

St.prp. nr. 65

(2005–2006)

Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 12. mai 2006,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategorien 21.30 Vegformål.

Proposisjonen gjeld desse sakene:

- departementet gjer greie for Østfoldpakka fase 1 – vidare utbygging av E18
- departementet legg fram endelege kostnadsoverslag for E6 frå Vinterbru til Assurtjern i Akershus
- det blir gjort greie for kostnadsauke for rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo
- det blir gjort greie for spørsmål knytt til prosjektet Finnfast, rv 519 Fastlandssamband til Finnøy med tilknytning til Talgje (fv 606)
- departementet gjer framlegg om delvis bompengefinansiering av rv 55 ved Fatlaberget mellom Leikanger og Sogndal i Sogn og Fjordane
- departementet gjer greie for arbeidet med nytt takstsystem i riksvegferjedrifta.

2 Programkategori 21.30 Vegformål

2.1 Østfoldpakka fase 1 – vidare utbygging av E18

I samband med behandlinga av statsbudsjettet for 2006 vart det opplyst at Samferdselsdepartementet ville ta initiativ til ei nærare vurdering av utsik-

tene til å forsere anleggstart for prosjektet E18 Krosby – Knapstad i forhold til det som er lagt til grunn i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006-2009. Det vart vidare opplyst at departementet tok sikte på å komme tilbake til Stortinget med ei nærare orientering om saka i løpet av vårsesjonen 2006, jf. departementet sitt svar på spørsmål nr. 7 frå Transport- og kommunikasjonskomiteen.

På denne bakgrunn arbeider Statens vegvesen med planar for vidareføring av utbygginga av E18 i Østfold. I den samanhengen er det avdekt at kostnadsoverslaget for prosjektet Krosby – Knapstad er vesentleg høgare enn tidlegere rekna med. Det må også gjennomførast ekstern kvalitetssikring av prosjektet.

Det ligg derfor ikkje føre tilstrekkeleg grunnlag til å leggje fram ei sak for Stortinget i vårsesjonen. Det er likevel eit mål å forsere utbygginga av E18 i Østfold. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka i statsbudsjettet for 2007.

2.2 E6 Vinterbru – Assurtjern i Akershus

Prosjektet er sist omtala i St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 105-106.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 1 190 mill. 2005-kr og ei kostnadsramme på 1 350 mill. 2005-kr. Omrekna til 2006-kr med den ordinære bud-

sjetтиндекsen for anleggsarbeid frå 2005 til 2006, blir styringsramma 1 210 mill. kr og kostnadsramma 1 380 mill. kr. Styringsramma er følgeleg i samsvar med det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Som det går fram av St.prp. nr. 1 (2005-2006), er det lagt opp til anleggsstart i august 2006. Prosjektet er planlagt opna for trafikk hausten 2009.

2.3 Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo

Prosjektet er mellom anna omtala i St.meld. nr. 24 (2003-2004), side 143-144, i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 117-118, og i St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 111.

Dei førebuande arbeida starta i februar 2005. Det er til no investert om lag 350 mill. kr i prosjektet. Tilboda på entreprisen som mellom anna omfattar fjelltunnelen på Ring 3 mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen) og betongtunnelen på Østre Aker vei (Økerntunnelen), låg føre i februar 2006 og var vesentleg høgare enn føreset. Statens vegvesen bad derfor entreprenørane om forlengd vedståingsfrist for å vurdere årsakene til kostnadsauken og moglege justeringar av prosjektet med sikte på innsparringar.

Gjennomgangen av prosjektet har avdekt at det må ventast ytterlegare kostnadsauke. Samtidig har gjennomgangen påvist eit vesentleg potensial for innsparringar utan at dette vil gå ut over hovudmåla med prosjektet. Det er behov for ein meir detaljert gjennomgang av prosjektet. Dette medfører at det er nødvendig med pause i anleggsarbeida for å få tid til planlegging, omarbeiding av konkurransegrunnlag og eventuelle formelle prosessar knytt til aktuelle innsparringsiltak. I tillegg må finansieringa av prosjektet avklarast nærare. Statens vegvesen har derfor avlyst tilbodskonkurransen for Løren- og Økerntunnelen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til revidert kostnadsoverslag, vidare framdrift og finansiering av prosjektet når det ligg føre nærare avklaringar.

2.4 Rv 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) med tilknytning til Talgje (fv 606)

Prosjektet er omtala i St.prp. nr. 1 (2005-2006) s. 128 og i St.prp. nr. 38 (2005-2006), jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006). Anleggsarbeida for Finnfast-prosjektet er planlagt å starte sommaren/hausten 2006. Forbruket i 2006 er venta å bli 40 mill. kr. Midlane er føresette stilt til disposisjon frå den

forlengde innkrevjinga av bompengar i Sokn bomstasjon på E39 i Rennesøy kommune, jf. St.prp. nr. 38 (2005-2006), og av bompengeselskapet for Finnfast-prosjektet, Finnfast AS.

