



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 80 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 30. mars 2012,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Rauma og Vestnes kommunar i Møre og Romsdal. Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og Prop. 1 S (2011-2012).

Utbygginga er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Det er lokalpolitisk tilslutning til eit samla opplegg med 50 prosent bompengefinansiering av dei to delprosjekta. Det er lagt opp til anleggsstart hausten 2012. Trafikkopning for tunnelen er planlagt innan årsskiftet 2014/2015 og opning av brua er planlagt sommaren 2015.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

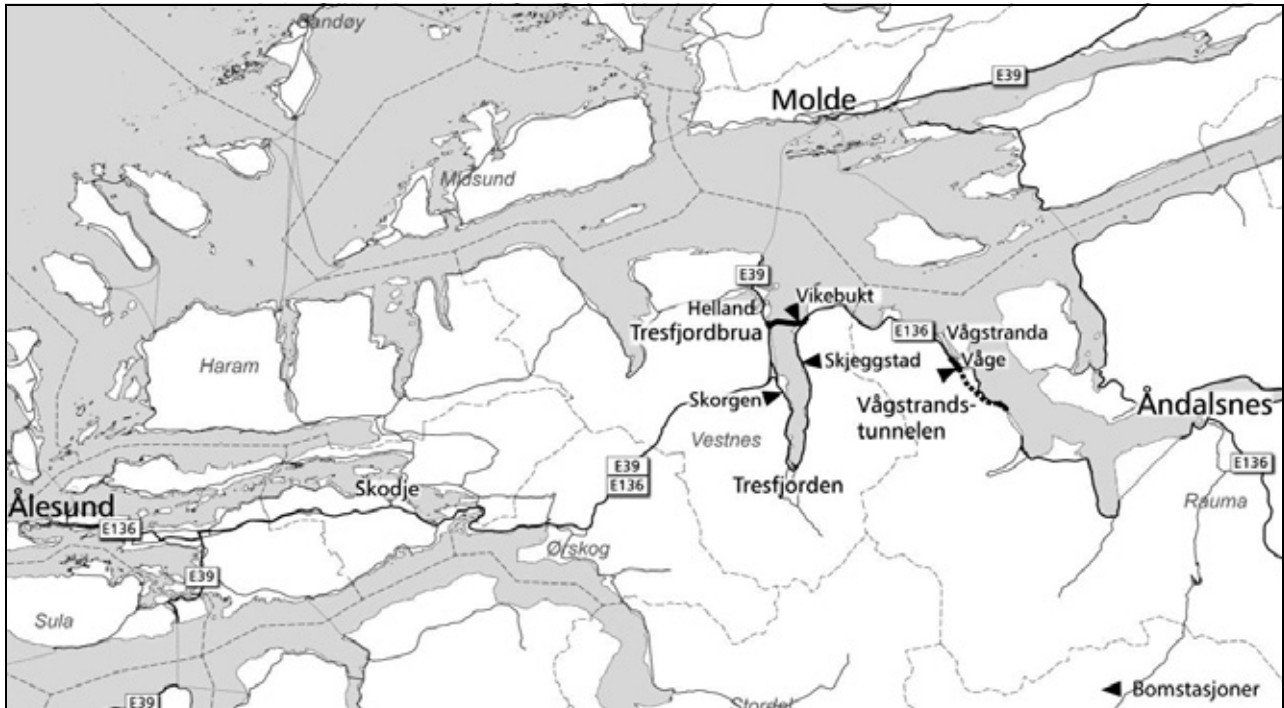
E136 mellom Dombås og Ålesund er hovudvegen til Austlandet frå Sunnmøre og delar av Romsdal. Delar av E136 mellom Ålesund og Åndalsnes er ulykkesbelasta og utsett for skred. Utbygginga vil gi trafikantane ein meir skredsikker veg, betre framkome og tryggleik i trafikken. I tillegg vil reisestanden mellom sentrale stader på Sunnmøre og mellom Vikebukta og Helland i Vestnes kommune bli vesentleg kortare.

Det er gjennomført ei utvida ekstern kvalitets-sikring for prosjektet (KS2). Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 150 mill. 2010-kr, og ei kostnadsramme på 1 230 mill. 2010-kr. Styringsramma fordeler seg med 800 mill. kr på Tresfjordbrua og 350 mill. kr på Vågstrandstunnelen. Omrekna til 2012-prisnivå blir den samla styringsramma 1 230 mill. kr, og kostnadsramma 1 310 mill. kr. Kostnader ved etablering av bomstasjonar inngår i rammene. Netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til 114 mill. kr. Samfunnsøkonomisk nytte (NN/K) for prosjektet er rekna til 0,17. I tillegg er det føresett 20 mill. kr til programområdetiltak langs dagens E136 rundt Tresfjorden.

