



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 38

(2005–2006)

Om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 20. januar 2006,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av Fastlandssamband til Finnøy i Rogaland (Finnfast). Finnøy kommune er ein av tre øykommunar i Rogaland som ikkje har døgnopne fastlandssamband.

Prosjektet går ut på å byggje ein undersjøisk tunnel under Talgjefjorden, mellom Hanasand i Rennesøy kommune og Ladstein i Finnøy kommune, og med tilknytingsveg til øya Talgje. Prosjektet vil gi innbyggjarane på øyane Finnøy og Talgje ferjefritt vegsamband med Rennesøy og vidare med fastlandet. Tiltaket er eit ferjeavløysingsprosjekt som vil frigjere ei ferje som i dag trafikkerer i Søndre Finnøysamband mellom Rennesøy (Hanasand), og Finnøy (Talgje og Ladstein).

Finansieringa av Finnfast er basert på bompengar, alternativ bruk av ferjetilskot (statleg og fylkeskommunal del) og statlege midlar. Bompengar og alternativ bruk av ferjetilskot utgjer det alt vesentlege av finansieringa. Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 128.

2 Omtale av utbygginga

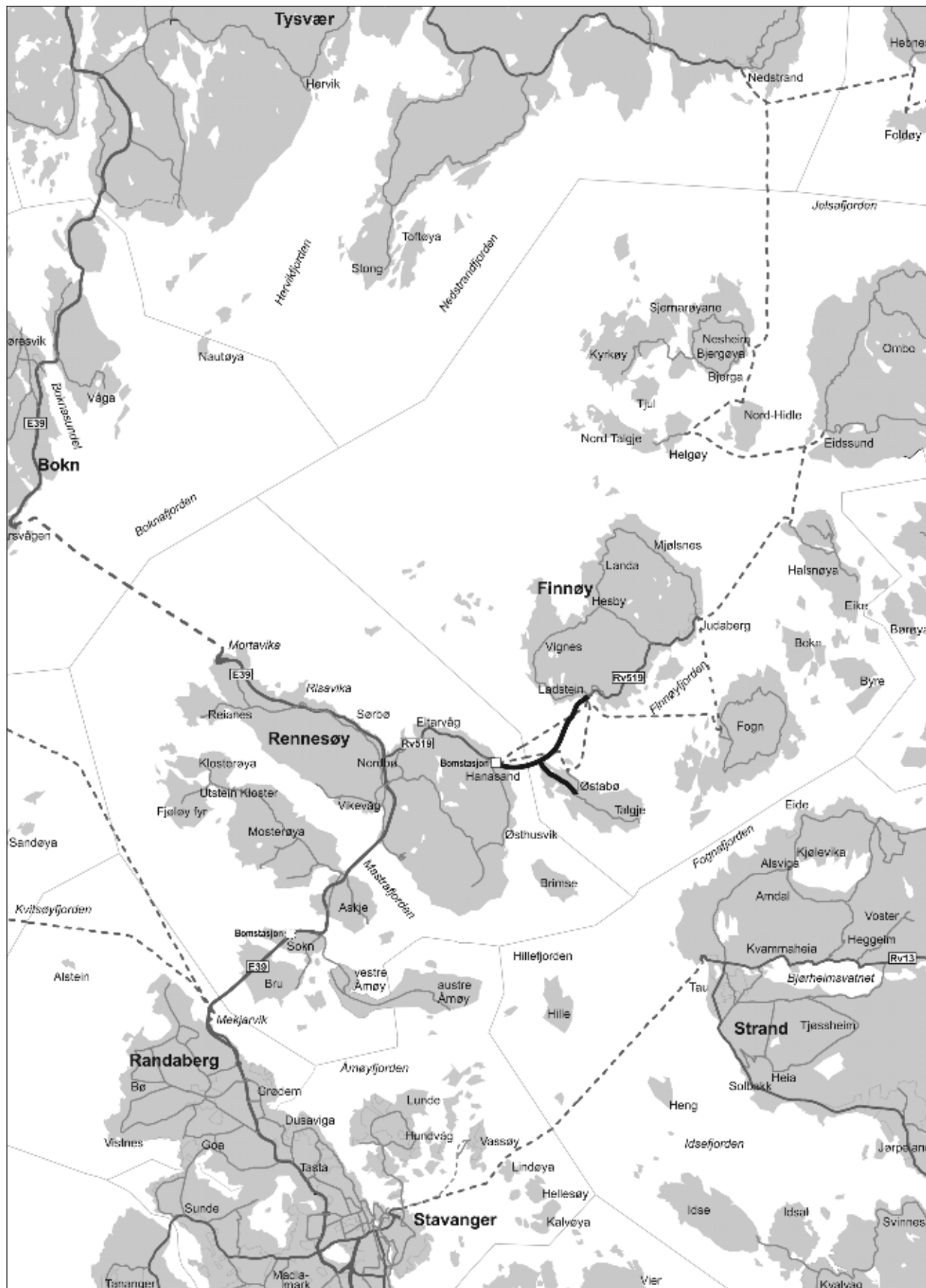
Det har vore arbeidd med planar om eit fast vegsamband mellom Finnøy og Rennesøy sidan 1980-talet, spesielt i samband med arbeidet med Transportplan for Ryfylke som blei godkjent i 1987.

Transportplanen inneheldt eit nett av bruer og tunnelar som skulle knyte fleire av øyane i Finnøy kommune til Rennesøy og vidare til fastlandet gjennom fastlandssambandet til Rennesøy (Rennfast) som blei opna for trafikk i 1992.

Fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke 2002-2011 blei godkjent i 2002. Finnfast inngår som eit element i «Ryfylkepakken» som er ein samla strategi for å løyse transportutfordringane i Ryfylkeregionen, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), side 14-16. Konsekvensutgreiinga for prosjektet blei godkjent i 2001, og reguleringsplanen blei godkjent i 2003 (Finnøy kommune) og 2004 (Rennesøy kommune). Bomstasjonen inngår i reguleringsplanen for prosjektet.

Prosjektet omfattar bygging av ein 5,7 km lang undersjøisk tunnel mellom Hanasand og Ladstein med ein 1,5 km lang tilknytingsveg i tunnel til Talgje. I tillegg kjem om lag 1,2 km tilførselsvegar for påkopling til eksisterande vegnett. Hovudtunnelen vil ha eitt løp med to kjørefelt, medan tunnellopet mot Talgje vil ha eitt løp med eitt kjørefelt og møteplassar. Tilknytingsvegen blir klassifisert som fylkesveg. Maksimum stigning er 9 pst. i hovudtunnelen og 10 pst. i sidetunnelen. Største djupn er 200 m under havet.

På lengre sikt vil det vere behov for opprusting av vegsystemet på Finnøy. Dette vil eventuelt bli gjennomført som eit eige prosjekt med eiga finansiering.



Figur 2.1

Finnøy kommune har om lag 2 800 innbyggjarar, busette på 16 øyar. På Finnøy som er den største øya med om lag 1 500 innbyggjarar, ligg kommunesentret Judaberg. På Talgje bur det om lag 170 personar. Prosjektet vil gi innbyggjarane på desse to øyane ferjefritt vegsamband med fastlandet. Reisetida med bil mellom Judaberg og Hana-sand vil bli redusert frå om lag 50 minutt (inkl. ventetid) til om lag 10 minutt. Total reisetid mellom Judaberg og Stavanger med bil vil tilsvarande bli redusert med om lag 40 minutt, frå om lag 1 time og 15 minutt (inkl. ventetid) til om lag 35 minutt.

I tillegg til fleire ferjesamband er det eit omfattande hurtigbåttilbod frå Ryfylke mot Stavanger. Prosjektet vil kunne medverke til effektivisering av ferje- og hurtigbåt drifta i Ryfylke. Pendlarane vil få kortare reisetid og ein utvida arbeidsmarknad. For næringslivet i området vil prosjektet medverke til auka konkurransevne. Spesielt havbruksnæringa framhevar at prosjektet er viktig.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 2 (2002-2003), gav Stortinget løyve til å krevje inn forskotsbompengar på kjøretøy i Søndre Finnøy-samband for å finansiere den vidare planlegginga av Finnfast. Bompengeselskapet Finnfast AS blei oppretta i samband med førebuinga av saka. Innkrevjinga starta 1. februar 2003 og blei avslutta 31. juli 2005, dvs. etter 2 ½ års innkrevjing. Basert på førebelse rekneskapstal er inntektene totalt 8,5 mill. kr. Det er lagt inn 8 mill. kr til planlegging i kostnadsoverslaget for prosjektet. Inntektene ved denne innkrevjinga er derfor rekna med i finansieringsplanen.

3 Kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og nytte av utbygginga

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med prinsippa for styring av statlege investeringar. Kvalitetssikringa har i tillegg omfatta trafikkgrunnlaget og finansieringsopplegget.

Konsulenten har komme fram til ei styringsramme på 465 mill. 2004-kr og ei kostnadsramme på 530 mill. 2004-kr. Statens vegvesen meiner at styringsramma bør vere 500 mill. 2004-kr og kostnadsramma 535 mill. 2004-kr. Samferdselsdepartementet er samd i Statens vegvesen si vurdering av kostnadene. Prisnivået ved kvalitetssikringa av kostnadsoverslaget er i 2004-kr. Statens vegvesen har rekna om til 2006-kr. Prisomrekninga frå 2004 til 2005 er basert på den verkelege prisutviklinga

for tunnelarbeid frå 2. kvartal 2004 til 2. kvartal 2005. Vidare er den ordinære budsjettindeksen for anleggsarbeid nytta frå 2005 til 2006. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 530 mill. 2006-kr og ei kostnadsramme på 560 mill. 2006-kr.

Konsulenten meiner at Statens vegvesen si vurdering av trafikkgrunnlaget i opningsåret er for optimistisk, og tilrår at det blir lagt til grunn ein årsdøgntrafikk i opningsåret 2009 på 464 kjøretøy. Vegdirektoratet har samanlikna konsulentens sitt forslag med det opphavelige forslaget frå regionvegkontoret om å leggje til grunn 550 kjøretøy. Vegdirektoratet har etter dette tilrådd at det blir lagt til grunn eit trafikkgrunnlag i opningsåret som ligg midt mellom dei to overslaga, dvs. 500 kjøretøy pr. døgn. Samferdselsdepartementet sluttar seg imidlertid til konsulentens si tilråding som er mest nøktern.

Basert på at prosjektet blir delvis bompengefinansiert, er samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) rekna til - 10 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til - 0,0. Internrenta er rekna til 7 pst.

4 Lokalpolitisk behandling

Etter fullmakt frå kommunestyret fatta formannskapet i Finnøy 20. januar 2004 slikt vedtak:

«Realiseringa av Finnfast og tilhøyrande prosjekt slik som bru Nord-Talgje/Tjul innan utgangen av 2007 er det viktigaste tiltaket for å kunne nå dei mål kommunen har fastlagt i nyleg revidert kommuneplan. I det ein viser til saksutgreininga frå rådmannen vil kommunen på det sterkaste be om at Alt. II i tilrådinga frå Vegvesenet blir vedtatt, då ein ser dette som det einaste realistiske alternativet for å kunne leggje grunnlaget for realiseringa av prosjektet innan utgangen av 2007. Ein ser på vedtak om fylkeskommunal garanti samt bruk av betinga refusjon som ein naturleg del av finansieringsalternativet.