Stortinget behandla St.prp. nr. 38 (2005-2006) om Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) med tilknytning til Talgje 28. februar 2006, jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006). I proposisjonen er det lagt til grunn eit finansieringsbidrag på 65 mill. 2006-kr frå forlengd innkrevjing i Sokn bomstasjon på E39 i Rennesøy kommune. Rogaland fylkesting har i vedtak bedt Stortinget om finansieringsbidrag frå Sokn bomstasjon. Stortinget har i samband med proposisjonen bedt Regjeringa vurdere justeringar i finansieringsopplegget for å redusere perioden med forlenging på 7-8 månader som innkrevjinga av 65 mill. kr inneber, jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006) samt uttale under Stortinget si behandling 28. februar 2006, mellom anna frå saksordføraren.

Moglege justeringar er å nytte lågare lånerente enn det som er lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005-2006) og raskare utbetaling av dei innspara ferjetilskota.

Lågare lånerente

Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale med Nordea for ein periode på 10 år rekna frå 2. juli 2007, basert på tilbod av 2. mars 2006 om 4,2395 pst. rente. I tillegg skal det leggjast til ein margin. Vegdirektoratet legg etter dette til grunn at «brutto» rente ikkje vil overstige 4,40 pst. Dette er ein del lågare enn det som er lagt til grunn for berekningane i St.prp. nr. 38 (2005-2006).

Verknadene av lågare lånerente i tiårsperioden 2007-2017 utgjer 21 mill. kr (føresett at alle andre føresetnader er uendra). Midlane kan disponerast til å korte ned innkrevjingstida på Finnfast eller til å sikre ein buffer i finansieringsplanen.

Samferdselsdepartementet tilrår at fordelane ved den lågare lånerenta kjem trafikantane i Sokn bomstasjon til gode. Dette fører til at finansieringsbidraget på 65 mill. kr kan reduserast med 21 mill. kr, til 44 mill. kr. Basert på at innkrevjinga får med seg sommartrafikken, vil innkrevjingsperioden på Sokn bli redusert med 2-3 månader til om lag 5 månader, rekna frå 15. mars 2006.

Utbetaling av innspara ferjetilskot

Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot inneber at lokale styresmakter og/eller bompengeselskap forskotterer staten si framtidige innsparring

av å leggje ned ferjesambandet, for på denne måten å sikre (del)midlar til å kunne realisere vegsambandet. Nedlegging av ferjesambandet vil gi reduserte driftskostnader knytt til sjølve ferjesambandet og reduserte kapitalkostnader knytt til heile ferjeflåten.

Det er for Finnfast planlagt ei årleg utbetaling på 7,0 mill. 2006-kr i 2010 aukande til 8,3 mill. kr i 2024 (i 2006-kr). Ei løysing der det blir lagt til grunn ei eingongsutbetaling i 2010, vil innebere eit behov for løyving over statsbudsjettet på om lag 104 mill. 2006-kr i 2010. Dette omfattar summen av den statlege driftsdelen på 43 mill. 2006-kr og kapitaldelen på 61 mill. kr. Kapitaldelen blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i St. prp. 38 som følgje av at det er lagt inn årleg vekst på 2,5 pst. berre fram til 2010 ved eingongsutbetaling.

Dersom heile ferjetilskotet blir utbetalt i 2010, og ein legg til grunn den lågare renta, kan heile finansieringsbidraget frå Sokn bomstasjon bli redusert til 21 mill. kr. Den forlengde innkrevjinga i Sokn bomstasjon ville då kunne bli redusert til 2 – 3 månader. Dette føreset at også Rogaland fylkeskommune utbetaler sin del av ferjetilskotet i 2010, jf. at det i finansieringsplanen for Finnfast også er lagt til grunn slike utbetalningar frå fylkeskommunen.

Reduksjonen i driftskostnader blir rekna ut frå gjennomsnittleg kostnadsnivå for dei to siste rekneskapsåra og skal ikkje justerast for prisstiging. Reduksjonen i kapitalkostnader skal baserast på gjennomsnittlege kapitalkostnader pr. ferje i heile ferjeflåten, pr. i dag fastlagt til 3,5 mill. 2003-kr pr. år. Samferdselskomiteen meinte i Innst. S. nr. 272 (2002-2003) at for å halde kroneverdien av dei innspara kapitalkostnadene nokolunde konstant skal det leggjast til grunn ein årleg auke på 2,5 pst. i femtenårsperioden, i tillegg til basisverdien 3,5 mill. 2003-kr.

