



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Gyda Grendstad / 95272428

Vår referanse:
20/34238-5

Deres referanse:

Vår dato:
29.04.2020

E39 Rogfast – vurdering av kostnader, gjennomføring og finansiering

Prosjektet E39 Rogfast er utviklet på basis av KVV/KS1. Regjeringen valgte konsept 3 i 2009. Prosjektet gir 40 min innspart reisetid mellom Nord-Jæren og Haugalandet og legger til rette for et felles bolig- og arbeidsmarked på Sør-Vestlandet. Reisetiden fra øykommunen Kvitsøy med litt over 500 innbyggere, blir redusert med om lag det samme.

Prosjektet omfatter bygging av en 26,7km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7km lang tunnelarm til Kvitsøy. Maksimal stigning på E39 blir 5 % og på fylkesvegarmen til Kvitsøy 7%.

Prosjektet er omtalt i Meld. St.26 (2012–2013), NTP 2014 – 2023, Prop 117 S (2012–2013), E39 Rogfast i Rogaland – førehandsinnkreving av bompenger, Prop. 126 S (2015–2016), Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane, Prop 1 S (2016 – 2017). Prosjektet ble lagt fram for Stortinget i Prop 105 S (2016 – 2017) Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland. Prosjektet er omtalt i Prop. 1 (2018–2019), side 117.

Anleggsarbeidene startet i januar 2018. Det innkreves bompenger på ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen. Det er brukt 240 mill. 2020-kr i statlige midler og 680 mill. 2020-kr fra bompengeselskapet. Anleggsarbeidet er startet gjennom flere mindre entrepriser, og det er bygget tverrslag i Mekjarvika og Arsvågen.

I konkurransen for den første av tre store tunnelkontrakter i 2019 var det eneste tilbudet vesentlig høyere enn forventet. Usikkerheten i prosjektet har vært undervurdert. Det skyldes delvis vanskeligere entreprenørmarked og svekket valuta. Basert på denne markedsprisen ville kostnadsoverslaget for hele prosjektet endt over kostnadsrammen fastsatt av Samferdselsdepartementet. Konkurransen ble derfor avlyst.

Siden utbyggingen ble behandlet i Stortinget i 2017 er ambisjoner og forventninger om elbilandel blitt høyere. Åpningsår er tidligst i 2029, og tidsperspektivet forsterker

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

usikkerheten og påvirker finansieringen. I forbindelse med utbyggingen av Ryfast er det avklart at privat ferjedrift kan etableres uten at myndighetene kan hindre dette. Statens vegvesen har gått gjennom prosjektet, og er i ferd med å avslutte en vurdering av kostnadsanslaget, kostnadsbesparende tiltak og gjennomføringsstrategi. Forutsetningene for finansieringsopplegget er vurdert på nytt. Arbeidet er lagt opp med en ekstern vurdering gjennomført av EY A/S og en intern gjennomgang i Statens vegvesen.

EYs vurderinger

EY har sett på konseptvalg, vurdert kutt, vurdert kostnadsanslaget og sett på finansieringsplanen i lys av høyere elbilandel og mulighet for privat ferjedrift. Kort oppsummert er deres vurderinger: Prosjektet er fortsatt relevant ut fra målene. Alternative konsept vil gi dårligere måloppnåelse og lavere nytte.

- Nye kostnadsoverslag viser høyere kostnad enn Prop. 105 S. Den utlyste kontrakten viser markedspris, på grunn av endringer i leverandørmarkedet og svekket valutakurs, og ville gitt en total projektkostnad over kostnadsrammen. Det var derfor riktig å stanse prosjektet.
- Det er mulig å redusere prosjektomfang og kostnader en god del. EY støtter prosjektledelsens kuttforslag og har i tillegg en del egne forslag med varierende grad av realisme.
- EY mener det kan være fordeler ved å endre kontraktstrategi, og at dette bør vurderes. Første utlyste større tunnelkontrakt var enhetspriskontrakt som la til grunn konvensjonell tunneldriving (ikke tunnelborremaskin).
- Finansieringsplanen er usikker på grunn av inntektsusikkerhet og økte kostnader. Privat ferjedrift vil med gitte forutsetninger være lønnsomt gitt at cirka en fjerdedel av trafikantene velger ferje framfor tunnelen. Økt elbilandel gir mindre bompenginntekter.
- Til tross for kostnadsøkning og eventuell privat ferjedrift vil prosjektet fortsatt være samfunnsøkonomisk lønnsomt (EY har ikke gjort egne beregninger).

