



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 72

(1999-2000)

---

## Om delvis bompengefinansiering av T- forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 26. mai 2000, godkjent i statsråd samme dag.*

## 1 Innledning

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om bygging og delvis bompengefinansiering av ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland omtalt som T-forbindelsen.

Prosjektet er omtalt i St. meld. nr. 37 (1996 - 1997) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007*, side 121:

«For siste del av tiårsperioden utredes mulighetene for ekstraordinær finansiering av flere prosjekter, bl a Høgsfjord-prosjektet, T-forbindelsen mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner samt prosjekter som inngår i Transportplan for Nord - Jæren. Dette må imidlertid vurderes nærmere ved revisjon av NVVP 2002 - 2011».

Videre er prosjektet omtalt i Innst. S. nr. 273 (1996 - 1997) side 43: «Flertallet vil og vise til arbeidet med bompengefinansiering av T-forbindelsen og regner med at denne vil bli framlagt når nødvendige lokalpolitiske vedtak er gjort».

Fylkestinget i Rogaland behandlet saken i desember 1997 og i mars 1999 og fattet vedtak om tilslutning til prosjektet inkludert finansieringsplan og bompengoordning. Fylkestinget fattet også vedtak om å stille garanti for lån.

## 2 Omtale av prosjektet

### 2.1 Bakgrunn og mål

---

Karmøy fikk en dårligere tilknytning til Ev 39 Kyststamvegen da denne ble flyttet østover fra Karmøy til Bokn/Tysvær. Samtidig ble Rennfast etablert og ferjesambandet fra Karmøy, dvs. Skudeneshavn - Randaberg, ble nedgradert til sekundært riksvegsamband med lavere frekvens. Senere års industri- og havneutbygging i regionen har forsterket behovet for en bedre tilknytning mellom Karmøy og Kyststamveien samt et forbedret internt transportsystem i Nord-Rogaland.

Målene for T- forbindelsen er å:

- Gi Karmøy en bedre og fullverdig tilknytning til Kyststamvegen Ev 39
- Forbedre det interne transportsystem i Nord-Rogaland (Haugalandet).
- Knytte Nord- og Sør-Rogaland bedre sammen.

### 2.2 Omtale av prosjektet, tekniske data og byggekostnader

---

Prosjektet består av en øst/vest forbindelse og en nord/sør forbindelse.

Øst-vest forbindelsen består av:

- Kryssing av Karmsundet (fra rv 47 ved Håvik på Karmøy til Fosen) i undersjøisk tunnel, jf. figur 2.2. Tunnelen er 4,0 km lang.
- Kryssing av Førdesfjorden (fra Fosen til Ev 39 ved Mjåsund i Tysvær) i undersjøisk tunnel. Denne tunnelen er 3,9 km lang.

Nord-Sør forbindelsen består av:

- Ny veg mellom Fosen og Raglamyr/Ev 134 i Haugesund kommune. Vegen har en lengde på 9,8 km.

Samlet prosjektkostnad er 760 mill. kroner. Kostnadsoverslaget omfatter tunneler, tilførselsveger/- kryss, erstatninger og påslag for uforutsatte kostnader.

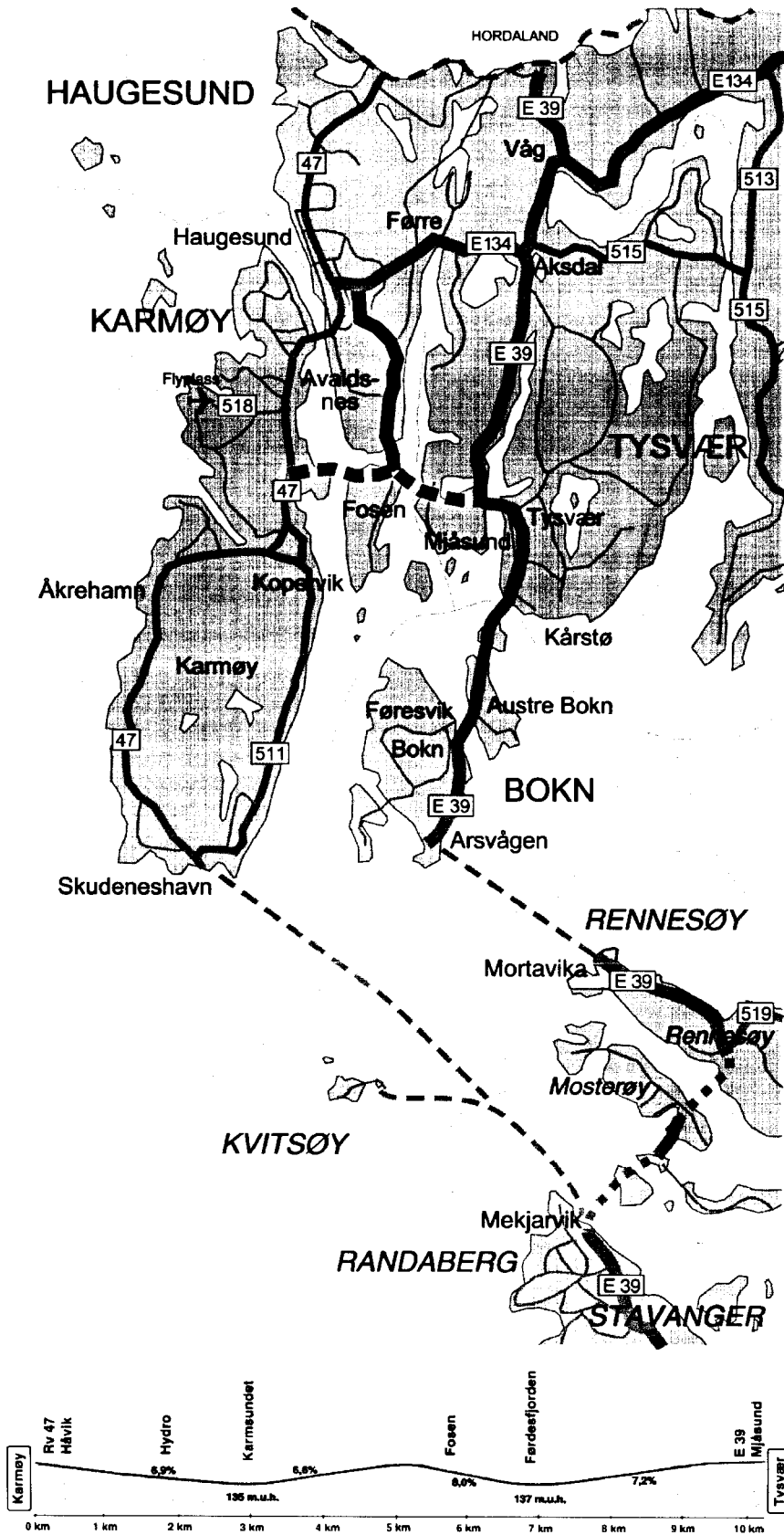
Byggetiden for prosjektet vil bli om lag 4 år med planlagt oppstart i 2005 / 2006.