Finnøy kommune vil på det sterkaste be om at tanken frå Rennesøy kommune om inndraging av ei av ferjene i det nordre Finnøy-sambandet blir heilt avvist.

For Finnøy kommune er det overmåte viktig at Byggekløss 3 – «Finnfast» – vert realisert som planlagt og snarast råd.

Finnøy kommune ser det som ynskjeleg at ein finn gode finansieringsløyser som kan vere akseptable også for Rennesøy.

Finnøy kommune ser det som svært viktig at heile Ryfylkepakken, som inngår i vedteken Fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke,

vert realisert innan den tidsramma som Fylkes-tinget vedtok i juni 2001.

Byggekløssane 2 og 3, Ryfast og Finnfast, er her sentrale og store prosjekt som vil vere svært viktige for ei positiv utvikling i heile Ryfylkeregionen.»

Kommunestyret i Rennesøy fatta 22. januar 2004 slikt vedtak:

«1. Rennesøy kommune er positiv til realisering av FinnFast innanfor den tidsplanen som er foreslått. Prosjektet er dokumentert samfunns-økonomisk lønsamt. Stortinget er positivt til prosjektet og har tillate førehandsinnkrevjing av bompengar til planlegging.

2. Rennesøy kommune kan ikkje akseptere at innkrevjingsperioden for bompengar til RennFast blir forlenga for å delfinansiere eit anna vegprosjekt. Dette vert grunngeve med følgjande:

a. Lovgrunnlaget – nytteprinsippet

§27 i veglova gir høve til innkrevjing av bompengar. I St. meld. nr. 32 (1988-89) «Norsk veg- og trafikkplan 1990-93» blir det sagt følgjande på s 95: «Veglovens § 27 må tolkes slik at det bare er adgang til å avkreve bompenger av de trafikantene som har nytte av brua eller vegstrekninga som blir bompengebelagt. Bomstasjonen bør plasseres slik at kun de trafikanter som får et konkret gode må betale.»

Prinsippet om at det er dei som har nytte av eit konkret prosjekt som skal betale bompengar, er også lagt til grunn i St. meld. nr. 46 (1990-91) «Om endring av rammebetingelsene for bompengeprojekter.» Det blir her dessutan understreka at trafikantane må få større tryggleik for at prosjekt blir avvikla innan rimeleg tid, og at det såleis bør vere eigne punkt om dette i Stortinget sitt vedtak om kvart prosjekt. Desse prinsippa vart stadfesta både ved komiteehandlinga (Innst. S. nr. 16 (1991-92)) og ved handlinga i Stortinget.

Også i St. meld. nr. 46 (1999-2000) «Nasjonal transportplan 2002-2011» finn ein nytteprinsippet stadfesta i kap 9.4, der det m.a. står: «Nytten for den enkelte bruker må stå i rimelig forhold til det brukeren må betale i bompenger.» Ved handlinga i komiteen (Innst. S. nr. 119 (2000-2001)) og i Stortinget blir dette ståande.

Rennesøy kommune forventar at ansvarlege politikarar følgjer lova.

b. Stortingsvedtaket om RennFast

Finansieringa av RennFast-prosjektet vart behandla i Stortinget i desember 1988, og eitt av punkta i vedtaket lyder slik: «Tungenes Ferjeterminal A/S gis adgang til oppkreving av forskottsbompenger på ferjesambandet Stavanger – Askje – Vikevåg fram til anlegget er ferdig og etterskottsbompenger på anlegget etter at dette er ferdig og satt under trafikk, til full finansiering av anlegget.» Dette punktet kan

ikkje tolkast på annan måte enn at etterskottsbompengar kan krevjast inn berre til finansiering av RennFast-anlegget og berre til RennFast-anlegget er nedbetalt.

Som vist ovanfor, har Stortinget ved fleire høve stadfesta nytteprinsippet og såleis sett grenser for t.d. lokalpolitikarar sine ønskje om å endre spelereglane. Å fremje slike forslag vil svekkje tilliten til politikarar generelt og vil kunne skape presedens som vil undergrave bompengefinansiering som «dugnadsskatt» og supplement til offentlege løyvingar.

Rennesøy kommune viser til at offensivt pådrivararbeid frå eit samla politisk miljø her i kommunen m.a. opp mot naboparti langs heile E39, politiske parti på riksplan og Samferdslekomiteen på Stortinget for om lag tre år sidan, medverka til endra syn på statleg medfinansiering i ferjeavløysingsprosjekt. Dette har igjen medverka til at FinnFast-prosjektet kan bli tilført 134 mill. kr frå staten.

Rennesøy kommune meiner det bør vere råd å argumentere for å auke den statlege delen ved at dei reelle drifts-, vedlikehalds- og kapitalutgiftene etter ferjerokeringar i kvart einskild prosjekt blir lagde til grunn, og ikkje gjennomsnittlege kapitalkostnader, slik departementet vil gjere.

Etter Rennesøy kommune si vurdering er det mogleg å finne ytterlegare finansiering frå sparte ferjesubsidiar. Det vert vist til Transportplan for Ryfylke der det går fram at Nordre – Finnøysamband blir endra. I fylgje utreknningar frå Statens vegvesen kan dette gje innsparingar på 71 mill i kapitalkostnader over ein 15-års periode.

