



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 54 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 20. november 2020,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### **1 Revidert styrings- og kostnadsramme og revidert framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet E39 Rogfast i Rogaland**

#### **1.1 Innleiing**

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag til endra styrings- og kostnadsramme og revidert finansieringsplan for prosjektet E39 Rogfast i Rogaland.

Stortinget har slutta seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom behandlinga av Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland*, jf. Innst. 294 S (2016–2017). Prosjektet omfattar bygging av ein 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune, samt ein 3,5 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Det vil bli bygd 1,4 km veg i dagen på Bokn fram til tilknytning til eksisterande E39. I tillegg er det sett av eit mindre beløp til trafikk-sikkerheits- og miljøtiltak langs eksisterande E39 gjennom Bokn kommune. Forventa reisetid mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 min. Reisetida til/frå Kvitsøy blir redusert med om lag det same.

Utbygginga av prosjektet starta i januar 2018. I løpet av 2018 og 2019 vart det bygga to tverrslag til hovudtunnelen i Mekjarvik og Arsvågen. Som opplyst i Prop. 1 S (2019–2020), blei konkurransen om den første av tre store tunnelkontraktar, Kvitsøykontrakten, avlyst av di innkomne tilbod var vesentleg høgare enn venta. Prognosen for sluttkostnad basert på tilbodet, låg over kostnadsramma som var vedteken av Stortinget. Det blei satt i gang ei brei gjennomgang av prosjektet der kostnadsoverslaget, gjennomføringsstrategien og føresetnader for finansieringsopplegget vart vurderte på nytt. Det vart òg gjort ei rekke tiltak for å redusere utbyggingskostnadane.

Det er gjennomført ny ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringa har omfatta styrande dokument, kostnadsanslaget, kontraktsstrategi, trafikkgrunnlag, samfunnsøkonomisk analyse, finansieringsplan og mogleg kommersiell ferjedrift. Ekstern kvalitetssikrar tilrår ny styrings- og kostnadsramme for prosjektet, redusert trafikknivå, og behov for auka statleg finansiering som følge av avgrensingar i den fylkeskommunale garantien.

Gjennomgangen av prosjektet har avdekt at bompengeselskapet no ikkje klarer å finansiera sin del av investeringskostnadene i Prop. 105 S (2016–2017) pga. auka byggetid og avgrensingar i



Figur 1.1 Kart over E39 Rogfast

den fylkeskommunale lånegarantien. Forslag til ny finansieringsplan for prosjektet viser derfor at det er naudsynt å auke den statlege finansieringsdelen av prosjektet.

## 1.2 Revidert styrings- og kostnadsramme

Styringsramma for det opphavlege prosjektet var i Prop. 105 S (2016–2017) fastsett til 16 400 mill. 2016-kr og kostnadsramma til 18 400 mill. 2016-kr. Omrekna til 2020-prisnivå svarar dette til 18 564 og 20 828 mill. kr. Statens vegvesen har sommaren 2020 gjennomført ein ny berekning av kostnader for prosjektet E39 Rogfast.

Det er gjennomført nokon mindre endringar i prosjektet etter at Prop. 105 S (2016–2017) vart vedteken. Tunnelarmen til Kvitvåg er redusert frå 3,7 km til 3,5 km som følgje av at hovudtunnelen er heva med om lag 20 m. Veg i dagen på Bokn er redusert frå 2,7 km til 1,4 km fram til tilknytning til eksisterande E39. I tillegg er det gjort ei rekke mindre tiltak for å redusere utbyggingskostnadane.

Basert på oppdatert kostnadsanslag har Statens vegvesen foreslått ei ny styringsramme på 20 600 mill. 2020-kr og ei ny kostnadsramme på 22 530 mill. 2020-kr. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei revidert styringsramme på 19 500 mill. 2020-kr og ei revidert kostnadsramme på

24 800 mill. 2020-kr. Statens vegvesen og ekstern kvalitetssikrar vurderer grunnkostnadane i prosjektet ganske likt.