Bygging av vegsambandet vil gi auka drifts- og vedlikehaldskostnader for sambandet mellom Finnøy/Talgje og Rennesøy.

Differansen mellom innspara tilskot og auka drifts- og vedlikehaldskostnader representerer staten si framtidige innsparing. Innsparingar ved å leggje ned eit ferjesamband vil fyrst bli realisert etter at vegsambandet er ferdigstilt, og utbetalinga vil deretter skje gjennom årlege bidrag i 15 år. I budsjetta vil dette handterast ved at kap. 1320, post 72 blir redusert (ferjebudsjettet), medan kap. 1320, post 23 (drift/vedlikehaldsbudsjettet for den nye vegen) og kap. 1320, post 30 (tilbakebetaling av forskotteringa) aukar tilsvarende.

Departementet legg til grunn at ei eventuell tidleg utbetaling av ferjetilskotet vil vere aktuell fyrst f.o.m. det året ferjesambandet blir lagt ned. Fordelen med ein modell der staten si innsparing blir utbetalt fyrste året er at lokale styresmakter/ bompengeselskapet ikkje treng å forskottere staten si framtidige innsparing utover forskottering i anleggsperioden. Ein sparer dermed rentekostnader. Dei framtidige utgiftene over statsbudsjettet – etter at ferjesambandet er lagt ned – vil dermed vere avgrensa til drift og vedlikehald av vegen.

Ei eingongsutbetaling av ferjetilskotet vil bryte med tankegangen i modellen som er innarbeidd og følgd i alle tidlegare saker (årlege utbetalningar som tilsvarar dei årlege innsparingane). Dette vil innebere ein vesentleg overkompensasjon dette året ved at det blir trekt meir ut av kap. 1320, post 72, enn det som er dei faktiske innsparingane. Ferjebudsjettet vil med dette bli reelt svekka, og dette vil ha som konsekvens at tilbodet må reduserast og/eller takstane aukast. Alternativt må post 72 tilførast meir midlar ved omdisponering frå andre postar på vegbudsjettet slik at andre vegprosjekt må reduserast eller utsetjast. Auka overføringar frå andre postar vil i så fall kunne føre til ei «skjult» prioritering av ferjeavløysingsprosjekt.

Samferdselsdepartementet meiner ut frå dette at ein modell med tidleg utbetaling, ev. utbetaling av heile tilskottet fyrste året, generelt må avvistast. Departementet tilrår derfor å halde fast ved den opphavlege modellen. Det følgjer av dette at departementet ikkje kan tilrå tidleg utbetaling for Finnfast.

2.5 Rv 55 ved Fatlaberget i Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om bygging og finansiering av rassikringsprosjektet Fatlaberget på rv 55 i Leikanger og Sogndal kommunar i Sogn og Fjordane. Finansieringa er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er omtala i St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 131, og i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006), side 125.

Omtale av utbygginga

På rv 55 mellom Leikanger og Sogndal er det to rasutsette parti; eitt ved Stedjeberget og eitt ved Fatlaberget. Arbeidet med å sikre riksvegen ved Stedjeberget starta våren 2005. Det er venta at prosjektet vil bli opna for trafikk sommaren 2007.

Rv 55 ved Fatlaberget er utsett for steinsprang. Dei siste åra har det vore fleire stengingar på grunn av ras eller rasfare. Når vegen blir stengd, må det setjast inn ei ekstra ferje mellom Hella og Mannheller/Fodnes for biltransport kombinert med passasjerbåt for persontransport. Det er gjennomført tiltak med reinsking og oppsetting av fangnett. Dette sikrar mot dei minste nedfalla, men sikring mot større steinsprang kan berre skje ved å byggje ein tunnel. Strekninga mellom Leikanger og Sogndal er viktig for lokaltrafikken og for gjennomgangstrafikken langs nordsida av Sognefjorden. Leikanger og Sogndal er i dag eit felles bu- og arbeidsområde som kommunane ønskjer å utvikle vidare. Mange skuleelevar reiser dagleg langs vegen.