Det vil gi fleire positive effektar å byggja ut Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen samtidig. M.a. kan stein frå Vågstrandstunnelen nyttast til tilførselsveggar og sjøfylling i Tresfjorden. Dette er ein fornuftig ressursbruk og vil gjera anleggsdrifta meir effektiv.

2.1 Tresfjordbrua

Dagens E136 går rundt Tresfjorden i Vestnes kommune. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekinga varierer mellom 1 900 og 2 600 køyretoy, der tungtrafikk utgjer om lag 21 prosent. Vegen er smal og svingete og går gjennom område med randbusetnad, mange avkøyrslar og dårleg sikt.



Figur 2.1

Store delar av strekninga har fartsgrenser på 60 og 70 km/t. I perioden 2000-2010 er det registrert til saman 16 ulykker på strekninga. I desse ulykkene blei fem drepne og ein hardt skadd. Dei hyppigaste ulykkene var møteulykker og utforkøyringar.

Prosjektet omfattar bygging av 2,8 km ny veg inkludert bru og sjøfylling over Tresfjorden mellom Vikebukt og Remmem (Helland). Brua vil bli om lag 1 290 m lang med ei vegbreidde på 8,5 m. I tillegg vil det bli lagt ut om lag 700 m med sjøfylling. Gang- og sykkelveggar inngår òg i prosjektet. Reguleringsplan for prosjektet vart vedtatt av Vestnes kommune 24. september 2009.

Utbygginga vil føra til ei innkorting av E136 på om lag 14 km. For trafikantar mellom Vikebukt og Helland blir innkortinga om lag 19 km. Den nye brua vil gi betre framkome og auka tryggleik for trafikantane.

2.2 Vågstrandstunnelen

E136 mellom Måndalen og Våge ligg i Rauma kommune. ÅDT på strekninga er om lag 1 600 køyretøy, der tungtrafikk utgjer om lag 24 prosent. Vegen er smal med dårleg sikt, og har ei vegbreidde ned mot 5,8 m på delar av strekninga. Det er registrert fire skredpunkt, noko som har ført til fleire vegstengingar, særleg ved Håvardfonna. I

åra 2000-2010 er det registrert til saman 6 ulykker på strekninga, der to blei drepne og ein hardt skadd i utforkøyringar eller møteulykker.

Prosjektet inneber bygging av tunnel og 1,2 km tilstøytande veg. Tunnelen vil bli om lag 3,6 km lang med ei totalbreidde på om lag 9,5 m og vil gå vestover frå den eksisterande Måndalstunnelen til Våge. I tillegg er det lagt til grunn omlegging av lokalveggar og bygging av gang- og sykkelveggar. Reguleringsplan for prosjektet vart vedtatt av Rauma kommune 21. september 2009.

Utbygginga vil redusera faren for skred og gi betre framkome og auka tryggleik for trafikantane.

3 Lokalpolitisk handsaming

Vestnes kommunestyre gjorde 23. april 2009 følgjande vedtak:

1. Vestnes kommune viser til St. meld. nr. 16 (2008-2009) om Nasjonal transportplan 2010-2019 og aksepterer vilkåret om å ha et felles finansieringsopplegg for Tresfjordbrua og tunnelen mellom Vågstranda og Måndalen (her kalla Vågetunnelen), med delvis bompengefinansiering av prosjektet. Forutsetningen for dette er at prosjektet blir finansiert med inntil 50 % bompenger.

2. Vestnes kommunestyre vil godta at plassering av bomstasjonene blir i tilknytning til E 136 Tresfjordbrua (trolig på Remmen) og i nærheten av E 136 Vågetunellen (trolig v/ Våge).
3. Vestnes kommunestyre ønsker at det blir satt i verk passive tiltak som kryssutforming/skilting/reduerte fartsgrenser/miljøgater og lignende for å styre gjennomgangstrafikken over brua.
4. Dersom det likevel viser seg at den uønska trafikken rundt Tresfjorden blir så stor at den truer finansieringa av prosjektet, vil Vestnes kommune akseptere bomavgift på dagens E136. Målet skal være at den ikke rammer lokaltrafikken.
5. Statens vegvesen vil komme tilbake til de endelige bompengesatsene, som skal fastsettes kort tid før prosjektet blir åpna for trafikk. Vestnes kommune vil godta at bompengesatsen for lette biler blir ca 10 kr lavere i Vågetunellen enn over Tresfjordbrua.