I tillegg kan det sparast subsidiar til drift av sambandet. Dette krev noko planleggingsarbeid, ikkje minst i samarbeid med Finnøy kommune, før det er mogleg å fastslå nivået på innsparinga ved rasjonalisering av Nordre Finnøy - samband. Det må også finnast ei løysing for Foldøy.

Det vert vist til Transportplan for Ryfylke der bygging av hurtigbåtterminal på Judaberg er eit element. Hurtigbåtterminal legg til rette for eit kollektivknutepunkt her. Dette må føre til innsparte driftsutgifter til hurtigbåt som kan leggjast inn i finansieringa av FINNFAST.

Det er dokumentert at staten gjennom RennFast- og FinnFast-prosjekta vil spare brutto 1120 mill. kr til ferjesubsidiar over ein trettiårsperiode (1993 – 2022). Brukarane av prosjekta vil betale 1700 mill. kr i bompengar. Rennesøy-trafikken utgjer om lag 1/3 av trafikken i RennFast, og enkeltbedrifter i Rennesøy betalar ein forholdsvis stor del av dette. RennFast er ein føresetnad for realiseringa av FinnFast.

RennFast fekk eit rentefritt lån på 30 mill. kr frå KRD (statlege sysselsetjingsmidlar). Ved

Om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606)

nedbetaling av dette lånet frå Tungenes ferjeterminal bør staten «omadressere» beløpet direkte til FinnFast som ein del av den statlege fullfinansieringa.

Rennesøy kommune meiner at staten må ta ansvar for å løyve minst 70 mill. kr til fullfinansiering av FinnFast.»

Rogaland fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 24. februar 2004:

«1. Fylkestinget anbefalar finansieringsplan for Finnfast, byggekloss 3 i Fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke, med følgende innhold:

Forhåndsbompenger på fergen:	19 mill. kr
Netto innsparte ferjesubsidier:	134 mill. kr
3-4 mnd. forlenget bompengeneinnkreving, Sokn:	30 mill. kr
Returbeløp fra Tungenes ferjeterminal til Staten:	17 mill. kr
Bompenger til prosjektet:	260 mill. kr
Sum:	460 mill. kr

2. Fylkestinget slutter seg til en gjennomsnittlig bompengetakst på prosjektet på 137 kr, og forutsetter at enkelttakster utarbeides i henhold til takstretninglinjer for bompengeprojekter.

3. Dersom returbeløpet vedr. Tungenes Ferjeterminal fra Staten ikke blir stilt til disposisjon for prosjektet forutsetter fylkestinget at bompengeneinnkrevingen på Sokn blir forlenget tilsvarende. Tilsvarende forutsetter fylkestinget at hvis Staten sparer evt. andre ferjekostnader som følge av etableringen av Finnfast, så bør disse innarbeides i finansieringsplanen som alternativ til forlenget bompengeneinnkreving på Sokn.

4. Fylkestinget anbefaler at dagpendlere fra Rennesøy kommune og Austre Amøy får en ordning med redusert bompengebetaling i forlengelsesperioden, og at det settes et tak på kr. 1.000,- for disse dagpendlerne.

5. Rogaland fylkeskommune stiller garanti for bompengefinansiering knyttet til prosjektet etter ordningen for betinget refusjon.»

I samband med framlegginga av forslaget til handlingsprogram for perioden 2006-2015 la Statens vegvesen fram eit oppdatert kostnadsoverslag (styringsramme) på 500 mill. 2004-kr, omrekna til 522 mill. 2006-kr. Som følge av den endra prosjekt-kostnaden sidan fylkestinget si behandling 24. februar 2004, behandla fylkestinget saka på nytt i møte 1. mars 2005 og gjorde slikt vedtak:

«1. Rogaland fylkeskommune anbefalar finansieringsplan for Finnfast, byggekloss 3 i Fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke, med følgende innhold:

Forhåndsbompenger på fergen:	20 mill. kr
Netto innsparte ferjesubsidier:	138 mill. kr
Statlige midler til øvrige riksveger:	22 mill. kr
Returbeløp fra Tungenes ferjeterminal til Staten:	17 mill. kr
5-6 mnd. forlenget bompengeneinnkreving, Sokn:	48 mill. kr
Bompenger til prosjektet:	277 mill. kr
Sum:	522 mill. kr

2. Rogaland fylkeskommune slutter seg til en gjennomsnittlig bompengetakst på prosjektet på 146 kr, og forutsetter at enkelttakster utarbeides i henhold til takstretninglinjer for bompengeprojekter.

3. Rogaland fylkeskommune anbefaler at dagpendlere med personbil gjennom bomstasjonen på Sokn får en ordning med redusert bompengebetaling slik at denne for disse begrenses til kr.1000,- pr. måned i forlengelsesperioden.

4. Rogaland fylkeskommune stiller garanti for bompengefinansiering knyttet til prosjektet etter ordningen for betinget refusjon.

5. Rogaland fylkeskommune forutsetter at bompengeneinnkrevingen på bomstasjonen på Sokn endelig avsluttes i tråd med fylkestingsvedtak 02/04 av 24.02.2004.»

Fylkeskommunen oversende fylkestinget sitt vedtak av 24. februar 2004 til Karmøy, Haugesund, Bokn, Tysvær og Stavanger kommunar. Ingen av desse kommunane har hatt kommentarer til vedtaket.

Fylkesutvalet behandla garantispørsmålet i møte 16. august 2005 og gjorde slikt vedtak:

«Rogaland fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for bompengelånet på rv 519 Finnfast for et beløp opptil 500 mill. kr. Rogaland fylkeskommune legger videre til grunn ordningen om betinget refusjon og henviser her til tidligere vedtak gjort av fylkeskommunen 26.04 då. i forbindelse med sluttbehandlingen av handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2006-2015.»