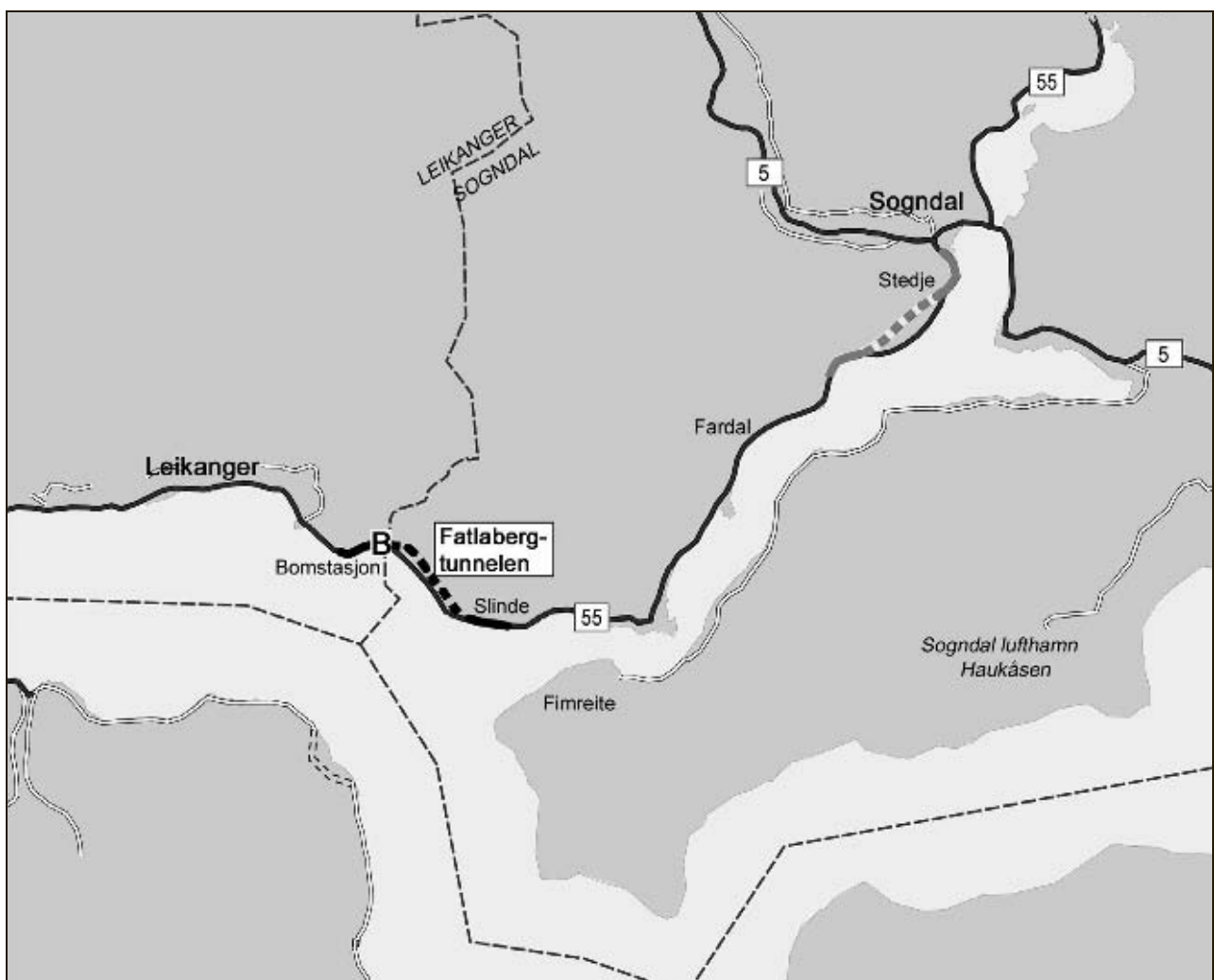
Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,2 km ny veg, inkl. ein om lag 2,3 km lang tunnel gjennom raspertiet. Vidare inngår bygging av ei mindre bru over Fatlaelvi. Anleggsarbeida er planlagt å starte hausten 2006, med opning for trafikk sommaren 2008. Reguleringsplanane for prosjektet blei godkjende i 2005.

Ved den lokale behandlinga var kostnadsoverslaget 154 mill. 2005-kr. Dette er seinare justert til 160 mill. 2005-kr. Uvissa i overslaget er vurdert til å ligge innafor +/- 10 pst. Statens vegvesen har rekna overslaget om til 2006-kr basert på den ordinære budsjettindeksen for anleggsarbeid frå 2005 til 2006. Dette gir eit kostnadsoverslag på 163 mill. 2006-kr.

Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Søknaden om å delfinansiere bygginga av tunnel på rv 55 gjennom Fatlaberget med bompengar byggjer på eit initiativ frå Sogndal og Leikanger kommunar. Dei to kommunane har saman skipa bompengeselskapet Fatlatunnelen AS.

