



Innst. S. nr. 61

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 28 (2005-2006)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal

Til Stortinget

SAMANDRAG

I proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal. Atlantehavstunnelen vil gi fast vegsamband mellom Averøy kommune og Kristiansund og Frei kommunar på Nordmøre ved bygging av ein undersjøisk tunnel under Bremsnesfjorden, samt tilknytingsvegar på Averøya og i Kristiansund.

Atlantehavstunnelen vil betre kommunikasjonane mellom Averøya og Kristiansund og dermed styrke Kristiansund som regionsenter. Prosjektet omfattar bygging av 3,9 km ny veg i dagen mellom Bremsnes og Øksenvågen på Averøya, ein undersjøisk tunnel på om lag 5,7 km mellom Øksenvågen og Kristiansund og 0,6 km ny veg i Kristiansund. Vegdirektoratet har godkjent at tunnelen blir bygd med 10 pst. stigning og forbikjøringsfelt i stigningane.

Reguleringsplanane for Atlantehavstunnelen blei vedtekne av kommunestyret i Averøy 8. september 2003 og kommunestyret i Kristiansund 18. juni 2002. Bomstasjonen inngår i reguleringsplanen for den delen av prosjektet som ligg i Averøy kommune.

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med prinsippa for styring av statlege investeringar. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 635 mill. kro-

ner og ei kostnadsramme på 665 mill. kroner. Etablering av bomstasjon inngår i kostnadene for prosjektet.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag -46 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til -0,1, og internrenta er rekna til 6 pst. Dei viktigaste nyttefaktorane er redusert reisetid saman med bortfall av ferjekostnader og ulemper ved å bruke ferje.

Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen.

Trafikkgrunnlag

Dagens ferjesamband er eit utprega lokalsamband. Bygging av Atlantehavstunnelen vil føre mykje av persontrafikken i ferjesambandet over på personbil eller buss. Det er knytt stor uvisse til trafikkprognosar for bynære ferjeavløysingsprosjekt. Storleiken på eingongsveksten er vesentleg for finansieringsevna til prosjektet. Tre ulike fagmiljø har kome fram til ein eingongsvekst på om lag 70 pst. for kjøretøy ved bompengetakstar tilsvarande ein auke i ferjetakstane på 30 pst.

På grunnlag av dei gjennomførte trafikkvurderingane tilrår Statens vegvesen at det blir lagt til grunn ein eingongsvekst ved trafikkopning på 60 pst. for kjøretøy og 30 pst. for personreiser i basisalternativet. Det er lagt til grunn ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 1 100 kjøretøy ved trafikkopning.

Finansieringsopplegg

Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte sommaren 2006, med fullføring i løpet av 2008. Det er lagt til grunn finansieringsplan som går fram av tabellen.

Tabell 5.1 Finansieringsplan

Mill. 2005-kroner	
Forskottering - innsparte ferjetilskot	52
Bompengar - forskotsbompengar*	8
Bompengar - etterskotsbompengar på prosjektet *	593
Tilskot frå Kristiansund, Aure og Frei kommunar	127
Ordinære statlege midlar	35
Sum	815

* I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Innsparte ferjetilskot

Det er lagt til grunn at innsparte statlege ferjetilskot som følgje av at dagens ferjesamband mellom Bremsnes og Kristiansund blir lagt ned, skal nyttast til å del-finansiere Atlanterhavstunnelen.

Bygginga av Atlanterhavstunnelen vil medføre ein samla *auke* i dei statlege driftskostnadene på 17 mill. kroner over ein 15-årsperiode. Det samla finansieringsbidraget til prosjektet frå innsparte ferjetilskot blir på 52 mill. kroner når det blir tatt omsyn til innsparte kapitalkostnader i ferjeflåten.

Bompengar

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Bremsnes-Kristiansund i om lag 2 1/2 år frå prosjektet er godkjent av Stortinget og fram til trafikkopning. Etter fullføring av Atlanterhavstunnelen er det lagt til grunn i underkant av 18 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar i det nye vegsambandet.

Det er venta at bompengainntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på om lag 600 mill. kroner. Av dette kjem om lag 8 mill. kroner frå forskotsinnkrevjinga. I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet tilrår at det blir akseptert å leggje til grunn om lag 18 år med etterskotsinnkrevjing av bompengar for ferjeavløysingsprosjektet Atlanterhavstunnelen.