Statens vegvesens vurderinger

Kostnadsreduksjoner

Vedtatt styringsramme og kostnadsramme for prosjektet er henholdsvis 18,6 og 20,8 mrd. 2020-kroner. Sluttprognosen som lå til grunn for beslutningen om å stanse prosjektet var på 25 mrd. kr, en økning på 6,4 mrd. kr i forhold til vedtatt styringsramme. I den etterfølgende gjennomgangen av prosjektet har Statens vegvesen funnet rom for kutt og optimalisering for 3 mrd. kr, og den nåværende prognosen er 22 mrd. kr. Noen eksempler på kutt som er innarbeidet:

- Endret drivemetode sjakter på Kvitsøy.
- Redusert vann og frostsikring i Kvitsøytunnelen.

- Kutte ventilasjonsanlegg Arsvågen og kutte sjakter, ventilasjonsanlegg Tungenes.
- Reduksjon i dimensjon pumpeledning og antall sjaktvifter.
- Heve Kvitsøykrysset og bruke enklere overbygning Kvitsøytunnelen.
- Redusere antall sedimentasjonsbasseng.
- Kutte langsgående tørrmur i forskjæring ved tunnelinnslag Kvitsøy, korte inn tunnelportal og kutte trompetutviding.

Statens vegvesen mener det er et ytterligere potensiale for kostnadsreducerende tiltak på om lag 1 mrd. kr, men dette krever avklaring med berørte kommuner. Statens vegvesen vil derfor gå i dialog med kommunene.

Selv om de potensielle kostnadsreduksjonene lar seg realisere, er kostnadsanslaget over kostnadsrammen.

Kontraktstrategi

Statens vegvesen vil vurdere kontraktstrategien på nytt, og er opptatt av å ha tett dialog med bransjen i denne prosessen. Det er derfor for tidlig å konkludere om dette.

Samfunnsøkonomi

Prosjektet er beregnet med samme forutsetninger som øvrige prosjekter i porteføljen for NTP 2022 – 2033 og med forutsetninger om fart på 90 km/t. Beregningsverktøyene har oppdaterte drift- og vedlikeholdskostnader for tunnel.

Når oppdaterte kostnadstall (22,0 mrd. kr) legges til grunn, beregnes netto nytte til 10 mrd. kr. Med bompengerelevante i 20 år er det beregnet at netto nytte er 8,6 mrd. kr.

Inkludert i nytten er innspart ferjetilskudd på om lag 500 mill.kr.

Finansieringsplan

Finansieringsplanen er vurdert ved å beregne 4 scenarier:

Disse er:

- Alternativ 0 – Forutsetninger som i Prop. 105 S (2016 – 2017) med nytt kostnadsoverslag.
- Alternativ 1 – Redusert trafikknivå ved privat ferjedrift.
- Alternativ 2 – Redusert bompengerelevante som følge av økt andel nullutslippskjøretøy.
- Alternativ 3 – Kombinasjon privat ferje og økt andel nullutslippskjøretøy.
- Alternativ 4 – Økte takster med 20 pst. i alternativ 3.

Alle alternativ er beregnet med oppdaterte prognoser for trafikkvekst, som er noe lavere enn i bompengeproposisjonen, samt med redusert inflasjonsmål fra 2,5 til 2,0 % årlig prisvekst. Alternativene 1 og 2 vurderer endringer (innføring av privat ferje og økt andel nullutslippskjøretøy) i en alt–annet–likt–analyse. Alternativ 3 kombinerer alternativene 1 og 2, mens alternativ 4 ser på effektene av å øke bompengetakstene i alternativ 3.

Transportanalysen viser at alternativ 1 med privat ferjedrift er ventet å redusere trafikken gjennom E39 Rogfast med rundt 22,5 pst. Vi presiserer at den trafikale effekten bærer med

seg stor usikkerhet. Vi har lite empiri fra tilsvarende prosjekt med privat ferjedrift, og det er usikkert hvordan et privat ferjetilbud eventuelt blir.