I søknaden var det lagt til grunn ein projekt-kostnad på 150 mill. 2004-kr. Av dette var 60 pst. føresett finansiert med statlege midlar (90 mill. kr) og 40 pst. med bompengar (60 mill. kr). Basert på trafikk i opningsåret på 1 475 kjøretøy i årsdøgntrafikk (ÅDT), trafikkvekst på 1 pst., gjennomsnittleg



Figur 2.1 Kartskisse over prosjektet

inntekt pr. kjøretøy på 14 kr og 6,0 pst. lånerente var innkrevjingsperioden rekna til 15 år.

Søknaden blei behandla i Leikanger kommunestyre 18. januar 2005. Kommunestyret gjorde dette vedtaket:

- «1. Leikanger kommunestyre går inn for at kostnadene med bygging av rassikrings-tunnel gjennom Fatlaberget på rv 55 blir delfinansiert med bompengar.
2. Ein føresetnad for kommunestyret sitt vedtak om å gå inn for ei bompengeløysing er at rassikringstunnelen blir bygd i tidsrommet 2006-2008.
3. Kommunestyret er kjent med at dei nasjonale føringane stiller krav om at bompengeselskapet skal dekke 50 pst. av kostnadene med vegprosjekt som blir delfinansiert med bompengar. Leikanger kommunestyre vil fremje krav om at den maksimale bompengedelen for rassikring av Fatla blir sett til 40 pst.»

Søknaden blei behandla i Sogndal kommunestyre 27. januar 2005. Kommunestyret gjorde dette vedtaket:

- «1. Statens vegvesen Region vest har i januar 2005 lagt fram ein rassikringsplan for regionen. Utgreiinga syner at Fatlaberget mellom Leikanger og Sogndal er den aller mest rasfarlege strekninga i heile Region vest.
2. Det er heilt uakseptabelt at Staten ikkje straks gjennomfører rassikring av Fatlaberget. Dersom Staten likevel ikkje tek ansvaret med rassikring av Fatlaberget vil kommunen bidra til at rassikringsprosjektet vert løyst ved at det vert skipa eit bompengeselskap. Som følgje av dette rår Sogndal kommune til at prosjektet vert delfinansiert med bompengar. Det er ein føresetnad at bompengeselskapet maksimalt dekker 40 pst. av kostnadene ved bygging av rassikringstunnel gjennom Fatlaberget og at tunnelen vert bygd i tidsrommet 2006-2008.»

Søknaden blei behandla av fylkestinget i Sogn og Fjordane 12. april 2005. Fylkestinget gjorde dette vedtaket:

- «1. Fylkestinget tilrår at Fatlatunnelen AS får konsesjon til å krevje inn bompengar for å delfinansiere rassikring på rv 55 Fatlaberget. Finansieringa vert fordelt med 40 pst. bompengar og 60 pst. statleg finansiering.
2. Fylkestinget føreset at anleggskostnaden vert justert til 154 mill. 2005-kroner, og at 61,6 mill. 2005-kroner av dette beløpet vert finansiert ved innkrevjing av bompengar.

3. Sogn og Fjordane fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for eit beløp på 70 mill. kroner til Fatlatunnelen A/S i samband med delfinansiering av rv 55 Fatlaberget.
4. Garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet, jf kommunelova § 51, pkt. 1.
5. Garantien skal sikrast med 1. prioritets pant i retten til å krevje inn bompengar. Denne retten skal tinglysast.
6. Garantien vert gjeven som simpel kausjon.
7. Garantien føreset at:
 - a) Fylkeskommunen vert representert i bompengeselskapet sitt styre.
 - b) Bompengeselskapet sin risiko i høve til ei eventuell overskriding vert avgrensa til 40 pst. av den usikkerheit som ligg i kostnadsoverslaget (10 pst.).
 - c) Bompengeselskapet får løyve til å forlenge innkrevjingsperioden og auke takstane dersom dette skulle bli naudsynt.»

Trafikkgrunnlag

Rassikringsprosjektet på rv 55 ved Fatlaberget vil ikkje føre til endringar i trafikantane sine tids- og kjørekostnader. Det er føresett at den trafikken som i dag trafikkerer strekninga, også vil gjere det etter at tiltaket er gjennomført. Det er ikkje lagt inn auke i trafikken som følgje av at strekninga blir rassikra. Det må likevel vere grunn til å tru at det i rasutsette periodar vil bli fleire trafikantar enn før gjennomføringa av tiltaket. I teljepunktet aust for Hermannsverk (mot Sogndal) var det i 2005 registrert ein ÅDT på om lag 1 770 kjøretøy. Om lag 10 pst. var tunge kjøretøy.