Hovudforskjellen mellom Statens vegvesen og ekstern kvalitetssikrar si styringsramme er knytt til vurderingar av uvisse, spesielt for geologiske forhold. Statens vegvesen ser ikkje at det er komme fram forhold i kvalitetssikringa som gjer at dei vurderer å endra forslaget til styringsramma. Ekstern kvalitetssikrar vurderer den totale usikkerheita som større enn Statens vegvesen. Ekstern kvalitetssikrar har lagt inn spesielt mykje usikkerheit knytt til marknaden, i form av ei ekstra hendingsuvisse for marknaden. Dette er gjort fordi fleire store kontraktar skal lysast ut over ein relativt kort periode, som gir risiko for at uvisse knytt til marknaden aukar når dei siste kontraktane skal inngåast. Statens vegvesen er samd med ekstern kvalitetssikrar i denne vurderinga og finn det fornuftig å leggja denne vurderinga til grunn for kostnadsramma i prosjektet.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei revidert styringsramme på 20 600 mill. 2020-kr og revidert kostnadsramme på 24 800 mill. kr 2020-kr.

Ekstern kvalitetssikrar sin analyse viser, som Statens vegvesen sin analyse, at Rogfast er samfunnsøkonomisk lønsam ved ein levetid på 75 år, med netto noverdi på 11,7 mrd. kr i KS2-berek-

ningane mot 8,6 mrd. i etaten sin analyse. Ekstern kvalitetssikrar har vurdert at prosjektet har netto noverdi 2,9 mrd. ved 40 års levetid.

Statens vegvesen har i samband med arbeidet med ny Nasjonal transportplan hausten 2020 utført nye samfunnsøkonomiske berekningar for prosjektet som viser ein netto nytte (NN) på om lag 13,0 mrd. kr med bompengeneinnkrevjing i 20 år. Netto nytte per budsjettkrone (NNB) er rekna til 2,5. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,6.

### 1.3 Trafikkgrunnlag

Utgangspunktet for Statens vegvesen sitt rekna trafikkgrunnlag er omtala i Prop. 105 S (2016–2017). Det vart lagt til grunn 5950 køyretøy per døgn ved opning av prosjektet i 2025.

Ekstern kvalitetssikrar har gjennomført ein ny vurdering av trafikknivået i prosjektet med oppdaterte tal for ferjetrafikken over Boknafjorden i perioden fram til og med 2019, og har nytta oppdaterte fylkesvise framskrivingar og folketalsprognosar. Ekstern kvalitetssikrar kjem til eit trafikknivå utan bompengar på om lag 10 000 køyretøy per døgn. Med bompengar vurderer ekstern kvalitetssikrar trafikknivået til 5982 køyretøy per døgn ved innkrevjingsstart i 2031, som er noko lågare enn trafikkgrunnlaget i Prop. 105 S (2016–2017). Statens vegvesen stiller seg bak den nye trafikkprognosen til ekstern kvalitetssikrar. Basert på dette legg Samferdselsdepartementet til grunn eit trafikknivå på 5980 køyretøy per døgn ved opning av prosjektet i 2031.

Som omtala i Prop. 105 S (2016–2017) er det naudsynt med svært høge bompengetakstar i prosjektet for å oppnå fullfinansiering. Statens vegvesen vurderer at det er større risiko enn normalt for at trafikantane vil velje andre reisemåtar gjennom E39 Rogfast, som buss eller samkøyring. Det er òg vurdert om det er grunnlag for kommersiell ferjedrift parallelt med E39 Rogfast.

I Prop. 105 S (2016–2017) er det føresett at dei offentleg finansierte ferjesambanda E39 Mortavika–Arsvågen og fv. 521 Mekjarvik–Kvitsøy vert avvikla når E39 Rogfast opnar. Det var ikkje vurdert som ein aktuell problemstilling at det kunne etablerast eit kommersielt ferjetilbod utan offentlege tilskot på strekninga.

I samband med fastsetting av takst- og rabattsystem for rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) i Prop. 44 S (2019–2020) vart det avklara at private aktørar har rett til å tilby sjøtransporttenester. Statens vegvesen og ekstern kvalitetssikrar har difor sett nærare på konsekvensane av mogleg