Rauma kommunestyre gjorde 19. mai 2009 følgjande vedtak:

1. Rauma kommune viser til St. meld. nr. 16 (2008-2009) om Nasjonal transportplan 2010-2019 og aksepterer vilkåret om å ha eit felles finansieringsopplegg for Tresfjordbrua og tunnelen mellom Vågstranda og Måndalen (her kalla Våge-Tunnelen, med delvis bompengefinansiering av prosjektet. Føresetnaden for dette er at prosjektet blir finansiert med inntil 50 % bompenger.
2. Rauma kommunestyre vil godta at plassering av bomstasjonane blir i tilknytning til E 136 Tresfjordbrua (trolig på Remmen) og i nærleiken av E 136 Vågetunnelen (truleg på Våge).
3. Ei overordna målsetting må vere at lokalbefolkninga på Vågstranda skal sleppe å betale bompengar for å passere tunnelen, jamfør ordninga omtalt i St.prp. nr. 61: Vosapakka.
4. Statens vegvesen vil komme tilbake til dei endelege bompengesatsane som skal fastsettast kort tid før prosjektet blir opna for trafikk.
5. Dersom hurtigbåtruta Vikebukta-Vestnes-Molde blir avviklet i løpet av bompengeperioden, må en kapitalisering av tilskuddene her tilføres prosjektet Tresfjordbrua – Vågetunnelen.

Fylkestinget i Møre og Romsdal gjorde 16. juni 2009 følgjande vedtak:

1. Fylkestinget viser til St. meld. nr. 16 (2008-2009) om Nasjonal transportplan 2010-2019 og aksepterer vilkåret om å ha eit felles finansieringsopplegg for Tresfjordbrua og tunnelen mellom Vågstranda og Måndalen (her kalla Vågetunnelen), med delvis bompengefinansiering av prosjektet. Føresetnaden for dette er at prosjektet blir finansiert med inntil 50 % bompengar.
2. Fylkestinget vil godta at plassering av bomstasjonane blir i tilknytning til E 136 Tresfjordbrua og i nærleiken av E 136 Vågetunnelen.
3. For å sikre finansieringa av fellesprosjektet og samtidig hindre uønska trafikk på dagens E136 rundt Tresfjorden, vil fylkestinget i tillegg godta at det blir utført tiltak langs dagens E136 rundt Tresfjorden (fysiske tiltak, bompengerevving for gjennomgangstrafikken etc.)
4. Fylkestinget ber om at det blir arbeidd med og prioritert å få til ei ordning som gjer det mogleg for dei fast busette i området rundt Tresfjorden – som ikkje nyttar brua – å kjøre mellom bygdene utan å betale ved passering av eventuell bomstasjon omtalt i punkt 3.
5. Fylkestinget ber også om at det blir arbeidd med og prioritert å få til ei ordning som gir fritak for å betale bompengar for lokalbefolkninga på Vågstranda i Rauma kommune når dei passerer bommen ved Vågetunnelen.

Fylkestinget reknar med at dei endelege bompengesatsane blir lagt fram for fylkeskommunen til fråsegn før endeleg avgjerd.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for bompengerevvinga er vurdert på grunnlag av Statens vegvesen sin regionale transportmodell (RTM), elastisitetstverdringar og trafikkteljingar. Det er lagt til grunn at bompengerevvinga vil starta opp i 2015, med innkrevjing av bompengar i tre bomsnitt med fire bomstasjonar. Ein bomstasjon blir plassert på E136 ved Tresfjordbrua, to stasjonar blir sette opp på dagens E136 rundt Tresfjorden og ein stasjon på E136 ved Vågstrandstunnelen, sjå kartskisse i punkt 2.

Utan bompengeneinnkrevjing er ÅDT over Tresfjordbrua rekna til om lag 2 500 køyretøy. Modellkøyningane tyder på at noko av dette er trafikk som er overført frå eksisterande veg rundt Tresfjorden. I tillegg er det rekna med at lokaltrafikken vil auka. Med bompengeneinnkrevjing er ÅDT over Tresfjordbrua rekna til 1 530 køyretøy i opningsåret. Med takstnivået som er lagt til grunn for Tresfjordbrua, er det sannsynleg at fleire trafikantar vil velja å køyra rundt Tresfjorden i staden for å betala for passering over Tresfjordbrua. For å unngå trafikklekkasje er det vurdert som naudsynt å etablere bompengeneinnkrevjing rundt Tresfjorden. Ei slik løysing er ikkje meint å belasta lokaltrafikk på dagens E136 som ikkje er omkøyning. Det vil difor bli sett opp to bomstasjonar rundt Tresfjorden der berre trafikantar som passerer begge stasjonane innan eit gitt tidsrom, betaler bompengar. Dette er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Den eine bomstasjonen vil bli plassert nord for Skjeggstad og den andre sør for krysset E136/E39 ved Skorgen. Stasjonen ved Tresfjordbrua vil bli plassert på E136 vest for krysset med framtidig fylkesveg på Vikebukta. Det er ikkje rekna med bompengeneinntekter av betydning i bomsnittet rundt Tresfjorden, men ein del som elles ville køyrt rundt fjorden, vil no nytta brua og betala bompengar der.