Det er gjennomført grunnundersøkelser, det vil si seismikk i fjordene og fjellkontrollboringer på land. Byggedata fra tunnelene for Statpipe- gassrørledningen er benyttet. Disse tunnelene går parallelt med tunnelene for T- forbindelsen. På bakgrunn av dette er det utarbeidet en geologisk vurdering av veglaboratoriet i Vegdirektoratet.

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikret med data fra relevante sammenligningsprosjekter i 1998/1999. Som en del av kvalitetssikringen har SINTEF Bergteknikk foretatt en evaluering av ingeniørgeologiske forhold ved de to undersjøiske tunnelene, som konkluderer med at det er sannsynlig at tunnelene kan drives etter konvensjonelle metoder og at det foreliggende beslutningsgrunnlaget er tilstrekkelig. Det foreligger reguleringsplaner for prosjektet, og kostnadsoverslaget har en usikkerhet på +/- 10 pst. Erfaringsmessig kan enkelte forutsetninger for kostnadsoverslag bli endret over en lang tids-

periode, som for eksempel situasjonen i entreprenørmarkedet eller i ulike standardkrav. Derfor må overslaget oppdateres før anlegget tas opp til bevilgning, og departementet vil således komme tilbake til Stortinget med oppdaterte kostnadsoverslag, trafikkprognoser og økonomisk status for prosjektet før byggestart.

De undersjøiske tunnelene er planlagt med tre kjørefelt. En delstrekning av nord - sør forbindelsen medfører inngrep i friluft- og landbruksområder på fastlandssiden i Karmøy kommune. Samarbeid mellom kommune, berørte grunneiere, fylkesmannens miljøvern- og landbruksavdeling og Statens vegvesen har imidlertid medført en akseptabel løsning i kommunedelplanen høsten 1996.



Figur 2.1 Oversiktskart

### 2.3 Tidligere behandling og planstatus.

---

Prosjektet er forankret i følgende planer og utredninger:

#### *Transportplan for Ryfylke*

Fylkestinget i Rogaland sluttet seg i 1987 til Transportplan for Ryfylke. Viktige punkt i transportplanen var etablering av Rennfast og flytting av Kyststamvegen Ev 39 fra Karmøy til Bokn/Tysvær, samt etablering av en ny tverrforbindelse fra Kyststamvegen Ev 39 til Karmøy. Dette er øst- vest forbindelsen i det prosjektet som nå benevnes T-forbindelsen.

#### *Transportplan og fylkesdelplan for Nord-Rogaland*

Fylkestinget i Nord- Rogaland sluttet seg i 1994 til Transportplan for Nord-Rogaland. Planen er utarbeidet etter føringene i rikspolitiske retningslinjer for arealbruk og transport. T-forbindelsen er et av de sentrale elementene i planen. På bakgrunn av transportplanen ble det senere utarbeidet en fylkesdelplan for areal og transport som ble godkjent av Miljøverndepartementet i 1995.

#### *Norsk veg- og vegtrafikkplan og handlingsprogrammet for 1998-2007*

I St. meld. nr. 37 (1996-1997) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007*, som ble behandlet av Stortinget i juni 1997, er dette omtalt som et mulig prosjekt med ekstraordinær finansiering i løpet av NVVP-perioden. Ved behandlingen av NVVP i Stortinget, hadde flertallet i Samferdselskomiteen en merknad der det forutsatte at det ble fremmet en egen Stortingsproposisjon om prosjektet når de nødvendige kommune- og fylkespolitiske vedtakene var fattet, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-1997). T- forbindelsen ble prioritert innenfor fylkets daværende ramme i forbindelse med fylkestingets vedtak 2. og 3. desember 1997 om handlingsprogram for oppfølging av NVVP 1998-2007.

