbompenger innkrevd fram til 2000 anvendt til planlegging, og fra 2000 til 2004 inkludert i den anslåtte bompengandelen. Forhåndsbompengene kommer således ikke i tillegg, slik det framgår i styrets beregninger. Det er også uklart om bidraget fra kommuner og industrien er ment som direkte tilskudd som vil redusere den statlige andelen i prosjektet tilsvarende.

Det er alltid betydelig usikkerhet knyttet til prognoser for bompenginntekter. Samferdselsdepartementet vil understreke betydningen av å basere

prognosene på nøkterne forutsetninger. Departementet finner ikke grunnlag for å fravike Vegdirektoratets forutsetninger og beregninger mht. bompengbidrag.

3.2 Fylkeskommunal garanti og betinget refusjon

Fylkeskommunen har i prinsippet sagt seg villig til å garantere for bompengelånet og gå inn på en ordning med betinget refusjon. Fylkeskommunen har gjort vedtak om å tilrå at 30 mill. kr av bompengelånet blir gitt med betinget refusjon. Beløpet på 30 mill. kr er skjønnsmessig fastsatt. Dersom en hadde fastsatt den betingede refusjonen ut fra standard forutsetninger, ville den vært i størrelsesorden 100 mill. kr.

4 Lokal behandling

Bompengeselskapet Eiksundsambandet AS har søkt om tillatelse til å kreve inn bompenger for å finansiere utbyggingen av sambandet i brev til vegkontoret i Møre og Romsdal av 11. april 1998.

I brev av 28. mai 1998 tilrådte vegkontoret de berørte kommunene (Ørsta, Volda, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid) å imøtekomme søknaden fra selskapet.

Kommunestyrene i Herøy, Sande, Ørsta, Hareid og Ulstein har alle gått enstemmig inn for prosjektet. Volda kommunestyre har med 29 mot 3 stemmer også gått inn for prosjektet.

Vegkontoret ga i brev av 29. september 1998 tilråding til fylkeskommunen om å godkjenne bompengesøknaden. I sin behandling av saken fattet fylkestinget følgende enstemmige vedtak (sak T-69/98):

1. Møre og Romsdal fylkesting rår til at Eiksundsambandet AS sin søknad om delvis finansiering av Eiksundsambandet blir godkjent.
2. Etterskotsbompengene blir kravd inn etter dei reglar som gjeld for fergeavløysingssamband og nivået på bompengane blir rekna ut etter takstane i riksvegfergeregulativet i takstsone 7 i det året Stortinget gjer vedtak om bompengefinansiering.
3. Møre og Romsdal fylkesting seier seg samd i at bompengar blir kravde inn både frå passasjerar og kollektivtrafikk i rute. Fylkestinget føreset at fylkeskommunen og kommunane får behandle søknaden om takstar og takstsystem i god tid før det faste sambandet opnar. Dersom det viser seg at nye og automatiske system for innkrevjing av bompengar vil vere ei betre løysing, føreset fylkestinget at dette blir vurdert i samband med fastsetjing av takstsystemet.
4. Møre og Romsdal fylkesting tek til vitande at bompengeperioden er utrekna til å vare 15 år etter opning og skal dekkje om lag 130 millionar kroner av investeringane pluss finansieringskostnader.
5. Møre og Romsdal fylkesting føreset at det vert løyvd 600 millionar 1998-kroner over statsbudsjettet til prosjektet og at resten blir finansiert ved bompengelån.
6. Møre og Romsdal fylkesting føreset at ein i samband med utarbeiding av avtalen mellom Vegdirektoratet, fylkeskommunen og bompengeselskapet vil kome attende til fordelinga mellom refusjon på vilkår og fylkeskommunal garanti. Fylkestinget seier i prinsippet seg viljug til å garantere for bompengelånet og å gå inn på ordninga med refusjon på vilkår.
7. Møre og Romsdal fylkesting ber om at forskottsinnkrevjinga av bompengar vert forlenga fram til opning av det faste sambandet.»

5 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet ser at Eiksundsambandet vil kunne ha en regional betydning. Departementet har i den forbindelse vurdert et forslag om snarlig oppstart forutsatt at fylkeskommunen ved sin behandling av Nasjonal transportplan prioriterer prosjektet. I etatsforslaget til Nasjonal transportplan for 2002-2011 har Vegdirektoratet foreslått en fylkesfordelt investeringsramme for Møre og Romsdal på i alt 1 050 mill. kr. For første fireårsperiode (2002-2005) er det foreslått en ramme på 360 mill. kr. Prioriterte tiltak i 2002-2005 er legging av fast dekke/utbedring på riksvegstreknings med grusdekke og mindre investeringstiltak som bl.a. utbedring av ferjekaier, rassikring og bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg mener Vegdirektoratet at det også vil være riktig å satse på utbedring av eksisterende vegnett som bl.a. ny Skodje bru på rv 661.