Gjennom Vågstrandstunnelen er ÅDT utan bompengeneinnkrevjing rekna til om lag 1 630 køyretøy. Med bomavgift er trafikken rekna til om lag 1 340 køyretøy per døgn, dvs. at bompengeneinnkrevjinga vil føra til ei trafikkavvisning på om lag 20 prosent. Bomstasjonen vil bli plassert på E136 mellom den nye tunnelen og krysset med fylkesvegen på Våge.

Totalt er det rekna med ein ÅDT på om lag 2 870 køyretøy gjennom dei tre bomsnitta i opningsåret. For den generelle trafikkutviklinga er prognosane som er utvikla for Møre og Romsdal i samband med Nasjonal transportplan 2014-2023, lagt til grunn. Det er rekna med ein årleg trafikkauke på om lag 0,9 prosent frå i dag og fram til 2030.

5 Finansierings- og bompengopplegg

Utbygginga av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 er føresett finansiert med 50 prosent statlege midlar og 50 prosent bompengar.

Statlege midlar

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn om lag 500 mill. kr i statlege midlar til prosjektet, omrekna til 2012-prisnivå. Styringsramma for prosjektet er om lag 220 mill. kr høgare enn det som var lagt til grunn i St.meld. nr. 16 (2008-2009). I tråd med føresetnadene i dei lokalpolitiske vedtaka, er det lagt opp til at om lag 50 prosent av styringsramma blir finansiert med bompengar innafor ein bompengeperiode på 15 år. Samferdselsdepartementet har difor gått inn for å auka dei statlege midlane til utbygginga med om lag 110 mill. kr, slik at dei statlege midlane utgjer 50 prosent av styringsramma.

Den statlege ramma til prosjektet på til saman 615 mill. kr er fordelt med 430 mill. kr på post 30 og 185 mill. kr på post 31. Gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2010-2011) vart det løyvd 28 mill. kr til prosjektet innafor post 31 for 2011, og gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2011-2012) er det vedteke ei løyving på 10 mill. kr innafor post 31 for 2012. Prioriteringa av statlege midlar i 2011 og 2012 er under føresetnad av tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg er det føresett 10 mill. kr i statlege midlar til programområdetiltak innafor post 30.

Bompengar

Innkrevjinga av bompengar skal starta opp i 2015 når begge prosjekta er opna for trafikk. Det er lagt opp til bompengeneinnkrevjing i 15 år, og det er føresett innkrevjing i begge retningar.

Det vil bli innkrevjing av bompengar i tre bomsnitt med fire bomstasjonar, jf. kap. 4. I dei lokale vedtaka er det bede om at innbyggjarane på Vågstranda blir gitt fritak for passering av bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen. Dette ville etter departementet si oppfatning strida mot nytteprinsippet som er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), då tunnelen vil vera til nytte også for denne gruppa. Eit fritak vil i tillegg svekka finansieringa av prosjektet.

Kostnaden for brua er om lag dobbelt så høg som for tunnelen. På grunn av kravet om samanheng mellom nytte og betaling, er takstnivået knytt til brua om lag dobbelt så høgt som ved passering av tunnelen. Taksten for lette køyretøy utan rabatt er føresett til om lag 85 kr for passering over Tresfjordbrua eller rundt Tresfjorden innan eit gitt tidsrom. Passering gjennom Vågstrandstunnelen vil kosta om lag 40 kr for lette køyretøy utan rabatt. Taksten for tunge køyretøy

blir tre gonger taksten for lette køyretøy i alle stasjonane.

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Trafikantar med Auto-PASS-avtale i det lokale bompengeselskapet kan få 30, 40 eller 50 prosent rabatt ved forskotsbetaling. For andre trafikantar med brikke er det lagt til grunn 10 prosent rabatt. Takst- og rabattsystemet vil følgja dei gjeldande takstretninglinjene.