Frå midten av 1990-talet var det nedgang i trafikken på strekninga. Forklaringa på dette er opninga av Fjærlandsvegen. Dei siste åra har det igjen vore trafikkvekst på rv 55. Det er rekna med at bompengeinnkrevjinga for rv 5 Fjærlandsvegen blir avslutta i 2011. Sjølv med bompengeinnkrevjing ved Fatlaberget er det grunn til å rekne med at rv 55 vil bli meir attraktiv for trafikantar med utgangspunkt i Leikanger enn rv 13 over Gaularfjellet. Dette skulle tilseie meir trafikk ved Fatlaberget. Trafikantar frå Sogndal nyttar alt i dag Fjærlandsvegen. I føresetnadene for denne proposisjonen er det ikkje rekna med endringar i trafikken på rv 55 ved Fatlaberget når bompengeinnkrevjinga for rv 5 Fjærlandsvegen blir avslutta.

Det er lagt til grunn eit automatisk innkrevjingssystem. Dette handterer enno ikkje innkrev-

jing av bompengar frå utanlandske kjøretøy. Det er gjort forsøk på å estimere omfanget av utanlandske kjøretøy, og denne trafikken er tatt ut av det trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn. Ein har estimert sommartrafikken i riksvegferjesambanda Hella – Vangsnes og Hella – Dragsvik, og målt denne trafikken opp mot trafikken resten av året. Basert på dette er sommartrafikken vurdert til å utgjere 200 kjøretøy pr. døgn. Det er vidare lagt til grunn at halvparten, dvs. 100 kjøretøy, er utanlandske kjøretøy. Med den registrerte årsdøgntrafikken i 2005 vil dette gi ein basistrafikk på 1 670 kjøretøy.

Ved innføring av bompengar er det lagt til grunn at trafikken blir redusert med om lag 10 pst. Det er rekna med at den største reduksjonen vil vere knytt til den lokale trafikken, fordi denne er mest påverka av endringar i kostnadene. Vidare er det lagt til grunn ein årleg vekst i trafikken på 0,5 pst., som er noko lågare enn prognosane som er utarbeidde for Sogn og Fjordane i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. Trafikkgrunnlaget i opningsåret 2008 er etter dette rekna til 1 520 kjøretøy.

Finansieringsopplegg

Statlege midlar

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det sett av 90 mill. 2006-kr til prosjektet rv 55 Fatlaberget innafor kap. 1320, post 31 Rassikring. Dette er i samsvar med fylkestinget sine prioriteringar ved behandlinga av handlingsprogrammet i møte 12. april 2005. I møte 4. mars 2005 slutta Vestlandsrådet seg til fordelingsnøkkelen for kap. 1320, post 31, mellom fylka i Region vest.

Ved behandlinga av bompengesøknaden i møte 12. april 2005 slutta fylkestinget seg til at finansieringa blir fordelt med 60 pst. i statlege midlar og 40 pst. bompengar. Med det oppdaterte kostnadsoverslaget på 163 mill. 2006-kr gir denne fordelinga 98 mill. kr i statlege midlar. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen.

Gjennom Stortinget si behandling av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) blei det løyvd 15 mill. kr til prosjektet i 2006. Løyvinga er gitt under føresetnad av tilslutning når proposisjonen om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir behandla i Stortinget.

Bompengeopplegg

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar i 15 år frå opninga av prosjektet. Bomsta-

sjonen vil bli plassert i den vestre dagsona. Samanhengen mellom nytte og betaling blir derfor god. Det er føresett innkrevjing i begge kjøretreningane. Det er ikkje alternative kjøreruter som kan svekke innteninga. Det er lagt opp til at innkrevjinga skal skje i ein automatisk, ubemanna bomstasjon. Vidare er det lagt til grunn to takstgrupper; lette kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg).

Etter kvalitetssikring av føresetnadene er det lagt til grunn ein gjennomsnittstakst på 16 kr pr. kjøretøy, rekna i 2006-prisnivå. Dette er ein auke på knapt 2 kr samanlikna med det som låg til grunn ved den lokale behandlinga. Det er førebels rekna med at dette vil føre til takstar utan rabatt på 24 kr for lette kjøretøy og 48 kr for tunge kjøretøy. Det er føresett rabattar i tråd med gjeldande takstretningslinjer.

Ved endeleg fastsettjing av takstnivået er det ein føresetnad at netto bompengeinntekt ikkje blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i denne proposisjonen. Det er vidare ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Det er rekna med at bompengeinntektene vil gi eit finansieringsbidrag på 65 mill. kr. I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Følgjande basisføresetnader er elles lagde til grunn for finansieringsanalysen:

- Utbyggingskostnad: 163 mill. 2006-kr
- Gjennomsnittleg bompengetakst: 16 2006-kr
- Trafikk i opningsåret (2008): 1 520 kjøretøy (ÅDT)
- Årleg trafikkvekst: 0,5 pst.
- Årleg prisstiging: 2 pst.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 2,5 mill. kr

Lånerenta på 6,5 pst. føreset at det før anleggsstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innafor denne renta i ein periode på 10-15 år.