#### *Nasjonal transportplan 2002-2011*

De statlige sektoretatene i Rogaland har i sitt utfordringsdokument som ble lagt fram i slutten av 1998, fremhevet T-forbindelsen som et av de viktigste og prioriterte prosjektene i fylket. T-forbindelsen er prioritert innenfor fylkesfordelt investeringsramme i etatenes forslag til Nasjonal transportplan som ble lagt frem i september 1999. Rogaland fylkesting har i sin uttalelse til Nasjonal transportplan sluttet seg til denne prioriteringen.

#### *Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland*

Parallelt med utarbeidelsen av det tverretatlige forslaget til Nasjonal transportplan har Rogaland fylkeskommune utarbeidet en fylkesdelplan for samferdsel. Denne ble vedtatt samtidig med at det tverretatlige plandokumentet ble behandlet. I fylkesdelplanen er T-forbindelsen et prioritert prosjekt. Fylkesdelplanen er sendt Miljøverndepartementet for godkjenning.

### *Fylkesdelplan for havner i Rogaland*

I fylkesdelplanen for havner i Rogaland, godkjent av Miljøverndepartementet i 1998, er T-forbindelsen fremhevet som et vesentlig element i forhold til videre havneutbygging i Nord-Rogaland.

### *Konsekvensutredning for T-forbindelsen*

I 1995 ble det utarbeidet konsekvensutredning, etter bestemmelsene i Plan- og bygningslovens § 33-3, for T-forbindelsen. Konsekvensutredningen ble godkjent av Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet i 1997.

### *Kommune- og kommunedelplaner*

T-forbindelsen er med i de nylig reviderte og godkjente kommuneplanene til Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner. I Karmøy kommune er det i tillegg utarbeidet egen kommunedelplan for prosjektet. Denne ble vedtatt av kommunestyret i 1997.

### *Reguleringsplaner*

Det er utarbeidet og vedtatt reguleringsplaner for prosjektet i Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner. Dette utgjør reguleringsplan for hele prosjektet.

## **2.4 Virkninger av T-forbindelsen**

---

Etablering av T-forbindelsen vil gi et vesentlig forbedret transporttilbud i Nord-Rogaland. Positive virkninger for næringsliv og befolkning kan oppsummeres som følger:

- Prosjektet gir Karmøy en bedre tilknytning mot Kyststamvegen Ev 39. Reiseavstanden mellom sentrale deler av Karmøy og Kårstø/Nord-Jæren reduseres med om lag 25 km (25-30 minutter) og Haugesund får en innkorting med om lag 8 km mot Kårstø og Nord-Jæren.
- Karmsund fiskerihavn og industriområdene på Karmøy får en bedre tilknytning til Kyststamvegen Ev 39. Det tilrettelegges for en videre utvikling langs industriaksen Håvik-Kårstø.
- Østre del av regionen knyttes bedre mot flyplass, industriområder og fiskerihavn på Karmøy.
- T-forbindelsen tilrettelegger for videre havneutbygging i Nord-Rogaland. Fylkesdelplan for havner i Nord-Rogaland fremhever T-forbindelsen som et sentralt prosjekt i forhold til videre havneutvikling/utbygging.
- T-forbindelsen medfører forbedringer i kollektivsystemet ved å knytte Karmøyregionen mot Kystbussen, som er en ekspressbuss mellom Bergen, Haugesund og Stavanger, samt et bedre tilbud mellom øy- og fastlandssiden i Karmøy kommune.
- Reduserte kjøreavstander gir redusert transportarbeid og dermed reduserte CO<sub>2</sub>- og andre klimagassutslipp.
- Rv 47 nord på Karmøy og lokalveinettet i Norheim-området avlastes for gjennomgangstrafikk med tilhørende reduksjon i antallet støyplagede personer (200 stk) og beregnet reduksjon i antallet trafikkulykker (6 færre pr år).

Prosjektet oppfyller målsettinger i en rekke stortingsmeldinger om å se vegsystem, havner og terminaler i sammenheng.

Etablering av T-forbindelsen vil føre til enkelte negative virkninger. Disse kan oppsummeres som følger:

- Etablering av T-forbindelsen vil medføre enkelte inngrep i friluft- og landbruksarealer på fastlandssiden i Karmøy kommune. Lokalt samarbeid har imidlertid ført til en akseptabel løsning, jf. pkt. 2.2.

## 2.5 Skudenessambandet

---

Trafikk mellom Karmøy og Sør-Rogaland er i dag ca 800 kjøretøy pr. døgn. Ca. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> av dette går via Skudenessambandet, som går mellom Randaberg og Skudeneshavn. Dette utgjør ca. 6 pst. av den totale ferjetrafikken over Boknafjorden som er av størrelse 2400 kjøretøy pr. døgn. Trafikken på Skudenessambandet har i de senere årene blitt mindre og andelen over ferjesambandet Mortavika-Arsvågen og via Rennfast Ev 39 er økende.

