



Innst. 294 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 105 S (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E39 Rogfast i Randaberg, Kvitsøy og Bokn kommunar i Rogaland.

E39 Rogfast er det første ferjeavløysingsprosjektet i ambisjonen om ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet, som skal erstatte ferjesambanda Mortavika–Arsvågen og Mekjarvik–Kvitsøy i Boknafjorden, omfattar bygging av ein 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad og Arsvågen og ein 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen blir den lengste og djupaste undersjøiske vegtunnelen i verda, med lågaste punkt 392 m under havoverflata. Etter trafikkopning vil ei reise mellom Stavanger og Bergen kunne gjennomførast på om lag 3,5 timar.

Sambandet Mortavika–Arsvågen knyter saman Nord-Jæren og Haugalandet og er det nest mest trafikkerte ferjesambandet i Noreg med ein årsdøgntrafikk i 2015 på om lag 4 180 køyretøy. Overfartstida er om lag 25 minuttar. Sambandet Mekjarvik–Kvitsøy knyter Kvitsøy til Nord-Jæren og har ei overfartstid på 40 minuttar.

I 2007 blei det gjennomført KVV/KS1 for kryssing av Boknafjorden. Regjeringa konkluderte i 2009 med at konsept 3 skulle leggjast til grunn for vidare planlegging.

Tunnelen på E39 vil ha maksimal stigning på 5 pst. Maksimal stigning i tunnelarmen opp til Kvitsøy vil vere på 7 pst. Det vil bli bygt 2,7 km veg i dagen på Bokn, og ved Knarholmen og Austre Bokn vil kryssa bli bygde om. Tilknytning til eksisterande E39 i Randaberg vil skje i Harestadkrysset, som er føresett gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innanfor Bypakke Nord-Jæren.

Ferjesambanda E39 Mortvika–Arsvågen og fv 521 Mekjarvik–Kvitsøy vil bli lagt ned når Rogfast blir opna for trafikk. Det er føresett at dagens E39 frå Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet E39 Rogfast (KS2).

Det er usemje om styrings- og kostnadsramme mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legg Statens vegvesen sitt reviderte forslag til styrings- og kostnadsramme til grunn. Dette inneber ei styringsramme for prosjektet E39 Rogfast på 16 400 mill. 2016-kroner og ei kostnadsramme på 18 400 mill. 2016-kroner. Rekna om til 2017-prisnivå blir styringsramma 16 810 mill. kroner og kostnadsramma 18 860 mill. kroner.

Statens vegvesen har rekna prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte til om lag 13,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til 2,9. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,6.

Trafikktala er kalkulerte med utgangspunkt i trafikken på ferjesambanda. Årsdøgntrafikken var i 2015 på 4 180 køyretøy i sambandet Mortavika–Arsvågen og 140 køyretøy i sambandet Mekjarvik–Kvitsøy. I sambandet Mortavika–Arsvågen utgjær tungtrafikken om lag 15 pst. av den totale trafikken.

Statens vegvesen legg til grunn at med ein gjennomsnittleg bompengetakst på 374 kroner per køyretøy i 2017-prisnivå, vil årssdøgntrafikken i fastlands-

sambandet E39 Rogfast liggje på om lag 5 950 køyretøy i 2025.

Finansieringsopplegget for E39 Rogfast omfattar statlege midlar og bompengar. I finansieringsplanen er det lagt til grunn anleggsstart ved årsskiftet 2017–2018, evt. tidleg i 2018, og trafikkopning i 2025/2026.

Ved utgangen av 2016 hadde bompengeselskapet stilt til disposisjon om lag 270 mill. kroner frå førehandsinnkrevjinga av bompengar i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen.

Det er i utgangspunktet lagt til grunn eit statleg bidrag til prosjektet på til saman 3 600 mill. 2017-kroner. Dette bidraget er føresett fordelt med 100 mill. kroner i 2017, 3 050 mill. kroner i perioden 2018–2023 og 450 mill. kroner etter 2023.

Det er knytt større uvisse til kostnadene ved prosjektet, trafikktiltala og nivået på bompengeinntektene enn det som er vanleg. På grunn av uvisse er det lagt opp til at den statlege ramma kan aukast med inntil 1 300 mill. kroner dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, jf. proposisjonen sitt kapittel 5.

Gjennom handsaminga av Prop. 117 S (2012–2013)/Innst. 282 (2012–2013) ga Stortinget i 2013 si tilslutning til førehandsinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen. Førehandsinnkrevjinga starta i september 2013.

For ein personbil opp til 6 m er påslaget i dag 50 kroner. Summen av ferjebillett utan rabatt og bompengar for ein personbil opp til 6 m inkl. førar er 231 kroner. Brutto bompengeinntekter frå førehandsinnkrevjinga er på om lag 95 mill. kroner pr. år.