Alternativ 2 legger til grunn at andelen nullutslippsskjøretøy utvikler seg i tråd med vekstbanen som legges til grunn for NTP 2018 – 2029 (NTP-banen) som sier at alle nye personbiler og bybusser omsatt i 2025 skal være nullutslippsskjøretøy. I 2030 skal det samme gjelde alle varebiler, 75 pst. av alle langdistansebusser og 50 pst. av alle tunge lastebiler. I 2040 er andelen nullutslippsskjøretøy i Rogaland beregnet til 95 pst. i NTP-banen. Den økte andelen nullutslippsskjøretøy er beregnet å redusere gjennomsnittstaksten i prosjektet med rundt en fjerdedel sammenlignet med bompengeproposisjonen/alternativ 0. Redusert gjennomsnittstakst gir ventet økt trafikk ved åpning, og økt årlig trafikkvekst i prosjektet.

Kombinasjonsalternativet med ferje og nullutslippsskjøretøy – alternativ 3 – gir redusert gjennomsnittstakst og redusert trafikk sammenlignet med alternativ 0.

Alt.	Beskrivelse	Gjennomsnittstakst		Trafikk	Endring
		2020	2040		
	Tall fra Prop. 105 S (2016–2017)	414	414	5950	
0	Oppdatert analyse iht. proposisjon	414	414	5950	0 %
1	Privat ferjedrift	414	414	4611	-22,5 %
2	Økt andel nullutslipp	394	291	6545	+10,0 %
3	Kombinasjon alternativ 1 og 2	394	291	5296	-11,0 %
4	Alternativ 3 med 20 % økte takster	472	349	4342	-27,0 %

Alle alternativer unntatt alternativ 4 er basert på vedtatt bompengepopplegg. Alternativ 4 med 20 % økt bompengetakster viser en forholdsvis stor nedgang i trafikken. Statens vegvesen mener dette gir indikasjoner på at bompengekostnaden for trafikantene ikke bør heves vesentlig.

Det er ikke gjort en grundig vurdering om privat ferjedrift er sannsynlig og vil være lønnsomt, men det kan ikke utelukkes. Det ligger der derfor som en usikkerhet som det må tas hensyn til.

Dersom nullutslippsskjøretøy på sikt skal betale mer enn 50 % av bompengetaksten etter rabatt, gir alternativ 0 det beste bildet på finansieringsbehovet. I alternativ 0 betaler 15 % av personbilene full takst, mens 75 % er beregnet å ha AutoPASS-avtale som gir 20 %rabatt. 10 % har fritak eller er svinn.

Resultatene fra finansieringsanalysen viser beregnet bompengebidrag gitt de ulike forutsetningene om privat ferjedrift og økt andel nullutslippsskjøretøy. I tillegg til bompengebidraget, kommer finansierings- og innkrevingskostnader (ikke vist i tabellen) som finansieres av bompenger. Det er også vist hvor stort behovet for økte statsmidler er i de ulike alternativene.

Tallene i tabellen er i mrd. 2020-kroner, og er avrundet.

Alt.	Beskrivelse	20 år innkreving			25 år innkreving		
		Bompengebidrag	Statsmidler	Endring statsmidler	Bompengebidrag	Statsmidler	Endring statsmidler
	Tall fra Prop. 105 S (2016–17)	14,5	3,9				
0	Oppdatert analyse iht. prop	13,7	8,3	+ 4,4	16,3	5,7	+ 1,8
1	Privat ferjedrift	10,6	11,4	+ 7,5	12,6	9,4	+ 5,5
2	Økt andel nullutslipp	11,7	10,3	+ 6,4	13,9	8,1	+ 4,2
3	Kombinasjon alternativ 1 og 2	9,4	12,6	+ 8,7	11,3	10,7	+ 6,8
4	Alt. 3 med 20 % økte takster	9,2	12,8	+ 8,9	11,1	10,9	+7,0

Konklusjon

Prosjektet er beregnet å ha høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det anbefales ikke endringer i valgt konsept. Til tross for kostnadsreduksjoner ligger prosjektet over rammen i Prop. 105 S (2016 – 2017).

Prosjektet vil ikke kunne realiseres med den finansieringsplanen som er lagt til grunn i stortingsbehandlingen. Dersom man skal basere seg på vedtatt bompengeopplegg kreves økte statlige midler.

Med hilsen

Ingrid Dahl Hovland
Veidirektør

Kjell Inge Davik
Utbyggingsdirektør

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.