T-forbindelsen vil muliggjøre nedleggelse av ferjesambandet mellom Mekjarvik i Randaberg og Skudeneshavn på Karmøy. Dette ferjesambandet har årlige drifts- og kapitalkostnader på om lag 18 mill. kroner. Tillskuddsbehovet er på om lag 7 mill. kroner i 2000.

I forbindelse med Transportplan for Nord-Rogaland i 1994 som har T-forbindelsen som et av hovedelementene, er det omtalt at etablering av T-forbindelsen muliggjør nedleggelse av Skudenessambandet. Transportplanen ble vedtatt i fylkestinget i 1994 og senere godkjent av Miljøverndepartementet som fylkesdelplan for areal og transport i Nord-Rogaland. Ferjesambandets fremtid er ikke nevnt i forbindelse med fylkestingets behandling av søknad om bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Fram til T-forbindelsen er etablert, forutsettes det en kombinasjon av ferjesambandet fra Randaberg til Kvitsøy, og Skudenessambandet. En slik løsning vil redusere tilskuddsbehovet i Skudenessambandet med om lag 50 pst. Dette er en løsning som sammen med andre tiltak kan muliggjøre etableringen av en 3. ferje i det sterkt belastede ferjesambandet på Kyststamvegen Ev 39 mellom Mortavika og Arsvågen. Dette sambandet har i dag en oversittingsgrad over de kravene som er stilt for stamvegsamband. Etableringen av et kombinert ferjesamband Mekjarvik - Kvitsøy - Skudeneshavn forutsetter imidlertid en ny ferje med dertil høyere kapitalkostnader.

Hvis nedlegging av Skudenessambandet tas med i den samfunnsøkonomiske analysen, øker netto nytte-/kostnadsforholdet for prosjektet fra 0,7 til 0,9, jf. pkt. 2.7.

## 2.6 Samspillet mellom rv 47 og T-forbindelsen

---

Nord-sør elementet i T-forbindelsen er i hovedsak begrunnet med behovet for avlastning av rv 47 som i dag har en årsdøgntrafikk stigende fra 12 000 kjøretøy ved T-forbindelsens tilknytningspunkt til 19 000 kjøretøy på Karmsundbroen. Dette innebærer at det i dag er kapasitetsproblemer på strekningen. Utførte trafikkberegninger viser at rv 47 kan avlastes med om lag 3-4000 kjøretøy når T-forbindelsen er ferdigstilt. På vanlige yrkedager vil avlastningen være større på grunn av rushtrafikken.



Tyngdepunktet både for bosetting og næringsvirksomhet ligger sentralt på Midt-Karmøy. Medregnet Sør-Karmøy er om lag 25 000 av Karmøy sine 36 000 innbyggere bosatt i denne delen av kommunen. Den største trafikken nord-sør, er mellom Midt-Karmøy og Haugesund/fastlandssiden. Ettersom reisetiden langs T-forbindelsen vil være sammenlignbar med å kjøre langs rv 47, vil nord-sør forbindelsen mellom Fosen og Ragnamyrr kunne fange opp trafikk fra ovennevnte relasjon når det oppstår avviklingsproblem på rv 47. Den fremtidige arealutviklingen på Karmøy er planlagt å bli i områder sør for T-forbindelsens tilknytningspunkt, slik at økning i trafikken som følge av denne arealutviklingen kan gå via T-forbindelsen. Fremtidig årsdøgntrafikk på rv 47 er beregnet til 15 000-16 000 kjøretøy når T-forbindelsen er etablert. I Transportplan for Nord-Rogaland er rv 47 planlagt som kollektivtrase. Dette medfører også behovet for å avlaste rv 47 slik at regulariteten for kollektivtrafikken kan opprettholdes.

Statens vegvesen og Karmøy kommune er godt i gang med trafikksikkerhets- og miljøtiltak på eksisterende rv 47 på Karmøy. Disse tiltakene inngår i en strategi hvor T-forbindelsens nord-sør element vil være den fremtidige gjennomgående hovedvegen. I handlingsplan 1998-2007 for Transportplan Nord-Rogaland, som kommunene i Nord-Rogaland sluttet seg til våren 1998, er det forutsatt at videre miljø- og trafikksikkerhetstiltak skal prioriteres på den aktuelle strekningen. Tiltakene er forutsatt finansiert med statlige midler, midler til trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og spesielle miljøtiltak innenfor Rogalands ramme i handlingsprogrammet i NVVP 1998-2007, og tilskudd fra Karmøy kommune. Alle disse tiltakene finansieres utenom T-forbindelseprosjektet.

## 2.7 Samfunnsøkonomisk analyse

---

T-forbindelsen er beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom. Netto nytte/kostnadsforholdet er beregnet til om lag 0,9 med nedlagt ferjesamband Skudeneshavn - Mekjarvik fra det tidspunkt T-forbindelsen åpner. Prosjektet har en netto nytte på 615 mill kroner og medfører reduserte bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet på 540 mill. kroner.