Statens vegvesen tilrår at det blir lagt til grunn 20 års etterskotsinnkrevjing for E39 Rogfast. Førehands- og parallellinnkrevjing i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen fram til trafikkopning kjem i tillegg. Etterskotsinnkrevjinga av bompengar vil føregå i to automatiske bomstasjonar i begge endar av prosjektet. For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 20 år etter trafikkopning, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt pr. passering må vere på 374 kroner. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande grunntakstar for etterskotsinnkrevjinga i 2017-prisnivå:

- Takstgruppe 1 (lette køyretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1): 350 kroner
- Takstgruppe 2 (tunge køyretøy ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1): 1 050 kroner

Andre føresetnader for finansieringsplanen går fram av kapittel 5.

Rogaland fylkeskommune vedtok i fylkesutvalet 23. juni 2015 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for låneopptaket til bompengeselskapet på inntil

16 mrd. kroner til finansieringa av E39 Rogfast, jf. kapittel 3 i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen om realiseringen av E39 Rogfast, som vil være et viktig grep for å knytte sammen en større bo- og arbeidsmarkedsregion på Vestlandet. Dette er et av de største samferdselsprosjektene i Norge noen gang og er det første ferjeavløsningsprosjektet i utbyggingen av ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Komiteen viser til at det skal bygges en av verdens lengste og dypeste undersjøiske tunneler med laveste punkt 392 meter under havoverflaten. Komiteen viser videre til at dette vil gi et ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Haugalandet, med betydelige innsparinger i reisetid.

Komiteen vil bemerke at det over lang tid har vært arbeidet med et grunnlag for å etablere en undersjøisk tunnel. Reguleringsplanene for prosjektet ble behandlet av kommunene Randaberg, Kvitsøy og Bokn i perioden 2013–2016.

Komiteen viser til at finansieringen av E39 Rogfast består av statlige midler og bompenger. Prosjektet har en kostnadsramme på 18 660 mill. kroner. Komiteen vil i denne sammenheng bemerke at eksternt kvalitetssikrer la til grunn en høyere kostnads- og styringsramme enn Statens vegvesen gjorde. På bakgrunn av den eksterne kvalitetssikringen har Statens vegvesen oppjustert forslagene til styrings- og kostnadsrammer. Komiteen vil fremheve at siden det er usikkerhet ved finansieringsplanen for et så omfattende prosjekt, kan den statlige rammen økes med inntil 1 300 mill. kroner dersom økonomien i prosjektet skulle svikte. Komiteen viser til at prosjektet har stor samfunnsøkonomisk nytte, beregnet til hele 13,6 mrd. kroner.

Bompengeopplegget for E39 Rogfast består av både forhånds- og etterskuddsinnkreving av bompenger, og komiteen viser til at det legges til grunn 20 års etterskuddsinnkreving for prosjektet. Komiteen viser videre til at det legges til grunn en bomtakst for lette biler på 350 kroner, der det gis 20 pst.

rabatt ved bruk av gyldig brikke. For tunge kjøretøy legges det i prosjektet opp til tredobbel takst.

Komiteen slutter seg til at E39 Rogfast skal omfattes av den nye tilskuddsordningen for å redusere bompengetakstene utenfor byområdene. Denne ordningen skal gi en reduksjon i bompengetakstene på minst 10 pst.

Komiteen mener at bompengetakstene skal beregnes på grunnlag av markedsrente når prosjektet er klart.

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.

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.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil fremheve at bompenger reformen og den vedtatte kompensasjonsordningen skal komme alle norske bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til gjeldende Nasjonal transportplan, Meld. St. 26 (2012–2013), hvor regjeringen Stoltenberg II la opp til en betydelig effektivisering av bom-

pengeinnkrevingen, blant annet ved å redusere antall bompengeselskaper. Det er derfor i hovedsak tverrpolitisk enighet om bompenger reformen til regjeringen. Disse medlemmer viser videre til sitt alternative statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer støttet ikke innføringen av den nye tilskuddsordningen. Ordningen er unødvendig komplisert og byråkratiserende. Dersom staten ønsker en lavere bompengandel, er det mest effektive å legge inn en høyere statlig andel ved utbygging av tiltakene. Regjeringens opplegg innebærer at staten over statsbudsjettet nedbetaler deler av bompengelånet over 20 år.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene.

Komiteens tilrådning fremmes av en samlet komité og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E39 Rogfast innfor ei kostnadsramme på 18 860 mill. 2017-kroner.

II

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga av E39 Rogfast i Rogaland. Vilråa går fram av denne proposisjonen.

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

IV

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. mai 2017

Nikolai Astrup

leder

Tor André Johnsen

ordfører