Som nevnt i pkt 3.1 vil behovet for statlige midler til prosjektet være om lag 615 mill. kr etter den foreløpige foreliggende finansieringsplan. Rasjonell anleggsdrift tilsier at Eiksundsambandet ferdigstilles i løpet av fire år. Ved en eventuell oppstart på prosjektet må det være en forutsetning at riksvegmidler blir bevilget i samsvar med den mest rasjonelle framdriftsplanen, dvs. i størrelsesorden 180-200 mill. kr pr. år. En utbygging av Eiksundsambandet i perioden 2001-2004 vil derfor kreve en investeringsramme i perioden 2002-2005 som er minst to ganger større enn den som er foreslått i fagetatens forslag til Nasjonal transportplan i samme periode. Etter departementets syn må det derfor arbeides videre med finansieringsplanen både i forhold til lokale bidrag, og på basis av de endelig planrammer som blir avklart i Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet anser det ikke som realistisk med oppstart av prosjektet før i 2002.

Samferdselsdepartementet vil påpeke at prosjektet på sentrale punkter ikke tilfredsstiller retningslinjene for bompengeprojekter. Retningslinjene forutsetter minst 50 pst. bompengandelen, mens for Eiksundsambandet vil bompengandelen bli maksimalt 20 pst. Det foreligger heller ikke en avklart finansieringsplan. Det er blant annet ikke kjent hvilke økonomiske rammer prosjektet må prioriteres innenfor. Dette blir først avklart ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Fylkeskommunen har ikke fattet bindende vedtak om garanti for låneopptak, jf. pkt. 6 i fylkestingets vedtak (sak T-69/98). Slik garanti påvirker rentenivået og dermed bompengandelen. Skal prosjektet kunne startes opp i første periode av Nasjonal transportplan (2002-2005), er det nødvendig at det tilføres et betydelig bidrag fra lokalt hold. Samferdselsdepartementet finner at dersom prosjektet startes opp i 2002, må andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjøre 30 pst. av kostnadene. Departementet forutsetter også at fylket gir prosjektet topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme i Nasjonal transportplan.

Det må etter dette tas stilling til fortsatt forhåndsinnkrevning av bompenger på ferja. Forhåndsinnkrevningen startet opp 1. august 1997. Normal lengde på slik forhåndsinnkrevning før oppstart av et prosjekt er 3 år, jf. St.meld. nr. 46 (1990-91) Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter, s. 27. I St.meld. nr. 46 heter det videre at «Forhåndsbompenger vil være i konflikt

med prinsippet om brukerbetaling, spesielt dersom forhåndsinnskrevingsperioden blir lang. Forhåndsbompenger bør derfor ikke kunne kreves inn i et ubegrenset antall år.» Med utsatt oppstart av bompengeprojektet vil perioden med forhåndsbompenger bli lang, og vil innebære et brudd på prinsippene i St.meld. nr. 46.

Samferdselsdepartementet finner imidlertid at prosjektet vil få positiv betydning for regionens felles bo- og arbeidsmarked. Dette oppfattes som viktig spesielt for industrien i de berørte øykommunene. Samferdselsdepartementet vil derfor anbefale at Stortinget gjør vedtak om å *forlenge* perioden for innkreving av forhåndsbompenger før anleggsstart til maksimalt 2005. Under forutsetningene som er nevnt foran, legger departementet til grunn at byggestart bør kunne skje i 2002. Departementet vil komme tilbake til saken med endelig forslag om tidspunkt for oppstart av prosjektet etter at nødvendige avklaringer i forbindelse med rammene i Nasjonal transportplan, og lokale vedtak om prioritering av prosjektet, lokalt finansieringsbidrag og garanti foreligger.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksundsambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksundsambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved.

Forslag til vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får fortsatt rett til å kreve inn forhåndsbompenger til delvis finansiering av rv 653 Eiksundsambandet etter vilkårene i denne proposisjonen.
2. Byggestart finner sted i 2002 under forutsetning av:
 - a) Topprioritet innenfor fylkesfordelt ramme i Nasjonal transportplan 2002-2011.
 - b) Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 30 pst. av totalkostnadene. Byggestart kan endelig fastsettes når finansieringsplanen er godkjent av Stortinget.