Opprustning av eksisterende vegsystem rv 47 på Karmøy og opprustning av ferjesambandet Skudeneshavn - Mekjarvik, er utredet som et alternativ til ny veg. Utredningen viser imidlertid at dette er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. En utbedring av rv 47 på Karmøy vil dessuten være svært konfliktfylt med betydelig inngrep i eksisterende bebyggelse og jordbruksarealer langs vegen. Det vises ellers til nærmere omtale av virkninger av prosjektet i kap. 2.4.

## 3 Finansiering

### 3.1 Finansieringsplan

Tabell 3.1: Finansieringsplan - Mill. 2000-kroner.

	2002 - 2005	2006 - 2009	2010 - 2013	Totalt
Stat - ordinær		128		128
Bompenger	20	538		558
Kommunalt tilskudd		32		32
Privat tilskudd		10		10
Kommunal forskuttering		(32)		(32)
Stat - refusjon			32	32
Sum investering	20	708	32	760

Finansieringsforslaget i tabell 3.1 innebærer 73 pst. bompenger, 21 pst. statlige midler og 6 pst. kommunalt og privat tilskudd.

Det er forutsatt investert 160 mill. kroner i statlige midler, med 128 mill. kr som ordinær bevilgning i perioden 2006 - 2009 og 32 mill. kr som refusjon til Karmøy kommune i etterfølgende periode.

Karmøy kommune har fattet vedtak om 32 mill. kr i tilskudd i tillegg til 32 mill. kr i forskuttering. Det er inngått avtale mellom vegsjefen og representanter for næringslivet på Karmøy om et privat tilskudd på 10 mill. kr.

Prosjektet foreslås noe utsatt i forhold til fylkestingets planer. Dette for å få en nedbetalingstid på 15 år for bompengelånet. Det legges nå opp til anleggsstart i 2005/2006. Det er forutsatt innkreving av forhåndsbompenger fra høsten 2000 på ferjesambandene Ev 39 Mortavika-Arsvågen og rv 47 Randaberg-Skudeneshavn. Disse to ferjesambandene blir videre omtalt som Boknafjordsambandet. Med anleggsstart i 2005/2006 er innkrevde forhåndsbompenger beregnet til ca 200 mill. kr. Innkrevingen på ferjesambandene forutsettes avsluttet ved åpning av vegen i 2009/2010, dvs. etter 9 års innkrevingsstid. Beregnet etterskuddsbompengeperiode på selve T-forbindelsen blir ca. 15 år (15 1/3 år). Bompengenneinnkrevingen fordeler seg med 3/5 på Boknafjordsambandet, hvorav kun ca. 1 pst. fra Skudenessambandet, og 2/5 på selve T-forbindelsen. Dette er noe mer innkreving på ferjesambandet enn opprinnelig forutsatt.

### 3.2 Finansieringsanalyse og innkrevingsperiode

I finansieringsanalysen er det lagt til grunn følgende forutsetninger:

- Årlig trafikkvekst på 1,5 pst.
- Lånerente 8 pst.
- Prisstigning 2 pst.
- Realrente 6 pst.

– Takstøkninger lik prisstigningen

Samferdselsdepartementet vurderer i dag forutsetningene som nøkterne, jf. bl.a. omtalen av trafikkgrunnlag nedenfor. Det kommer imidlertid inn en ekstra usikkerhet knyttet til at prosjektet ligger flere år fram i tid, jf. også omtalen av byggekostnader i kap. 2.2.

Fylkestinget har gitt fylkeskommunal garanti for lån. Bompengerevningen vil bli todelt, med 5 års forhåndsinnkreving og 4 års parallellinnkreving på Boknafjordsambandet, til sammen 9 år. I tillegg kommer ca. 15 års etterskuddsinnkreving på selve T-forbindelsen. Investeringskostnadene for bomstasjonen er beregnet til om lag 2 mill. kr. Årlige driftskostnader er beregnet til om lag 3 mill. kr basert på et enkelt innkrevingsopplegg uten elektronikk (se også pkt. 4.5). Årlig inntekspotensiale fra innkrevingen på Boknafjordsambandet er om lag 35 mill. kr og fra innkrevingen på bomstasjonen om lag 14 mill. kr.

Dersom forutsetningene som er lagt til grunn for kostnader, rentenivå og trafikkvekst svikter, kan dette løses ved at bompengetakstene heves med inntil 20 pst. og/eller bompengeperioden forlenges i inntil 5 år. T-forbindelsen kan imidlertid være følsom for store takstøkninger på grunn av omkjøringsmulighetene.

Ved en økning i investeringskostnadene på inntil 10 pst. skal selskapet dekke sin relative andel av kostnadene. Dette utgjør 73 pst. av en eventuell kostnadsøkning. Kostnadsøkning over 10 pst. dekkes i sin helhet av staten. En kostnadsøkning på 10 pst. eller mer vil føre til at selskapet må dekke ca. 55 mill. kr mer. Dette vil kunne dekkes ved en økning i etterskuddsinnkrevingen på vegbommen i 5 år og en takstøkning på 20 pst., forutsatt i overkant av 5 pst. avvisning av trafikk. Ved en takstøkning på 20 pst. og ingen avvisning av trafikk, blir nedbetalingsperioden ca. 18 år.