5 Finansieringsopplegg

Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte sommaren/hausten 2006, med fullføring i 2009. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

- Innsparte ferjetilskot
- Bompengar
- Ordinære statlege midlar

Ved den lokale behandlinga er det gjort framlegg om at restlånet til bompengeselskapet Tunge-nes Ferjetterminal AS på 16,7 mill. kr skal inngå i finansieringa av Finnfast i staden for at midlane blir tilbakeført til staten.

Stortinget løyvde i 1991 30,0 mill. kr i sysselsetjingsmidlar til Rennfast-prosjektet, jf. St.prp. nr. 1 (1991-92). Føresetnaden er at løyvinga skulle vere eit rentefritt lån som blei refundert når Tunge-nes Ferjetterminal AS har nedbetalt den resterende gjelda. Ved Stortinget si behandling av St.prp. nr. 60 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 246 (1999-2000), fekk bompengeselskapet løyve til å forskottere inntil 13,3 mill. kr til brannsikring av Rennfasttunnelane (Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen på E39). Det blei føresett at summen skal betalast tilbake, utan kompensasjon for renter og prisstigning, ved at gjelda på 30 mill. kr som bompengeselskapet har til staten blir redusert tilsvarende.

Regjeringa har imidlertid ikkje slutta seg til framlegget om at restlånet på 16,7 mill. kr skal inngå i finansieringa av Finnfast. I finansieringsplanen er denne summen føresett finansiert gjennom ekstra innkrevjing av bompengar i Sokn bomstasjon i Rennesøy kommune. Dette er i samsvar med fylkeskommunen si alternative løysing, jf. kapittel 5.2.

5.1 Innsparte ferjetilskot

Ferjesambandet Hanasand – Ladstein/Judaberg – Nedstrand – Jelsa er komplisert og omfattar eit søndre og eit nordre samband. Den søndre delen utgjer sambandet med «fastlandet» (Rennesøy) for øyane Finnøy, Fogn og Talgje og blir trafikkert av ei ferje. Den nordre delen inngår som eit viktig ledd i internkommunikasjonen i Finnøy kommune, men er også eit samband mellom Finnøy og områda på nordsida av Nedstrandfjorden; Nedstrand i Tysvær kommune og Hebnes og Jelsa i Suldal kommune. Det nordre sambandet blir trafikkert av to ferjer.

Seglingane på Fogn vil bli dekkja av nordre Finnøysamband etter at Finnfast er opna for trafikk. Ferja i søndre Finnøysamband blir dermed frigitt for bruk i andre samband ved opninga av Finnfast. Sambandet er eit kombinert riks- og fylkesvegsamband; der fylkeskommunen betalar tilskot for drifta av fylkesvegdelene.

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). Driftskost-

nadane for ferja i Søndre Finnøysamband i dagens situasjon er eit gjennomsnittstal basert på tilskotsrekneskapa for 2003 og 2004, og dette utgjer 17,5 mill. 2006-kr. Inntektene er rekna til 8,8 mill. kr. Nedlegging av sambandet vil følgjeleg gi ei årleg innsparing i driftstilskotet på 8,7 mill. kr. Drifts- og vedlikehaldskostnadene i det nye vegsambandet er rekna til om lag 2,8 mill. kr, og desse skal trekast frå det innsparte ferjetilskotet. Dette gir ei netto årleg innsparing på til saman 5,9 mill. kr. Drifts- og vedlikehaldskostnadene i det nye riksvegsambandet er justerte opp etter den lokale behandlinga for å liggje på eit realistisk nivå. Fylkeskommunen sine drifts- og vedlikehaldskostnader til fylkesvegdelene er behandla på same måte.

Av den samla netto årlege innsparinga på 5,9 mill. kr utgjer 2,9 mill. kr den statlege delen og 1,0 mill. kr den fylkeskommunale delen til Finnfast, medan 2,0 mill. kr er den fylkeskommunale delen knytt til seglingane på Fogn og følgjeleg føresett overført til nordre Finnøysamband. Staten sin del av tilskotet er føresett utbetalt årleg i ein periode på 15 år etter at prosjektet er fullført. Tilskotet skal ikkje justerast for prisauke ut over justering fram til forskotteringa skjer. I finansieringsplanen er det lagt til grunn at fylkeskommunen sin del av dei innsparte driftskostnadane blir behandla på same måte som den statlege delen. Dette vil gi eit finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte statlege driftstilskot på 43 mill. 2006-kr og frå innsparte fylkeskommunale driftstilskot på 15 mill. 2006-kr. Totalt vil dette gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte driftstilskot på 58 mill. 2006-kr.

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 71 mill. 2006-kr. Storleiken på bidraget er basert på at forskotteringa frå bompengeselskapet skjer i 2007-2009 og at tilbakebetalinga frå staten startar i 2010.

5.2 Bompengar

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing på kjøretøy i Søndre Finnøysamband i om lag 3 år frå pro-

Om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606)

sjektet er godkjent av Stortinget og fram til trafikkopning. Etter kvalitetssikringa av føresetnadene for finansieringsplanen er det lagt til grunn vel 20 års etterskotsinnkrevjing i det nye vegsambandet. I tillegg er det føresett eit bompengedrag til prosjektet ved at innkrevjinga i Sokn bomstasjon i Rennesøy kommune skal halde fram i 7-8 månader etter at Rennfast-prosjektet på E39 er nedbetalt.

Ved forskotsinnkrevjinga er det føresett ein gjennomsnittstakst på same nivå som ved den forskotsinnkrevjinga som blei avslutta 31. juli 2005, jf. kapittel 2 ovanfor. Denne utgjer 26 2006-kr pr. kjøretøy. I utgangspunktet samsvarar dette med eit tillegg på 7 takstsoner. Det er føresett rabattar etter rabattordningane i riksregulativet for ferjetakstar.