kommersiell ferjedrift parallelt med E39 Rogfast. Sjølv om ein ikkje kan sjå bort frå at det kan etablerast kommersiell ferjedrift, vurderer Statens vegvesen at det vil vere lite sannsynleg at det kan bli etablert eit kommersielt ferjesamband utan offentleg støtte på strekninga. Ekstern kvalitetssikrar har vurdert kor sannsynleg det er at konkurrerende kommersiell ferjedrift blir lønsamt gjennom trafikkvurderingar og analyser av lønsemd for eit potensielt ferjeselskap. Ekstern kvalitetssikrar ser det som mogeleg for eit privat selskap å starte konkurrerende ferjedrift når E39 Rogfast opnar, og at dette i så fall vil kunne ha store konsekvensar for bompengeneinntekta i prosjektet. Sjølv om ekstern kvalitetssikrar ikkje utelukkjar at det kan verte etablert kommersiell ferjedrift, er konklusjonen at det er lite sannsynleg. Dei viktigaste årsakene til at det er lite sannsynleg med kommersiell ferjedrift er i følge ekstern kvalitetssikrar at E39 Rogfast gir store tidsinnsparingar, det er utfordrande tilkomst til ferjeleiet på nordsida av Boknafjorden, og vurderingane av lønsemd viser at det vert krevjande for ein kommersiell tilbydar å oppnå lønsam drift utan offentlege tilskot.

Samferdselsdepartementet legg til grunn desse vurderingane og held fast ved trafikkta på 5980 køyretøy per døgn.

### 1.4 Revidert framdrifts- og finansieringsplan

I finansieringsopplegget for E39 Rogfast omtala i Prop. 105 S (2016–2017) vart det føresett anleggsstart ved årsskiftet 2017–2018, ev. tidleg i 2018, og trafikkopning i 2025/2026.

I samband med KS2-prosessen er framdriftsplanen for prosjektet optimalisert. Det er mellom anna tatt inn erfaringar frå rv 13 Ryfast som nyleg er opna. Det er òg tatt inn erfaringar frå forhandlingsrunden med tilbydarane i konkurransen om Kvitsøy-kontrakten som vart avlyst. Prosjektets framdriftsplan viser no ein byggetid på 9–10 år. Dersom anleggsstart blir mot slutten av 2021, betyr det at E39 Rogfast tidlegast kan opne for trafikk i 2031.

I Prop. 105 S (2016–2017) vart det føresett forskots- og parallellinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen, dvs. ein periode på 7–8 år. Auka byggetid i prosjektet inneber at perioden med parallellinnkrevjing av bompengar aukar med seks år og at etterskudsinnkrevjinga først startar i 2031. Elles er det ikkje føresett nokon endringar i bompengepoplegget for prosjektet i høve det som vart lagt til grunn i Prop. 105 S (2016–2017). Forlenga byggetid aukar

rekna bompengeneinntekter frå forskots- og parallellinnekrevjinga frå 1200 mill. 2020-kr til om lag 1700 mill. 2020-kr.

Etterskotsinnkrevjinga av bompengar vil skje i to automatiske bomstasjonar i begge endar av prosjektet, for sørgåande trafikk på Laupland i Bokn og for nordgåande trafikk på Harestad i Randa-berg, jf. figur 1.1. For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 20 år etter trafikkopning, er det i Prop. 105 S (2016–2017) lagt til grunn at gjennomsnittleg inntekt pr. passering må vere på 374 2017-kr. Omrekna til 2020-kr er gjennomsnittstaksten om lag 409 kr.

Basert på dette er det førebels berekna følgjande grunntakstar for etterskotsinnkrevjinga i 2020-prisnivå:

- Takstgruppe 1 (lette køyretøy med tillaten totalvekt til og med 3500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1): 392 kr.
- Takstgruppe 2 (tunge køyretøy ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1): 1176 kr.

Køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt. Det vert føresett at lokale styresmakter sluttar seg til at nullutsleppskøyretøy med gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke betalar 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 etter brikkerabatt. Fylkestinget i Rogaland har i sak 18/11571 12.06.2018 pkt. 5 vedtatt at «Fylkestinget viser til forslag i revidert statsbudsjett om å innføre halv takst for el-biler ved bompasering. Dersom dette blir vedtatt av Stortinget vil det gjelda for alle bomprosjekt i Rogaland.» Dette er i tråd med bortfall av bompengefritak for nullutsleppskøyretøy omtala i Prop. 87 S (2017–2018).

Ved berekning av grunntakstane i denne proposisjonen er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy utgjør 16 pst. av trafikken i 2020.

Utbygginga av E39 Rogfast er omfatta av tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar utanfor dei største byområda omtala i Prop. 1 S/Innst. 13 S (2016–2017) jf. Prop. 105 S (2016–2017) kap. 7. Ved vidareføring av denne ordninga er det rekna at gjennomsnittstaksten kan verte redusert til 368 2020-kr med takstar for takstgruppe 1 og 2 på høvesvis 353 kr og 1059 kr. Samla tilskot til prosjektet er rekna til om lag 1,55 mrd. 2020-kr.