Dersom lånerenta øker med ett prosentpoeng, vil nedbetalingsperioden forlenges til 17 år. En økning med to prosentpoeng vil føre til 20 1/2 år med etterskuddsbompenger på vegbommen for å få tilbakebetalt lånet.

Svikter trafikken med 10 pst. i åpningsåret, mens den årlige trafikkveksten fortsatt blir 1,5 pst. vil perioden med etterskuddsbompenger forlenges til 18 år. Hvis den årlige trafikkveksten i tillegg reduseres til 1,1 pst., blir innkrevingsperioden på 20 år.

Økonomien i prosjektet er robust forutsatt at det kreves inn relativt mye bompenger på ferjesambandet Ev 39 Arsvågen-Mortevika, men med den ekstra usikkerhet som er knyttet til at prosjektet ligger flere år frem i tid. Inntekspotensialet på ferjesambandet kan illustreres ved at hele bompengelånet vil kunne være nedbetalt på i overkant av fire år med videre bompenger på ferjesambandet etter åpning uten at det blir krevd inn bompenger på selve T-forbindelsen. Den betydelige forhåndsinnkrevingen på ferjesambandene reduserer behovet for lånefinansiering. Hvis forhåndsinnkrevingen på ferjesambandene reduseres, eventuelt ved at framdriften på anlegget forseres, vil finansieringsplanen være mindre robust. Trafikkprognoser og forhåndsinntekter vil være mer avklart nærmere anleggsstart.

Det forutsettes at Stortinget blir forelagt oppdaterte kostnadsoverslag, trafikkprognoser og økonomisk status for prosjektet i budsjettproposisjonen for

det året anlegget planlegges startet opp. Det kan også være aktuelt å vurdere en ordning med betinget refusjon.

## 4 Bompenggeopplegg

### 4.1 Bomplassering og innkrevingsssystem

---

Bomstasjonen er planlagt plassert på delstrekningen Fosen-Mjåsund i Tysvær kommune. Det er ikke foreslått bompengestasjon på nord-sør-strekningen. Løsningen er valgt slik fordi det er et ønske om å overføre mest mulig trafikk fra dagens rv 47 på Karmøy til nord-sør-strekningen i T-forbindelsen. Bompenger på denne strekningen vil kunne medføre betydelig trafikkavvisning. Innkrevingsperioden ved bomstasjonen på denne strekningen er planlagt til 15 år med oppstart når T-forbindelsen åpner. For Boknafjordsambandet er det planlagt oppstart av innkreving høsten 2000.

### 4.2 Trafikkgrunnlag

---

Boknafjordsambandet har i dag et trafikkvolum på ca 2400 kjøretøy per døgn. Gjennomsnittlig trafikkøkning de siste 15 årene har vært på 5 pst. I 1998 var økningen om lag 9 pst., mens den i 1999 var på 6 pst.

Beregningene for framtidig trafikkutvikling legger til grunn et anslag på 1,5 pst. årlig vekst. Trafikkgrunnlaget for bompenginnkreving på T-forbindelsen er i åpningsåret anslått til 3600 kjøretøy per døgn. Det er ikke regnet med overført eller nyskapt trafikk. I beregningene er det tatt hensyn til usikkerhet og trafikkavvisning pga. bompenger. Trafikkprognosen er kvalitetssikret mot trafikantundersøkelser. Vegdirektoratet vurderer trafikkprognosen som nøktern. I forbindelse med Transportplan for Nord-Rogaland i 1993/94 ble det laget en omfattende transportmodell for regionen. Denne modellen viste et trafikkgrunnlag på opptil 4500 kjøretøy per døgn for T-forbindelsen ved bomstasjonen i Tysvær i år 2000.

Bompenger på ferjebillettene kan innvirke på ferjeøkonomien for Boknafjordsambandet. En innføring av bompenger på ferjebillettene *kan* føre til trafikkavvisning i ferjesambandet. Dette vil kunne medføre økt tilskudsbehov som følge av lavere trafikkinntekter.

### 4.3 Takster

---

Takstnivået på Boknafjordsambandet er forutsatt lik nivået som var i bruk på ferjestrekningen før innkrevingen ble avvirket i oktober 1999, dvs. et bompengepåslag tilsvarende forskjellen mellom takstzone 21 og takstzone 9. Alle takster er i 2000-kr. Det vil si følgende bompengepåslag:

- 47 kr for kjøretøy med tillatt totalvekt tom. 3500 kg.
- 140-200 kr for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Rabattordninger forutsettes å være i henhold til rabatter i riksregulativ for ferjetakster.

Takstnivået ved bomstasjonen på strekningen Fosen-Mjåsund er forutsatt å være en veiet gjennomsnittlig takst på 10 kr for kjøretøy med tillatt totalvekt

tom. 3500 kg og 20 kr for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Dette innebærer at takstene for en enkeltpassering uten rabatt vil bli:

- 12 kr for kjøretøy med tillatt totalvekt tom. 3500 kg.
- 24 kr for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Det forutsettes rabattordninger i henhold til retningslinjer for bompengeprojekter. Avhengig av prisutviklingen vil takstene kunne justeres ved oppstart av innkrevingen.