Det er lagt til grunn at etterskotsinnkrevjinga vil skje i ein automatisk, ubemanna bomstasjon på Hanasand i Rennesøy kommune, nær det noverande ferjeleiet. Det er føresett tovegs innkrevjing. Stasjonen er planlagt tilpassa eit automatisk system med to takstgrupper; lette kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg). Det er føresett ein gjennomsnittleg bompengetakst på 146 2006-kr pr. kjøretøy. Det er førebels rekna med at dette vil gi takstar på om lag 165 kr for lette kjøretøy og 660 kr for tunge kjøretøy.

Ved endeleg fastsetting av takstnivået er det ein føresetnad at netto bompengeinntekt 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 rekna med at bompengeinntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på 596 mill. kr, fordelt med 8,5 mill. kr frå den avslutta forskotsinnkrevjinga, 10,5 mill. kr frå den nye forskotsinnkrevjinga, 65 mill. kr frå den ekstra innkrevjinga i Sokn bomstasjon og 512 mill. kr frå etterskotsinnkrevjinga. I tillegg kjem bompengar til dekning av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Innkrevjing i Sokn bomstasjon

I dag blir det kravd inn bompengar på Sokn i Rennesøy kommune for nedbetaling av Rennfast-prosjektet på E39 med m.a. to undersjøiske tunnelar. Bompengedraget har pågått sidan opninga av prosjektet i november 1992 og er venta avslutta tidleg i 2006, i god tid før den føresette bompengeperioden på 16 år går ut. Føresetnaden om å forlenge innkrevjingsperioden etter at Rennfast-prosjektet er nedbetalt, er i utgangspunktet i strid med

prinsippet om at bompengedraget skal avsluttast når det aktuelle prosjektet som innkrevjinga knyter seg til er nedbetalt.

Bakgrunnen for forslaget er kompleks og må søkast i historia bak Transportplan for Ryfylke frå 1987 og Rennfast-prosjektet. Før opninga av Rennfast var det direkte ferjesamband mellom Judaberg på Finnøy og Stavanger sentrum. Transportplanen inneheldt eit nett av bruer og tunnelar som skulle knyte fleire av øyane i Finnøy kommune til Rennesøy og vidare til fastlandet gjennom Rennfast. Ved behandlinga av transportplanen avviste eit fleirtal i Finnøy kommunestyre å bli knytt til Rennfast med ferje frå Ladstein til Hanasand. Ved behandlinga av St.prp. nr. 131 (1987-88), jf. Innst. S. nr. 280 (1987-88), blei innkortinga av ferjesambandet til Finnøy likevel vedtatt av Stortinget.

Finnøy kommune blei altså knytt til Rennfast mot kommunestyret sin vilje. Det er rekna med at trafikken til og frå Finnøy gjennom Rennfast har betalt inn rundt rekna 10 mill. kr årleg til finansieringa av prosjektet. Med 13 års innkrevjingstid vil dette gi eit bidrag på om lag 130 mill. kr. Trekker ein frå investeringskostnadene ved ny veg mellom E39 og Hanasand og nytt ferjeleie på Hanasand, 40 mill. kr, vil trafikken til og frå Finnøy bidra med om lag 90 mill. kr til finansieringa av Rennfast. Det inneber mellom anna at dersom ferjesambandet Judaberg – Stavanger hadde blitt oppretthalde, noko som var ei aktuell løysing, hadde innkrevjingstida på Rennfast blitt nærare eitt år lenger enn slik den no blir. På den andre sida er Rennfast ein nødvendig føresetnad for å kunne realisere eit ferjefritt fastlandssamband til Finnøy. Mest sannsynleg reknar innbyggjarane på Finnøy eit heilt ferjefritt samband til Nord-Jæren som ei betre løysing enn eit ferjesamband Judaberg – Stavanger. Frå ein slik synsvinkel er det ikkje urimeleg at innbyggjarane på Finnøy har delteke i finansieringa av Rennfast.

Etter ei samla vurdering går Vegdirektoratet inn for at det blir gitt løyve til at innkrevjinga av bompengar i Sokn bomstasjon i Rennesøy kommune skal gi eit finansieringsbidrag til Finnfast på 65 mill. 2006-kr. Det er rekna med at bidraget kan krevjast inn i løpet av 7-8 mnd. Vegdirektoratet har lagt vekt på at innbyggjarane i Finnøy kommune har delteke i finansieringa av Rennfast-prosjektet. Vidare er det lagt vekt på at forlenginga trass alt vil utgjere ein relativt kort periode. Forlenging vil gi ein innkrevjingsperiode for Rennfast-prosjektet på om lag 14 år, medan det i St.prp. nr. 131 (1987-88) var rekna med 16 år.

Rogaland fylkeskommune har tilrådd at dagpendlarar som passerer bomstasjonen på Sokn

med personbil får ei ordning med redusert bompengebetaling, slik at denne blir avgrensa til 1 000 kr pr. måned i perioden med forlenging. Vegdirektoratet er skeptisk til å innføre særskilte rabattordningar for bompengeprojekt. På bakgrunn av den spesielle forhistoria i denne saka tilrår Vegdirektoratet likevel den særskilte rabatten for dagpendlarar. Det er rekna med at denne rabatten vil føre til ei ytterlegare forlenging av innkrevjingsperioden med om lag ei veke.