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet skal bompengeselskapet dekkje 40 pst. av overskridingar inntil 10 pst, og staten 60 pst. Overskridingar ut over 10 pst. er staten sitt ansvar og må innafor ramma til Sogn og Fjordane dekkjast på post 31 Rassikring. Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne auke tak-

stane med inntil 20 pst. ut over prisstiginga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Det er også rekna på eit alternativ med følgjande føresetnader:

- Kostnadsauke på 10 pst., og bompengeselskapet dekkjer sin del av auken (40 pst.).
- Ingen årleg trafikkvekst etter trafikkopning.
- Trafikkreduksjon på 15 pst. etter trafikkopning.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år.

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til nesten 19 år, dvs. ein auke på nesten 4 år. Utan årleg trafikkvekst etter trafikkopning og med ein trafikkreduksjon på 15 pst. vil bompengeperioden auke med om lag 8 år dersom det ikkje blir lagt til grunn takstauke. Dersom prosjektkostnadene aukar med 10 pst. medan dei andre føresetnadene står fast, vil bompengeperioden auke med om lag 2 år. Dette viser at økonomien i prosjektet er følsam for svikt i trafikken.

Fylkeskommunal garanti

Sogn og Fjordane fylkeskommune behandla garantispørsmålet i møte i fylkestinget 12 april 2005. Den fylkeskommunale garantien på 70 mill. kr skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mogleg å handtere etter at realtakstane er auka med 20 pst. og bompengeperioden er forlengd med 5 år.

Samferdselsdepartementet si vurdering

Rv 55 Fatlaberget er utsett for steinsprang. Prosjektet er viktig for å auke trafikktryggleiken på vegen. Prosjektet vil vidare føre til at Leikanger og Sogndal kan vidareutviklast som eit felles bu- og arbeidsområde.

Fylkesadministrasjonen, Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, Regionvegkontoret på Vestlandet og Fylkestrygdekontoret er mellom fleire fylkesdekkande funksjonar som er lokalisert til Leikanger og som genererer mykje trafikk av tilsette og besøkande.

Prosjektet skal finansierast med 60 pst. statlege midlar og 40 pst. bompengar. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, blei det lagt til grunn at minimum 50 pst. bompengedel må vere eit krav ved framtidige bompengeprojekt. Fleirtalet i samferdselskomiteen delte den dåverande regjeringa sitt syn om at hovudregelen må vere ein bompengedel på minst 50 pst., men at eit absolutt krav om dette vil kunne vere til hinder for å realisere viktige vegprosjekt i område

med lite trafikkgrunnlag, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), side 51. Fleirtalet meinte derfor at dette kravet må kunne fråvikast når lokale tilhøve tilseier det. Samferdselsdepartementet meiner at det er viktig å gjennomføre rassikringa ved rv 55 Fatlaberget så snart som mogleg og tilrår derfor finansieringsopplegget.

Med dei føresetnadene som er lagde til grunn for finansieringsplanen, er dei statlege midlane auka samanlikna med det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Vidare er gjennomsnittstaksten høgare enn det som blei lagt til grunn ved den lokale behandlinga. Samferdselsdepartementet føreset at det blir avklart om det er lokalpolitisk tilslutning til desse endringane før bompengeavtalen blir underteikna og før anleggsstart.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene, særleg endringar i trafikken. Det må vere ein føresetnad at bompengeselskapet må ha ein renteavtale som sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtalen blir underteikna.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 55 Fatlaberget, vil det bli ingått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagde til grunn i denne proposisjonen.

2.6 Forslag til nytt takstsystem i riksvegferjedrifta

Stortinget er ved fleire høve orientert om arbeidet med nytt regulativ for riksvegferjer. I St.prp. nr. 1 (2002-2003) heiter det mellom anna at av omsyn til trafikantane og effektivisering har Samferdselsdepartementet som målsetjing å etablere eit felles betalingssystem på bompengestasjonar og ferjer innan 2005. For å få dette til må riksregulativet for ferjetakstar forenklast og tilpassast betalingsløy-singar på veg.

Arbeidet med nytt riksregulativ har bygd på vilkår om provenynøytralitet, reduksjon av talet på takstklassar og større grad av samfunnsøkonomisk riktig prising. Konsekvensane av å inkludere passasjertakstane i kjøretøytakstane er og vurderte.