Med det føreslåtte innkrevjingsopplegget og dei føresetnadene som er lagt til grunn, vil trafikantane betala om lag 1 140 mill. kr i bompengar. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 625 mill. kr gå til investeringar, inkl. føresett bidrag på 10 mill. kr til programområdetiltak, om lag 425 mill. kr til å dekkja finansieringskostnader og om lag 90 mill. kr til innkrevjing og drift av bompengeselskapet.

Planlagt bompenguttak i 2012 er om lag 175 mill. kr.

Forslag til finansieringsplan

Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 5.1. Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn:

- Utbyggingskostnader: 1 250 mill. 2012-kr
- Trafikkgrunnlag: Total ÅDT i 2015 på om lag 2 870 køyretøy
- Takst for lette køyretøy: om lag 40 kr i bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen og om lag 85 kr ved Tresfjordbrua og på dagens E136 rundt Tresfjorden (2012-kr)
- Årleg trafikkvekst: 0,9 prosent
- Årleg prisstigning: 2,5 prosent
- Lånerente: 6,5 prosent
- Årlege innkrevjingskostnader: om lag 6 mill. 2012-kr.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan for E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen, inkl. programområdetiltak

	Mill. 2012-kr		
	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlege midlar:	250	375	625
- post 30:	145	295	440
- post 31:	105	80	185
Bompengar	365	260	625
Sum	615	635	1 250

Eventuelle kostnadsverskrindingar ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retninglinjer for bompengeprojekt. Dette inneber at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle verskrindingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekt med statlege midlar.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auka takstane med inntil 20 prosent ut over prisstigninga og forlengja innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år.

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ med følgjande endra føresetnader:

- Kostnadsverslaget aukar opp til kostnadsramma, og bompengeselskapet dekkjer sin del av auken
- Årleg trafikkvekst blir redusert til 0,4 prosent og ÅDT i opningsåret blir redusert med 10 prosent
- Lånerente på 8 prosent heile perioden
- Takstauke på 20 prosent

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 16 år, dvs. ein auke på om lag eitt år ut over basisalternativet.

Fylkeskommunal garanti

Fylkestinget i Møre og Romsdal gjorde 7. desember 2009 følgjande vedtak om fylkeskommunal garanti for naudsynt bompengelån til prosjektet E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen:

1. Fylkestinget vil gi fylkeskommunal garanti for nødvendige bompengelån til prosjekta Tresfjordbrua og Vågetunnelen på E136 i Vestnes kommune og Rauma kommune.
2. Storleiken på eventuell garanti blir å komme tilbake til etter behandlinga av saka i Stortinget.

Maksimal gjeld i det pessimistiske alternativet er rekna til om lag 780 mill. 2012-kr. Samferdselsdepartementet føreset derfor at fylkeskommunen før anleggsstart fattar vedtak om garanti i denne storleiken.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantisten sitt utlegg kan dekkjast ved å auka

realtakstane med inntil 20 prosent og forlengja bompengerperioden med inntil 5 år.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet tilrår det føreslåtte opplegget med innkrevjing av bompengar på E136 ved Tresfjordbrua, rundt Tresfjorden og på Våge for å finansiera utbygginga. Bygging av bru og tunnel er samfunnsøkonomisk lønsamt og vil gi trafikantane ein ny veg med betre framkome og tryggleik i trafikken. E136 blir innkorta med om lag 14 km og lokaltrafikken mellom Vikebukta og Helland vil få reisevegen redusert med om lag 19 km.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det i dei lokale vedtaka er bedt om å sjå på fritaksordningar for innbyggjarane på Vågstranda. Ei slik løysing vil strida mot nytteprinsippet som er lagt til grunn for alle bompengerprosjekt. For å redusera den økonomiske belastninga innbyggjarane blir utsette for, er det lokal semje om ein rabattstruktur med forskotsbetaling og rabattar opp til 50 prosent. I tillegg er det lagt til grunn at takstnivået knytt til passering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen speglar utbyggingskostnadene for dei to delprosjekta.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal i samsvar med eit vedlagt forslag.

Samferdselsdepartementet vil peika på at lokale trafikantar på dagens E136 rundt Tresfjorden ikkje har nytte av den nye vegen på same måte som andre trafikantar. Det er difor rimeleg at lokaltrafikk som ikkje er omkøyring, ikkje må betala bompengar. Det er lagt til grunn at plasseringa av bomstasjonane rundt Tresfjorden er i tråd med lokalpolitiske vedtak.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal, 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 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis finansiering av utbygginga av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