#### 1.4.1 Finansiering av auka kostnader og auka byggetid

I Prop. 105 S (2016–2017) vart det lagt til grunn at eventuell kostnadsauke ut over prisstiging skal

dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprosjekt. Dette inneber at kostnadsauke opp til den opphavelige kostnadsramma på 20 828 mill. 2020-kr skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma på 20 828 mill. 2020-kr er staten sitt ansvar og blir dekte med statlege midlar. Bompengeselskapet sitt ansvar er etter dette avgrensa til maksimalt 16 367 mill. 2020-kr (78,6 pst.), medan staten sitt ansvar etter dette vil vere 4 461 mill. 2020-kr (21,4 pst.). Dette forholdet vert i utgangspunktet ikkje endra, til tross for at det i denne saka vert lagt fram ny styrings- og kostnadsramme for prosjektet.

Rogaland fylkeskommune har stilt garanti for eit maksimalt låneopptak til delfinansiering av E39 Rogfast på 16 mrd. kr. Den fylkeskommunale garantien for prosjektet vil vere for lav til å dekke bompengeselskapets behov for låneopptak ved kostnadsauke. Det skuldast primært at den fylkeskommunale garantien ikkje har vore oppjustert etter behandlinga av Prop. 105 S (2016–2017), sjølv om styrings- og kostnadsramma som vart lagt til grunn i bompengeproposisjonen var høgare enn prosjektkostnaden som vart lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlinga av saka. I tillegg har forventa byggetid for prosjektet auka samanlikna med det som vart lagt til grunn i Prop. 105 S (2016–2017), noko som isolert sett inneber høgare finansieringskostnader for bompengeselskapet og dermed lågare bompengebidrag til prosjektet.

Basert på føresetnadene i Prop. 105 S (2016–2017) har Statens vegvesen no rekna at den fylkeskommunale bompengegarantien burde vore justert til 18,7 mrd. kr då proposisjonen vart vedteken i Stortinget. Det regionale bompengeselskapet Ferde AS har ansvar for bompengefinansieringa av E39 Rogfast. Selskapet er rigga for å ta opp lån i marknaden innanfor dei garantiane som vert stilt for det enkelte utbyggingsprosjekt. Ferde AS kan ikkje ta opp lån utan garanti ved sjølvskuldnarkausjon. Selskapet sin medfinansieringsmoglegheit er følgjeleg avgrensa av storleiken på den fylkeskommunale garantien.

I forslaget til revidert finansieringsplan for prosjektet er det føresett at prosjektkostnader utover bompengeselskapets bidrag vert finansiert med statlege midlar.

Pga. avgrensingane i den fylkeskommunale garantien er det rekna at bompengeselskapet maksimalt kan finansiere inntil 12 360 mill. 2020-kr.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn i den justerte finansieringsanalysen:

- Lånerente 5,5 pst.
- Innskotsrente 2,5 pst.
- Årleg prisvekst 2,0 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 6 mill. kr.
- Gjennomsnittleg inntekt per passering: 409 2020-kr

Med desse føresetnadene er det rekna at brutto bompengainntekter vert om lag 19 720 mill. 2020-kroner inkludert inntektene frå førehandsinnkrevjinga som starta i 2013. Av dette er 12 360 mill. kr føresettt nytta til å dekke delar av investeringskostnadene, om lag 5 550 mill. kr til finansieringskostnader og om lag 110 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Perioden med etterskotsinnkrevjing er rekna til om lag 19 år.

Som følge av avgrensinga i den fylkeskommunale garantien, vil bompengeselskapet ikkje kunne finansiere sin del i tråd med reglane om at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal fordelast etter same finansieringsdel som under styringsramma. Bompengeselskapet kan finansiere inntil 12 360 mill. kr når ein legg til grunn føresetnadene i denne proposisjonen. Den reviderte finansieringsplanen som følge av avgrensinga i den fylkeskommunale garantien er vist i tabell 1.1.