Det har vore ein særskilt rabatt ved betaling av bompengar for Rennfast-prosjektet for faste trafikantar til og frå Finnøy kommune, med unntak av trafikantar frå sjølve Finnøy. Rabatten blir i praksis trekt i frå ferjebilletten, men blir betalt av bompengeselskapet Tungenes Ferjeterminal AS. Det verkar inkonsekvent at nokre av trafikantane til og frå Finnøy kommune skal ha ein særskilt rabatt ved ei bompengordning som er forlenga for å finansiere fastlandssambandet til Finnøy, medan andre trafikantar betaler ordinær takst. Vegdirektoratet vil, som takststyresmakt, vurdere rabatten på nytt dersom bompengordninga i Sokn bomstasjon blir forlenga.

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 bompengeprojekt, 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 vel 20 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar for ferjeavløysingsprosjektet Finnfast. Av omsyn til fylkeskommunen sitt garantiansvar tilrår Vegdirektoratet at høvet til å auke takstane og forlenge innkrevjingsperioden blir oppretthalde sjølv om bompengeperioden blir forlenga, jf. kapittel 5.4.

5.3 Ordinære statlege midlar

Ved behandlinga av handlingsprogrammet for øvrige riksvegar i Rogaland for perioden 2006-2015, gjekk fylkestinget i møte 26. april 2005 inn for å setje av 22 mill. 2006-kr i statlege midlar til prosjektet Finnfast i første fireårsperiode. Vestlandsrådet behandla handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 i møte 22. april 2005. For prioriteringar innafor dei fylkesfordelte rammene viste Vestlandsrådet til behandlinga i fylkeskommunen.

5.4 Forslag til finansieringsplan

Styringsramma for prosjektet er 530 mill. 2006-kr. Med dei føresetnader som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, inkl. kostnadene ved forskotteringa, rekna til om lag 220 mill. kr. Samla gir dette eit finansieringsbehov på 747 mill. 2006-kr. Finansieringsplanen som er lagt til grunn, er vist i tabell 5.1.

Eventuell kostnadsauke og/eller redusert inntening

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet, der det berre er føreset 22 mill. kr av ordinære statlege midlar, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 96 pst. av overskridingar opp til kostnadsramma, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003), og staten 4

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2006-kr
Forskottering – innsparte statlege tilskot til drift av ferjesambandet ¹	43
Forskottering – innsparte fylkeskommunale tilskot til drift av ferjesambandet ¹	15
Forskottering – innsparte statlege tilskot til kapitalkostnader for ei ferje	71
Bompengar – forskotsbompengar	19
Bompengar – etterskotsbompengar på prosjektet ²	512
Bompengar – forlenging av innkrevjinga ved Sokn bomstasjon i 7–8 mnd.	65
Statlege midlar – ordinære midlar	22
Sum	747

¹ Korrigerert for auka drifts- og vedlikehaldsutgifter på vegnettet.

² I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

pst. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjeleg dekkast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Rogaland.

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

Ved tidlegare vedtekne ferjeavløysingsprosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansieringsplanen, er det lagt til grunn at eventuell reduksjon i prosjektkostnadane skal godskrivas post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanse før det er gått 15 år. Auka inntening har vore føresett å bidra til å redusere bompengeperioden. For dette prosjektet tilrår Vegdirektoratet at så lenge perioden med etterskotsinnkrevjing ligg an til å bli lengre enn 15 år, skal eventuelle innsparingar bidra til å redusere innkrevjingsperioden. 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 prosjekt.

Auka inntening er føresett å bidra til å redusere bompengeperioden, uavhengig av om perioden med etterskotsinnkrevjing vil bli over eller under 15 år.

5.5 Andre føresetnader for finansieringsplanen

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 uvisse 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 å binde renta over ein periode på 10 år, rekna frå sommaren 2007, med ei maksimal rente på 5,19 pst. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen. Etter sommaren 2017 er det lagt til grunn ei lånerente på 8 pst.

Opsjonsavtalen som bompengeselskapet har inngått, er tidsavgrensa til 1. mars 2006. Etter Vegdirektoratet sitt syn må det vere ein føresetnad at perioden med etterskotsinnkrevjing av bompengar ikkje blir lengre enn det som er lagt til grunn i basi-

salternativet (vel 20 år). 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 dersom denne proposisjonen ikkje blir behandla av Stortinget innan 1. mars 2006. Dette er lagt til grunn for finansieringsanalysen.

Gjennomsnittleg årsdøgntrafikk i 2004 for ferjesambandet Hanasand – Ladstein var 400 kjøretøy (ÅDT). Heile dette året var det innkrevjing av forskotsbompengar i ferjesambandet med same nivå på takstane som føresett i den nye forskotsinnkrevjinga, jf. kapittel 5.2 ovanfor.

Trafikken i opningsåret 2009 er rekna til 464 kjøretøy (ÅDT), jf. kap. 3. Det er vidare lagt til grunn at den årlege trafikkveksten blir i tråd med NTP-prognosane for Rogaland. Desse utgjer i perioden 2002-2005 2,6 pst., i perioden 2006-2011 1,4 pst., i perioden 2012-2020 0,9 pst. og i perioden 2021-2040 0,8 pst.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Årleg prisstigning på 2 pst.
- Utbetaling av innsparte statlege og fylkeskommunale ferjetilskot over 15 år utan kompensasjon for renter og prisstigning.
- Gjennomsnittleg bompengetakst pr. kjøretøy ved forskotsinnkrevjinga på 26 2006-kr.
- Gjennomsnittleg bompengetakst pr. kjøretøy ved etterskotsinnkrevjinga på 146 2006-kr.
- Årlege innkrevjingskostnader ved etterskotsinnkrevjinga på 1,5 mill. kr.
- Start på den nye forskotsinnkrevjinga vinteren/våren 2006.
- Start på etterskotsinnkrevjinga ved opninga av prosjektet i 2009.