#### **4.4 Bompengeselskap**

---

Bompengeselskapet Tungenes Ferjeterminal AS forvalter i dag bompengordningen i Rennfast, og har forvaltet bompengordningen over Boknafjorden. Det politiske styringsorganet for T-forbindelsen, prosjektrådet, som består av ordførerne i Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner, fylkesordføreren i Rogaland, leder for komite for samferdselssaker i fylkeskommunen og varaordfører i Karmøy, har funnet det hensiktsmessig at selskapet også bør finansiere og administrere bompengandelen i finansieringsplanen for T-forbindelsen. Styret i Tungenes Ferjeterminal AS har stilt seg positiv til dette.

#### **4.5 Opplegg for bompengeinnkreving**

---

Opplegg for selve bompengeinnkrevingen forutsettes vurdert nærmere i perioden fram til åpning. Det er blant annet aktuelt å utrede automatisk innkreving. Vegdirektoratet vil vurdere dette på et senere tidspunkt.

## 5 Lokal og regional behandling

Statens vegvesen Rogaland sendte i september 1997 en bompengesøknad på høring. Søknaden omfattet før- og etterskuddsinnkreving av bompenger til delfinansiering av T-forbindelsen.

Av de kommunene som er direkte berørt av bompengeanlegget, sluttet Karmøy og Haugesund seg til bompengesøknaden, mens Tysvær kommune var kritisk til opplegget og ønsket at en større andel av bompengene skulle kreves inn på selve prosjektet og tilsvarende mindre andel på ferjesambandet. Av de øvrige kommunene sluttet Bokn, Rennesøy og Stavanger seg til søknaden, mens Randaberg gikk imot og Vindafjord var kritisk til forlenget bompenginnkreving på Boknafjordsambandet.

Haugalandrådet og Haugaland næringsutvikling sluttet seg til søknaden. Haugalandrådet er et interkommunalt samarbeidsforum for kommunene Bokn, Karmøy, Haugesund, Sveio, Etne, Vindafjord, Tysvær, Ølen og Utsira. Haugaland næringsutvikling er en paraplyorganisasjon for samarbeid mellom næringsliv og kommuner på Haugalandet.

Fylkestinget i Rogaland fattet i møte 2. og 3. desember 1997 følgende vedtak:

«1. Rogaland fylkeskommune stiller seg positiv til gjennomføring av T-forbindelsen - ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner. Prosjektet vil knytte Nord- og Sør-Rogaland bedre sammen og ha positiv betydning for regional utvikling, næringsliv og sysselsetting.

2. Rogaland fylkeskommune slutter seg til følgende forslag til finansieringsplan for T-forbindelsen - ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner:

Statlige midler 150 mill. kr  
Bompenger 345 mill. kr  
Kommunale tilskudd 30 mill. kr  
Private tilskudd 10 mill. kr  
Sum 535 mill. kr

3. Rogaland fylkeskommune slutter seg til forslaget om forlenget innkreving av bompenger på Boknafjordsambandet i 8 år, samt på T-forbindelsen i 15 år. Vedrørende takster forutsettes det at dagens bompengetakster beholdes på Boknafjordsambandet, dvs. forskjellen mellom takstsone 21 og takstsone 9. På T-forbindelsen forutsettes en veiet bompengesats på 10 kr for lette og 20 kr for tunge kjøretøyer. Bompengene fordeles likt mellom T-forbindelsen og Boknafjordsambandet.

4. Rogaland fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for lån og ber om at Tungenes ferjeterminal påtar seg å være finansieringsselskap for prosjektet».

Ved den fylkespolitiske behandlingen ble detaljene i forslaget til bompengordning justert noe i forhold til forslaget i bompengesøknaden, konkret ved at takstene på T-forbindelsen ble økt fra 5 kr til 10 kr for lette og fra 10 til 20 kr for tunge kjøretøyer. I tillegg ble innkrevingsperioden på Boknafjordsambandet vedtatt redusert med en tilsvarende økning av innkrevingsperioden på T-forbindelsen. Resultatet ble at en større del av bompenginnkrevingen utføres direkte på T-forbindelsen.

På bakgrunn av fylkestingets vedtak ble saken sendt på nytt til Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner for eventuelt revidert behandling. Karmøy og Haugesund kommuner sluttet seg til det reviderte forslaget til bompengordning basert på vedtaket i fylkestinget i desember 1997. Tysvær kommune behandlet saken i februar 1998 og var fremdeles kritisk til den foreslåtte bompengordningen, men uttalte at fylkestingets vedtak om finansieringsplan gav en bedre fordeling av belastningen på brukerne.

I 1998 har alle de tre berørte kommunene behandlet og gått inn for en oppfølging av Transportplan for Nord-Rogaland - Handlingsplan 1998-2007. Handlingsplanene omfatter også forslag til finansieringsplan og bompengordning for T-forbindelsen vedtatt av fylkestinget i desember 1997. Tysvær kommune vedtok handlingsplanen i mai 1998 uten merknader til finansieringsplanen. Tysvær kommune hadde heller ingen kritiske merknader til reguleringsplanen for T-forbindelsen, som i Tysvær også omfatter bomstasjonen for prosjektet. Disse signalene tolkes slik at Tysvær kommune har et positivt syn på bompengefinansiering av T-forbindelsen.