Tabell 1.1 viser at det er naudsynt å auke den statlege løyvinga til prosjektet til 8 240 mill. 2020-kr for å fullfinansiere prosjektet med ei styringsramme på 20 600 mill. 2020-kr. Det er lagt til grunn at dei auka statlege midlane vert tilført prosjektet i perioden 2022–2030. Dersom prosjekt-kostnadane vert høgare enn 20 600 mill. kr, skal dette i heilskap finansierast med statlege midlar, på grunn av avgrensinga i den fylkeskommunale garantien.

Ekstern kvalitetssikrar vurderer at det er høgst sannsynleg at bompengelånet vert nedbetalt i løpet av 20 år, også ved ekstraordinær

marknadsuvisse og kommersiell ferjedrift. Ekstern kvalitetssikrar påpeiker likevel at Statens vegvesens forslag til periodisering av bompengar og statlege midlar gir auka risiko for at den fylkeskommunale garantien vil kome til utbetaling, som følge av auka finansieringskostnader.

Samferdselsdepartementet vurderer at dei auka statsmidlane på 1 300 mill. 2017-kr omtala i Prop. 105 S (2016–2017) som skal tilførast prosjektet i høve økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresettt, vert erstatta av det auka statlege bidraget i denne proposisjonen. Det vert vurdert at den auka statlege delen av finansieringa i prosjektet er tilstrekkeleg for å sikre at bompengeselskapet vil kunne handtere sine forpliktingar, sjølv om økonomien i prosjektet vert svekka etter innkrevjingsstart.

Ekstern kvalitetssikrar vurderer at bompengelopplegget og finansieringsplanen er robust, også med kommersiell ferjedrift, auka del nullutsleppskøyretøy, og ekstraordinær marknadsuvisse.

Den fylkeskommunale garantien er tidlegare godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, basert på det tidlegare opplegget i Prop. 105 S (2016–2017). Kommunal- og moderniseringsdepartementet legg opp til å stadfeste overfor fylkeskommunen at godkjenninga av fylkeskommunen sitt garantivedtak også blir oppretthalde med endringane i opplegget i denne nye proposisjonen. Det blir gjort etter at denne nye proposisjonen er behandla av Stortinget.

#### 1.4.2 Auka del nullutsleppskøyretøy

I Prop. 105 S (2016–2017) er det omtala at det er vanskeleg å sjå føre seg eit fullstendig fritak for nullutsleppskøyretøy når Rogfastprosjektet opnar. Samferdselsdepartementet føreset difor i Prop. 105 S (2016–2017) at eventuelle endringar i takstretninglinjene om bompengebetaling for nullutsleppskøyretøy vert lagt til grunn. Gjennom Prop. 87 S (2017–2018) er det lagt opp til at nullutsleppskøyretøy kan verte påført ein bompenge-

Tabell 1.1 Revidert finansieringsplan for E39 Rogfast med revidert styringsramme på 20 600 mill. kr gitt fylkeskommunal garanti på 16 mrd. kr.

	Mill. 2020-kr				
	2016–2021	2022–2027	2028–2033	Sum	Del
Statlege midlar	343	5 492	2 405	8 240	40 %
Bompengar	1 703	8 323	2 334	12 360	60 %
Sum	2 046	13 815	4 739	20 600	100 %

avgift som svarar til inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy etter rabatt, om det er lokalpolitisk tilslutnad til dette. Statens vegvesen legg til grunn for finansieringsplanen at kommunane òg sluttar seg til innføring av bompengavgift for nullutsleppskjøretøy i prosjektet E39 Rogfast før innkrevjinga tek til.

#### 1.4.3 Rutinar for uvisse i bompengeproposisjonar – Prop. 1 S (2016–2017)

I tråd med føringane om handtering av uvisse i bompengeproposisjonar er det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) lagt opp til at Statens vegvesen gjer oppdaterte vurderingar av økonomien i prosjektet og fattar takstvedtak for innkrevjinga før prosjektet opnar for trafikk. Statens vegvesen kan endre takstar samanlikna med det som låg til grunn i bompengeproposisjonen, innanfor ramane som kjem fram av denne, og etter fylkeskommunal handsaming og tilslutning frå lånegarantister.

Det skal i tillegg gjennomførast oppdaterte vurderingar etter eitt til to år etter at innkrevjinga av bompengar er satt i gang. Då vil trafikken gjennom bomstasjonane i opningsåret vere kjend, og ein vil vite fordelinga mellom lette og tunge køyretøy, og effektane av ulike rabattar og fritak. På same måte som ved fastsetting av takstane før opning, kan Statens vegvesen endre takstar etter vurderinga eitt til to år etter innkrevjingsstart.