Gjeldande riksregulativ inneheld ni kjøretøyklassar (pluss eigen klasse for motorsykkel). Utpøving av nytt takstregulativ starta opp 1. mars 2003 i fem ferjesamband. Forsøket er seinare utvida til åtte samband. Prøveregulativet har tre kjøretøyklassar. I tillegg er motorsykkel eigen klasse. Det er ikkje betaling for passasjerar i prøve-regulativet.

Utpøvinga av eit nytt riksregulativ har gjeve nyttige erfaringar. Evalueringa viser mellom anna at trafikantar med privat reiseføremål med fleire personar per kjøretøy, og som nyttar seg av sambandet månadleg eller sjeldnare, har kome betre ut enn tidlegare. Ein del næringslivstransportar har på den andre sida kome dårlegare ut.

Vegdirektoratet laga eit framlegg til nytt takstregulativ i 2005, som er basert på fire kjøretøyklasser pluss eigen klasse for motorsykkel, inga passasjerbetaling, frekvensavhengig rabatt og sesongdifferensiering av takstane. Framlegget har vore på høyring. Høyringspartane støtta målsetjinga om eit felles betalingsystem for ferjedrifta, men peika på at ein bør forsøkje å tilpasse takstsystemet slik at enkeltgrupper ikkje kjem spesielt dårlegare ut enn tidlegare.

Etter høyringa har Vegdirektoratet tilrådd at det frå 2007 blir innført nytt riksregulativ for ferjetakstar basert på fire kjøretøyklassar (pluss eigen klasse for motorsykkel)- og passasjerbetaling. Det blir og tilrådd at det blir innført ei felles rabattordning som med tida vil føre til at kjøretøy med Auto-Pass-kort får same rabatt i alle riksvegferjesamband. Departementet har sett nærare på konsekvensane av eit takstsystem med passasjerbetaling. Det viser seg at dei negative utslaga for enkelte grupper blir relativt store sjølv om ein skulle innføre eit takstsystem med fire kjøretøyklassar og passasjerbetaling. Med eiga passasjerbetaling vil det heller ikkje vere mogleg å hente ut særlege gevinstar gjennom effektivisering med dei systema som er i bruk i dag. I lys av dette ønskjer ikkje departementet å innføre noko nytt ferjetakstsystem no. Det vil likevel bli arbeidd vidare med takstsystemet, mellom anna med sikte på oppnå effektiviseringsgevinstar. Dette vil kunna føre til reduserte negative utslag for enkelte trafikantgrupper. Departementet vil komme tilbake til dette.

I lys av at det ikkje blir gjort framlegg om å innføre nytt takstsystem, vil takstforsøka bli

avslutta 31. desember 2006 med unntak av riksvegferjesambandet Flakk – Rørvik. I dette sambandet er det installert, og under uttesting, Auto-Pass-brikkebetaling. For å få nok erfaring med denne typen betaling, vil sambandet Flakk – Rørvik halde fram med prøvetakstregulativet, i første omgang ut 2007.

Om innføring av ei felles billetterings- og rabattordning i riksvegferjedrifta

Rabattstrukturen er i dag etablert innanfor dei gamle løyveområda. Konkurransetsetjinga av riksvegferjedrifta vil kunne føre med seg at etablerte løyveområde blir splitta opp på fleire løyvehavarar. Når rabattkort berre gjeld innafør ruteområdet til eit selskap, vil dette redusere nytten av rabattkortet for brukarane. Innføring av ei felles betalingsordning for alle riksvegferjer vil kunne føre til at eitt rabattkort kan nyttast i heile landet, noko som vil vere ein fordel for brukarane. Gunstige rabattsystem fører til inntektstap for reiarlag. Dette vil måtte dekkjast gjennom tilskott eller takstauke.

Vegdirektoratet ønskjer å innføre ei felles billetterings- og rabattordning i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane frå 1. januar 2007. Ei slik ordning vil sikre at trafikantane får same rabattordning på alle reiser innafør regionen basert på eitt rabattkort. Desse fylka har i dag felles billetteringssystem, og vil kunne nytte eksisterande billetteringssystem i ein overgangsfase. Det er ikkje mogleg å gjennomføre tilsvarende for heile landet frå 1. januar 2007, då billetteringssystema er ulike frå selskap til selskap. Vegdirektoratet opplyser at ei felles ordning vil kunna innførast i resten av landet frå 2008. Departementet ser positivt på arbeidet med å innføre felles billetterings- og rabattordningar.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om ein del saker på Samferdselsdepartementets område.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område i sam-svar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Fatlatunnelen AS får løyve til å ta opp lån til å for-skottere bygginga av rv 55 Fatlaberget og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinan-siering av utbygginga etter vilkåra i denne propo-sisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nær-are reglar for finansieringsordninga.