I arbeidet med å innføre AutoPASS er det vurdert som ønskjeleg at passasjerbetaling skal utgå i alle bomstasjonar.

Det totale inntektstapet utan passasjerbetaling er rekna til nærare 100 mill. kroner. Fritak vil derfor medføre at prosjektet ikkje kan finansierast utan vesentlege statlege midlar sjølv om bompengeperioden er auka i høve til det normale (15 år).

Vegdirektoratet går inn for at betaling av bompengar for passasjerar og kollektivtrafikk blir lagt til grunn i bompengeordninga for Atlanterhavstunnelen.

Lokale tilskot

Averøy, Kristiansund og Frei kommunar har sagt seg villige til å gå inn med eit tilskot på til saman 122 mill. 2003-kroner til prosjektet, fordelt med 28,080 mill. kroner frå Averøy, 88,920 mill. kroner frå Kristiansund og 5,0 mill. kroner frå Frei. I samband med kjøp av ren-

teopsjon er 1,7 mill. kroner av tilskotet nytta til del-finansiering av kostnadane ved kjøpet. Tilskotet til prosjektet utgjer etter dette 127 mill. 2005-kroner som er føresett utbetalt i 2006.

Bankar og næringsliv i området har førebels sagt seg villige til å forskottere til saman 6,4 mill. kroner gjennom innbetaling av ekstra aksjekapital.

Ordinære statlege midlar

I møte i fylkesutvalet 29. august 2005 gjekk fylkeskommunen inn for å setje av 35 mill. kroner til prosjektet innafor fylkesfordelt ramme til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal i 2010.

Fylkeskommunen går vidare inn for at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet med inntil 30 mill. kroner frå den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal i perioden 2010-2013.

Endringar i økonomien for prosjektet

Eventuell kostnadsauke skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet, der det berre er føresett 35 mill. kroner av ordinære statlege midlar, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 94 pst. av overskridingar opp til kostnadsramma, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003), og staten 6 pst. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjeleg dekkjast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal.

Dersom økonomien i prosjektet blir betre enn føresett, har Averøy, Kristiansund og Frei kommunar gått inn for at trafikantane og kommunane skal godskrivast, slik at bompengeperioden blir redusert og kommunane får tilbakebetalt delar av tilskotet.

Om føresetnader for finansieringsplanen

Bompengeselskapet har inngått opsjonsavtale med ein bank som gjer det mogleg for selskapet å binde lånerenta for 90 pst. av kostnadene med ei maksimal rente på 5,3 pst. fram til 2025. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen. For resten av bompengeperioden er det lagt til grunn ei lånerente på 8 pst.

Opsjonsavtalen som bompengeselskapet har inngått, er tidsavgrensa til 22. desember 2005. Basisføresetnader som elles er lagt til grunn for finansieringsanalysen går fram av pkt. 5-6 i proposisjonen. Økonomien i pro-

sjektet er svært følsam for endringer i føresetnadene, særleg endringar i trafikkveksten.

Fylkeskommunal garanti og betinga refusjon

Fylkesutvalet har i møte 29. august 2005 fatta vedtak om fylkeskommunal garanti for eit bompengelån på inntil 635 mill. kroner. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen), 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.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og frå Venstre, Borghild Tenden, registrerer at departementet i denne saka ser innbetaling av aksjekapital som ordinær forskottering, og vidare at ein føreset at aksjonærene aksepterer dette.

Komiteen vil understreke at dette gjeld for prosjektet Atlantehavstunnelen og kan ikkje utan vidare leggjast til grunn for nye bompengeprojekt.

Komiteen ber departementet gjere ein gjennomgang av praktisering av retningslinene for bompengefinansiering og ber departementet kome tilbake med ei sak om dette. Spørsmål om forskottering og aksjekapital bør vurderast i denne samanheng.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har elles ingen merknader og sluttar seg til forslaga i proposisjonen.

Komiteens medlemmer frå Fremskrittspartiet har merket seg at kvalitetssikringsrapporten for prosjektet påpeker at det er stor usikkerhet i trafikkprognosen knyttet til engangsveksten. Disse medlemmer har merket seg at dette også er påpekt frå departementet. Disse medlemmer peker på at denne usikkerheten kan gi både forhøyet bompengesats og forlenget bompengeperiode.