### 1.5 Komitémerknad i Innst. 294 S (2016–2017)

Ved handsaming av Prop. 105 S (2016–2017) kom Transport- og kommunikasjonskomiteen mellom anna med følgjande to merknader (i kursiv) om branntryggleik og øving, som vert svara ut:

*Komiteen har merket seg at det vil bli bygget en egen anleggstunnel på om lag 700 meter i forbindelse med byggingen av E39 Rogfast for lettere å transportere masse fra hovedtunnelen til deponi på Randaberg. Komiteen har registrert at denne tunnelen er planlagt stengt ved ferdigstillelse av Rogfast, men ber i den anledning statsråden ta de nødvendige initiativ for å se på muligheten for at denne anleggstunnelen kan overtas av Brannvesenet Sør-Rogaland IKS. Brannvesenet Sør-Rogaland IKS har ved flere anledninger påpekt at denne tunnelen kan fungere som øvingstunnel for brannmannskap som ønsker å styrke både teoretisk og praktisk kompetanse ved ulykker i tunnel.*

Statens vegvesen og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) ønskjer å gjere merksam på at øvingsaktiviteter primært

skal gjerast i tunnelar med trafikk, for å øve i dei forholda og med dei utfordringar den enkelte tunnel har. Opplæringstunnelar er ein tunnelkonstruksjon som er spesielt designa for opplæringsformål. Statens vegvesen har etablert og utstyrt Runhamar-testtunnel til dette formålet. Kurs og opplæring i denne tunnelen vert gjennomført i regi av Norges brannskule med Nordmøre og Romsdal brann og redning IKS som teknisk arrangør, i tillegg til den alminnelege undervisninga ved brannskulen.

For E39 Rogfast er oppstart og alle detaljar om drift av tunnelen ennå ikkje avklara. Statens vegvesen kan ikkje utelukke at anleggstunnelen vil bli nytta til viktige driftsoppgåver for tunnelen, og det er difor for tidleg å avklare etterbruk på denne delen av anlegget.

Anleggstunnelen er mindre egna til bruk som opplæringstunnel for brannmannskap då tunnelen blir stengt i den eine enden. Ein opplæringstunnel må ha fri tilgang til luft i begge ender eller gjennom et parallelløp. Skulle anleggstunnelen gjerast om til opplæringstunnel, må det difor gjerast kostnadskrevjande investeringar med å sprengje ut ventilasjonssjakt eller parallelløp for å gjere det mogleg å ventilere. I tillegg er det knytt store kostnader til både sikring, drenering, teknisk infrastruktur og tekniske system.

Slike opplæringstunnelar vil normalt vere ein belastning for det omkringliggjande miljøet. Det er bustader og jordbruksareal rundt den aktuelle plasseringa, og utslepp til luft kan difor vere ein utfordring.

I utarbeiding av opplæringstiltak for brannmannskapar er det eit tett samarbeid mellom Statens vegvesen og DSB for å sikre at ny kunnskap og læring bringes vidare til dei som skal yte innsats ved hendingar i tunnel. Det er viktig å sørgje for at denne opplæringa er ein del av den nasjonale utdanninga for brannmannskapar, og ansvaret for denne utdanninga er lagt til DSB og Norges brannskule. Føringar om plasseringa av brannutdanninga i Norge, må òg vurderast for framtidige opplæringssenter innan tunnelbrann.

Regjeringa foreslår i statsbudsjettet for 2021 å løyve 139,1 mill. kroner til etablering av ny fagskule for brann- og redningspersonell ved Norges brannskule i Tjeldsund kommune, jf. Prop. 1 S (2020–2021) for Justis- og beredskapsdepartementet og Prop. 1 S (2020–2021) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det vil bli arbeidd med å sikre at fagskulen får eit godt fagleg innhald som gir studentane den kunnskapen som er naudsynt for å utøve yrket som brannkonstabel i brann- og redningsvesenet.

Brann i tunnel vil vere eit av fagtemaa i utdanninga.