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing av bompengar rekna til vel 20 år. Dersom det skal leggjast til grunn 6,5 pst. lånerente, slik der er gjort i seinare tid for bompengeprojekt som ikkje har inngått renteavtale før Stortinget si behandling av saka, er innkrevjingsperioden rekna til om lag 22 år.

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

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma, og delen til bompengeselskapet/lokale styresmakter (96 pst.) blir dekt med bompengar.
- Ingen årleg trafikkvekst etter opninga av prosjektet.
- Trafikkreduksjon etter opninga av prosjektet frå 464 kjøretøy til 418 kjøretøy, dvs. 10 pst. reduksjon.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år.

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing av bompengar rekna til om lag 26 år, dvs. ein auke på om lag 6 år. I eit slikt tilfelle vil ordninga med betinga refusjon bli nytta, jf. kapittel 5.6. Med utbetaling av 18 mill. kr i 2011-2012, er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til om lag 24 år. Med 6,5 pst. lånerente fram til sommaren 2017 og betinga refusjon, er innkrevjingsperioden rekna til om lag 30 år. Lånegjelda let seg følgeleg ikkje nedbetale innafor maksimal innkrevjingsperiode med så høg rente.

Utan årleg trafikkvekst og eit trafikkgrunnlag på om lag 418 kjøretøy (ÅDT) etter opninga av prosjektet, vil innkrevjingsperioden auke med om lag 11 år dersom det ikkje blir lagt til grunn takstauke og betinga refusjon. Dersom prosjektkostnadene aukar opp til kostnadsramma medan dei andre basisføresetnadene står fast, vil innkrevjingsperioden auke med om lag 4 år. Dette viser at økonomien i prosjektet er svært følsam for endringar i trafikkveksten.

Det er lagt til grunn ein automatisk ubemanna bomstasjon. Dersom det viser seg at desse ikkje skulle innfri Datatilsynet/Personvernemnda sine krav til anonymisering av brikker, må det leggast til grunn andre løysingar. For Finnfast kan dette innebære mynt- og kortautomat i tillegg til Auto-pass. Dei årlege innkrevjingskostnadene vil då auke noko, og dermed føre til noko forlenging innkrevjingsperiode.

5.6 Fylkeskommunal garanti og betinga refusjon

Som det går fram av kapittel 4 har fylkesutvalet i møte 16. august 2005 fatta vedtak om fylkeskommunal garanti for eit bompengelån på inntil 500 mill. kr. Fylkeskommunen har vidare akseptert at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet. Ved behandlinga av handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 i møte 26. april 2005 føresette fylkestinget at dersom ordninga med betinga refusjon blir nytta for prosjektet Finnfast, skal totalt 18 mill. kr omdisponerast til prosjektet i 2011-2012.

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mogleg å handtere etter at realtakstane er auka med 20 pst., bompengeperioden er forlengta med inntil 5 år og selskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Finnfast vil betre kommunikasjonane for befolkning og næringsliv mellom Rennesøy og Finnøy. Prosjektet vil gi innbyggjarane på øyane Finnøy og Talgje vegsamband med Rennesøy og vidare til fastlandet.

Bompengeselskapet og lokale styresmakter i samarbeid med Statens vegvesen har arbeidd fram ei finansieringsløysing med svært små ordinære statlege løyvingar. Dette gjer det mogleg å få til ei raskare realisering av prosjektet enn det som elles ville vere tilfelle.

Føresetnaden om å forlenge innkrevjingsperioden i bomstasjonen på Sokn i Rennesøy kommune etter at Rennfast-prosjektet er nedbetalt, er i utgangspunktet i strid med retningslinjene for bompengeprojekt. Rennesøy kommune aksepterer ikkje denne forlenginga. Etter ei samla vurdering, der det m.a. er lagt vekt på at innbyggjarane i Finnøy kommune har bidratt til finansieringa av Rennfast-prosjektet sidan opninga i 1992, har Vegdirektoratet tilrådd at innkrevjinga av bompengar i Sokn bomstasjon i Rennesøy kommune skal gi eit finansieringsbidrag til Finnfast på 65 mill. 2006-kr. Vegdirektoratet har også lagt vekt på at forlenginga ikkje vil utgjere meir enn 7-8 månader som trass alt er ein avgrensa periode. Vegdirektoratet har tilrådd ein særskilt rabatt for dagpendlarar i perioden med forlenging. Samferdselsdepartementet er samd i Vegdirektoratet sine vurderingar.

Med dei føresetnadene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til vel 20 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 vel 20 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar for ferjeavløysingsprosjektet Finnfast. Departementet føreset imidlertid at det blir avklart om det er lokalpolitisk tilslutning til ei slik forlenging før bompengavtalen blir underteikna.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene. Det må derfor vere ein føresetnad at bompengeselskapet 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 bompengavtalen blir underskriven.

Når det gjeld reduksjon i prosjektkostnadene, støttar Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet

si vurdering i at så lenge perioden med etter-skotsinnkrevjing ligg an til å bli lengre enn 15 år, skal eventuelle innsparingar bidra til å redusere innkrevjingsperioden. Dersom innkrevjingsperioden ligg an til å bli kortare enn 15 år, er Samferdselsdepartementet samd med Vegdirektoratet i at eventuelle innsparingar skal godskrivas post 72, som for tidlegare vedtekne ferjeavløysingsprosjekt.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 519 Fastlandssamband til Finnøy, med tilknytning til Talgje (fv 606), 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 riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606).

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606)

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 519 Fastlandssamband til Finnøy, med tilknytning til Talgje (fv 606), 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.