Disse medlemmer har også merket seg at samfunnsøkonomisk lønnsomhet er oppgitt til - 46 mill. kroner eller - 0,1 basert på 6 pst. internrente. Disse medlemmer har merket seg at 4 pst. ifølge IR-109/2005 fra Finansdepartementet er fastlagt som internrente for statlige investeringer. Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet som svar på spørsmål fra komiteen, har bekreftet at basert på 4 pst. internrente blir samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet 320 mill. kroner eller + 0,5.

Disse medlemmer har merket seg finansieringsplanen for prosjektet. Av et totalbeløp på 815 mill. kroner dekkes hele 74 pst. av bompenger fra brukerne. Statlig bidrag inklusive innspart ferjetilskudd utgjør bare ca. 10 pst. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets prinsipielle holdning til utbygging av samferdselsmessig infrastruktur, og som forutsetter at investering og vedlikehold i sin helhet finansieres av det offentlige. Disse medlemmer viser til at bare en del av de store årlige inntektene staten har fra bilrelaterte skatter og avgifter, brukes til investering og vedlikehold av veganelegg. Disse medlemmer viser også til de store årlige merinntekter staten har hatt de siste årene, og fortsatt har, på grunn av vedvarende høy oljepris. Disse medlemmer understreker at disse forholdene tydelig bekrefter at staten har inntekter som gjør det fullt mulig å bygge ut og vedlikeholde samferdselsstruktur uten å kreve ekstraskatt fra brukerne gjennom finansiering basert på bompengebetaling.

Disse medlemmer understreker også at en av de mest lønnsomme samfunnsøkonomiske investeringer Norge som nasjon kan gjøre, nettopp er investering i egen infrastruktur, og spesielt i et land som Norge innenfor vegsektoren; veger, tunneler og bruer.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag og merknader i forbindelse med Innst. S. nr. 240 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

- "1. Utbygging av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) gjennomføres som beskrevet i St.prp. nr. 28 (2005-2006).
2. Utbyggingen finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet

1. Utbygging av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) gjennomføres som beskrevet i St.prp. nr. 28 (2005-2006).
2. Utbyggingen finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og foreslår at Stortinget gjer slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Atlanterhavstunnelen AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av vegsambandet rv 64 Bremsnes-

Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 28 (2005-2006) og Innst. S. nr. 61 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. desember 2005

Per Sandberg
leiar

Svein Gjelseth
ordfører

Vedlegg**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 12. desember 2005****Nytte/kost ved endra internrente****Spørsmål 1:**

Hva er nytte/kostforholdet (netto nytte over totale kostnader: NN/K) ved internrente på 4 pst?

Svar:

I St.prp. nr. 28 (2005-2006) er den samfunnsøkonomiske analysen utført med ei kalkulasjonsrente på 8 pst. Dette gir ei samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) på - 46 mill. kr Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til - 0,1.

Samferdselsdepartementet forstår spørsmålet slik at det er kalkulasjonsrenta og ikkje internrenta som skal vere 4 pst. Ved ei kalkulasjonsrente på 4 pst. er samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) rekna til 320 mill. kr Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0,5.

Endringer i økonomien for prosjektet/Risiko for overskridelser ut over kostnadsrammen**Spørsmål 2:**

Hva skjer dersom nedbetaling ikke er fullført etter bruk av fullmakt til å øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigning i forlenget innkrevingsperiode på 5 år?

Svar:

Seinast eitt år etter opninga av prosjektet skal Statens vegvesen foreta ei vurdering av økonomien til bompengeselskapet.

Dersom økonomien til selskapet utviklar seg svakare enn det som er lagt til grunn i bompengeproposisjonen, skal følgjande tiltak gjennomførast (i fast rekkefølge):

1. Bompengetakstane skal aukast med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden forlengjast med inntil 5 år.
2. Dersom tiltak under pkt.1 blir vurdert å ikkje vere tilstrekkeleg, skal betinga refusjon utbetalast så langt det er nødvendig innafor det beløp fylkeskommunen har fatta vedtak om, dvs. inntil 30 mill. kr i perioden 2010-2013.
3. Dersom det viser seg at gjelda etter gjennomføring av desse tiltaka ikkje er nedbetalt når innkrevjinga avsluttast, skal garantisten, dvs. Møre og Romsdal fylkeskommune, innfri sine forpliktingar i den grad det er nødvendig.

Ein eventuell kostnadsauke skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. I dette prosjektet skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 94 pst. av overskridingar opp til kostnadsramma, og staten 6 pst. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må dekkast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal.