#### *Revidert fylkespolitisk behandling*

I vedtak 2. og 3. desember 1997 under punkt 3 sier fylkestinget at bompenginnkrevningen fordeles likt mellom T-forbindelsen, dvs. nord-sør-vegstreknningen, og Boknafjordsambandet. Etter ovennevnte lokale behandling av prosjektet er det på grunnlag av en kvalitetssikring av prosjektet utarbeidet nytt kostnadsoverslag og revidert finansieringsplan, jf. pkt. 3.1. Kvalitetssikringen av kostnadsoverslag og inntektsgrunnlag har imidlertid resultert i behov for å dreie noe mer enn halvparten av bompenginntektene til Boknafjordsambandet. Fylkestinget behandlet denne saken på nytt 9. mars 1999 og sluttet seg til revidert finansieringsplan som innebærer en slik vridning. Foreliggende finansieringsforslag har nå en fordeling av bompenginnkrevningen med 3/5 på ferjesambandet og 2/5 på selve T-forbindelsen.



## 6 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet vil vise til at dette prosjektet oppfyller mange av de viktigste kriteriene til bompengeprojekter. Dette gjelder blant annet den samfunnsøkonomiske nytten, bompengandelen og avklart finansiering. Rogaland fylkeskommune har gitt tilslutning til prosjektet, og de berørte kommuner er også i hovedsak positive.

Departementet vil likevel peke på at det kan reises prinsipielle innvendinger mot bompengeprogget. Innvendingene kan særlig knyttes til den omfattende forhånds- og parallellinnkrevningen der bompengesatsene forutsettes å være langt høyere enn i den ordinære bompengeperioden. Dessuten er T-forbindelsen en tilførselsveg til Ev 39, og ikke alle trafikantene på Ev 39 har direkte nytte av T-forbindelsen. Hovedbegunnelsen for å kreve inn bompenger på ferjesambandet er at 65-75 pst. av trafikkvolumet over Boknafjorden er trafikk mellom Sør-Rogaland og Karmøy/Haugesund. Dette er trafikk som i stor grad vil ha nytte av forbindelsen. Bompengedekningen på Boknafjordsambandet er en forutsetning for økonomien i prosjektet. Bompengesatsene for forhåndsinnkreving er ikke høyere enn det de var i den tidligere innkrevningen i ferjesambandet. Departementet har i sin totalvurdering og anbefaling lagt vekt på den lokale behandling av saken, og det helhetlige syn på utvikling av transportsystemet i regionen som ligger bak de lokale vedtak.

Kystriksvegen gikk tidligere over Karmøy og ble flyttet over til fastlandet uten at tilstøtende vegsystem ble opprustet. T-forbindelsen betraktes som en fullføring av det nye hovedvegsystemet som ble etablert i forbindelse med flytting av Kyststamvegen og bygging av Rennfast.

På strekningen mellom Kopervik og Nordheim har rv 47 problemer i dag, både med hensyn til trafikksikkerhet og kapasitet. Nord-sør-elementet i T-forbindelsen vil derfor ha en viktig funksjon som alternativ hovedveg, slik at rv 47 kan avlastes for gjennomkjøringstrafikk fra Midt- og Sør-Karmøy til Haugesund. For å oppnå denne avlastningseffekten på rv 47, må kommunene samordne sine arealdisponeringer. Samferdselsdepartementet ser det derfor som viktig at kommunene følger opp det utbyggingsmønster som er vedtatt prioritert i fylkesdelplanen for samordnet areal- og transportplanlegging.

Av de tre kommunene som er direkte berørt av T-forbindelsen har Haugesund og Karmøy sluttet seg til bompengedekningen. Tysvær kommune har innledningsvis hatt en kritisk holdning til prosjektet, men har ved de siste behandlingene i 1998 vært mer positiv. Det vises til behandlingen av Transportplan for Nord-Rogaland og behandling av reguleringsplan, jf. punkt 5. Tysvær har imidlertid aldri fattet et eget positivt vedtak til fordel for bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Rogaland fylkesting er positiv til gjennomføring av T-forbindelsen og har gitt tilslutning til finansieringsplanen for denne.

Samferdselsdepartementet vil på bakgrunn av ovenstående anbefale delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen, og at deler av innkrevningen skjer ved forhånds- og parallellinnkreving i Boknafjordsambandet. Anleggsstart er planlagt i 2005/2006. Bl.a. som følge av den usikkerhet som knytter seg til at

prosjektet ligger flere år fram i tid vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med forslag til anleggsstart og oppdaterte kostnadsoverslag, trafikkprognoser, økonomisk status og opplegg for bompengeskaping. Det kan også være aktuelt å vurdere en ordning med betinget refusjon.

T-forbindelsen vil overta det meste av gjenværende trafikk på ferjesambandet Mekjarvik-Skudeneshavn og legge til rette for å legge ned sambandet som riksvegferjesamband. Samferdselsdepartementet forutsetter at dette ferjesambandet nedlegges som riksvegferjesamband når T-forbindelsen åpnes for trafikk.

## **7 Avtale**

Det vil bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland.

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland, i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved.

## **Forslag til vedtak:**

Stortinget samtykker i at:

1. Prosjektet T-forbindelsen, som er ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland, tas opp som riksveganlegg.
2. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.
3. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

---

---