*Komiteen har merket seg at Rogaland vil ha om lag 100 km med undersjøiske tunneler når E39 Rogfast står ferdig. Antall undersjøiske tunneler har økt det siste tiåret og vil øke i årene som kommer. Komiteen mener det er grunn til å se nøye på hvordan brann- og redningsetater er rustet til å håndtere fremtidige branner og/eller alvorlige ulykker i små og store tunneler. Sentre for brann-, og redningsberedskap ved ulykker i norske tunneler vil bidra til å øke kompetansen hos etatene og sikkerheten for reisende.*

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) ved Norges brannskule, tilbyr kurs og andre kompetansehevande tiltak, herunder for tunneler. Det er brann- og redningsetatane sitt ansvar å vurdere og finansiere beredskapen innafor sitt ansvarsområde, inkludert organisering og behov for kompetanseutvikling og øvingsaktivitet. Dersom tunneleigar skal belastast for kompetanseheving knytt til tunnelar, må det vedtakast av DSB basert på at tunnelen representerer ein ekstraordinær risiko (jf. DSB sine «Retninglinjer for saksbehandling og ivaretagelse av brann- og elsikkerhet i vegtunneler» og praksis knytt til Rapport 228 «Tilskudd til brannberedskap i kommuner der tunnel representerer en ekstraordinær risiko» frå Statens vegvesen og DSB i 2014).

## 1.6 Reglar om statsstønad

EU-Kommisjonen har i vedtak datert 20. mars 2020 vedteke at delar av den danske finansieringa i utbyggingsprosjektet Femern Bælt er å karakterisere som statsstønad. I den delen av prosjektet som gjeld vegutbygging, meinte EU-Kommisjonen at også dei andre vilkåra for statsstønad var oppfylte, medrekna vilkåret om at finansieringa vrir eller truar med å vri konkurransen frå ferjetransport mellom Danmark og Tyskland. Finansieringa av prosjektet blei likevel godkjent av EU-Kommisjonen i same vedtak i tråd med regelverk for dette. Danmark har, med stønad frå bl.a. Tyskland og Belgia, teke ut ugyldighetssøksmål mot EU-Kommisjonens vedtak, og saka skal i fyrste omgang behandlast i Underretten i EU. Departementet deler Danmark sine vurderingar om at vilkåra for statsstønad ikkje er oppfylte i saka. Departementet vil likevel sjå nærmare på kva for ein aktualitet denne saka vil kunne ha for den norske bompengemodellen med å stille offentleg garanti for bompengelån i vegutbyggingsprosjekt og forholdet til statsstønadreglane, jf. EØS-avtalen art. 61.

## 1.7 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at E39 Rogfast er eit av dei største samferdselsprosjekta i landet nokon gong. Reisetida mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 min, og strekninga kan trafikkerast heile døgnet når prosjektet er ferdigstillt. E39 er den viktigaste transportruta nord-sør på Vestlandet. Prosjektet E39 Rogfast er det første i ambisjonen om ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim.

Stortinget slutta seg til at prosjektet skal delfinansierast med bompengar gjennom behandlinga av Prop. 105 S (2016–2017), og prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) med midlar i første periode (2018–2023).

Som følgje av at tilbodet på den første store utlyste kontrakten var høgare enn venta, og at prosjektet ville kome over kostnadsramma i Prop. 105 S (2016–2017) om ein la tilbodsprisen til grunn for heile prosjektet, vart konkurransen avlyst. Det blei satt i gang ei brei gjennomgang av prosjektet, og Statens vegvesen har innarbeidd kutt i prosjektet som gjer at kostnadane i prosjektet er reduserte samanlikna med tidspunktet då konkurransen vart avlyst. Det er gjennomført fornya ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet.

Då prosjektet vart behandla i Stortinget var kommersiell ferjedrift over Boknafjorden ikkje ein aktuell problemstilling. Statens vegvesen og ekstern kvalitetssikrar vurderer at sjølv om det er mogeleg at det kan verte etablert kommersiell ferjedrift, er dette lite sannsynleg.

I Prop. 105 S (2016–2017) er det føresett at bompengeselskapet skal finansiere 78,6 pst. av kostnaden opp til kostnadsramma, og statlege midlar 21,4 pst. Prosjektkostnader utover kostnadsramma vert dekkja med statlege midlar. Den reviderte framdriftsplanen for prosjektet viser no ein byggetid på 9–10 år. Dette fører til at det vil byggast opp ein større finansieringskostnad i bompengeselskapet i byggetida samanlikna med finansieringsplanen i Prop. 105 S (2016–2017). I tillegg gir den fylkeskommunale garantien ein avgrensing på bompengeselskapet sin moglegheit til låneopptak.

Kostnadsaukinga i prosjektet, auka byggetid og avgrensinga i den fylkeskommunale garantien gir behov for å justere finansieringsplanen for prosjektet. Den statlege delfinansieringa av prosjektet vert auka frå 21,4 pst. til 40 pst. ved den reviderte styringsramma som følgje av dette.

Samferdselsdepartementet vurderer at dei auka statsmidlane på 1 300 mill. 2017-kr omtala i Prop. 105 S (2016–2017) som skal tilførast prosjek-



tet om økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føreset, vert erstatta av det auka statlege bidraget i denne proposisjonen.

E39 Rogfast er samfunnsøkonomisk lønsamt sjølv med dei auka kostnadane presentert i denne proposisjonen. Netto nytte er rekna til 13,0 mrd. kr og NNB til 2,5. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,6.

## 2 Forslag om justering i vedtekne rammer for prosjektet rv 13 Ryfast i Rogaland

---

Det er for prosjektet rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland vedteken eit særskilt unnatak frå ordinære retningslinjer for fastsetjing av takstar for takst- og rabattsystemet. Jf. Prop. 44 S (2019–2020)/Innst. 194 S (2019–2020).

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at økonomien i prosjektet og takstane skal bli vurdert på nytt når den faktiske trafikken er kjend, eitt år etter at innkrevjinga er starta (mars 2021).

Prosjektet står ferdig. Siste del av prosjektet, Hundvågtunnelen, blei opna for trafikk i april 2020. Ryfylketunnelen blei opna for trafikk i desember 2019.

Prosjektet er opna for trafikk utan at bompenggeinnkrevjinga er sette i gong. Årsaka er at Statens vegvesen har hatt utfordringar med den spanske leverandøren av vegkantutstyret. Statens vegvesen har sagt opp kontrakten med leverandøren, med konsekvens at tidspunktet for oppstart av innkrevjinga er utsett. Statens vegvesen har starta arbeidet med å få på plass ny leverandør. Det er venta at innkrevjinga vil kunne starte i februar 2021. Dette er likevel så vidt usikkert at ein må ta høge for at dette fyrst vil kunne skje i april 2021.

Situasjonen som er oppstått i prosjektet er uheldig. Samferdselsdepartementet er trygg på at Statens vegvesen sørgjer for at ny leverandør for vegkantutstyret kjem på plass så snart som praktisk mogeleg slik at innkrevjinga for prosjektet kan startast.

Ettersom det er uklart, når innkrevjinga kan startast opp, meiner Samferdselsdepartementet at ein bør fråfalle kravet om at evalueringa av økonomien og takstane for prosjektet skal skje i mars 2021. Departementet meiner at det bør fasthaldast at gjennomgangen av økonomien i prosjektet og vurderinga av takstane skal skje eitt år etter at innkrevjinga er sette i gong.

Etter gjeldande bompenggeavtale med bompengeselskapet er det staten som skal finansiere bompengeselskapet sine utgifter som følgje av eventuelle utsetjingar i tidspunktet for oppstart av innkrevjinga. I samsvar med denne avtalen kan bompengeselskapet krevje erstatning frå Statens vegvesen for renter og administrative kostnader ved forsinka ferdiggjering av innkrevjingsutstyret. Samferdselsdepartementet tek sikte på å kome tilbake til Stortinget på eigna måte så snart det ligg føre ei oversikt over kva kostnader det vil vere snakk om.

## 3 Avtale

---

Etter at Stortinget har fatta vedtak om endra styrings- og kostnadsramme og revidert finansieringsplan for E39 Rogfast i Rogaland, vil det bli inngått nødvendige nye avtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet, og ny finansieringsavtale mellom bompengeprojektet og Statens vegvesen i tråd med føresetnadene i denne proposisjonen.



Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### **til vedtak om auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland**

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E39 Rogfast i Rogaland basert på revidert kostnadsramme på 24 800 mill. 2020-kr. Vilååra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fråfalle kravet om at evalueringa av økonomien og

takstane for prosjektet rv 13 Ryfast skal skje i mars 2021 men å fasthalde at gjennomgangen av økonomien i prosjektet og vurderinga av takstane skal skje eitt år etter at innkrevjinga er sette i gong.

---

---



