

Om fastlandsforbindelse til Magerøya i Finnmark

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. mars 1993,
godkjent i statsråd samme dag.

1. INNLEDNING

I denne proposisjonen blir det lagt fram en plan for utbygging og finansiering av fastlandsforbindelse til Magerøya i Nordkapp kommune i Finnmark. Utbyggingen er kostnadsberegnet til 625 mill. kr og er forutsatt finansiert gjennom en kombinasjon av bevilgninger over statsbudsjettet og trafikantbetaling ved bompenger.

Alle tall i proposisjonen er i 1993-kr når ikke annet er oppgitt.

Fastlandsforbindelse til Magerøya (FATIMA) vil gi 4 000 innbyggere på Magerøya og turister til Nordkappplatået en ferjefri fastlandsforbindelse.

FATIMA er tidligere omtalt i St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg og vegtrafikkplan 1990-93, St.prp. nr. 1 Samferdselsdepartementet for 1989-90, 1991-92, 1992-93 og i vedlegg til St.meld. nr. 46 (1990-91) Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter.

Det har vært en forutsetning at FATIMA-prosjektet skulle gjennomføres innenfor Finnmarks rammer og med anleggsstart i 1993. Under behandlingen av forslaget til NVVP 1994-97, anbefalte både vegsjefen, Vegdirektoratet og fylkestinget at anleggsstarten ble forskjøvet til 1995, dersom ikke investeringsrammen ble større enn Vegdirektoratets planramme for Finnmark for perioden 1994-97. Det er lagt til grunn at anlegget blir startet i 1994, med avslutning i 1998, jf. St.prp. nr. 1 (1992-93).

2. OMTALE AV PROSJEKTET

Formålet med prosjektet

En ferjefri vegforbindelse til Magerøya er forutsatt å bidra til å styrke Honningsvåg som et livskraftig senter. Forbindelsen gir vegutløsning for Sarnes. Her er egnete utbyggings-

arealer for Honningsvåg, som ellers har små utbyggingsarealer.

Nordkapp er utpekt som et nasjonalt satsingsområde for turisme. Gjennomføringen av FATIMA er foreslått som en del av denne satsingen. FATIMA vil bedre tilgjengeligheten til Magerøya. Riksvegstrekingen Olderfjord-Nordkapp fikk sommeren 1992 europa-vegstatus.

Fastlandsforbindelsen vil avløse dagens 17 km lange ferjestrekning mellom Kåfjord og Storbukt ved Honningsvåg. Fra 1990 erstattet en storferje 3-4 mindre ferjer. Sambandet trafikkeres nå med en suppleringsferje etter behov i sommermånedene juni, juli og august.

Beskrivelse av prosjektet

Vegtraseen er avklart gjennom hovedplan godkjent av Vegdirektoratet i oktober 1991. Fastlandsforbindelsen til Magerøya erstatter dagens ferjeforbindelse med 28 km ny veg fra Kåfjord på fastlandet fram til Storbukt ved Honningsvåg. Vegen vil omfatte 6,8 km undersjøisk tunnel øst for Magerøysundet, 500 m bru over Kobbholet og 3,9 km tunnel gjennom Honningsvåg fjellet, jf. kartskissen.

Kostnadsoverslag

Statens vegvesen utførte sommeren 1992 supplerende grunnundersøkelser for den undersjøiske tunnelen. På bakgrunn av disse undersøkelsene og gunstig kostnadsutvikling for undersjøisk tunnel er opprinnelig kostnadsoverslag på 670 mill. kr redusert til 625 mill. kr. Usikkerheten ved kostnadsoverslaget er vurdert til +/- 10 prosent.

Ved den lokalpolitiske behandlingen er kostnadsoverslaget på 670 mill. kr benyttet.

Samfunnsøkonomisk analyse

Det er gjennomført nytte/kostnadsanalyse for prosjektet. Nytte/kostnadsforholdet er beregnet til 0,5. Den største nytten er innsparte ferjekostnader og tidskostnader i forbindelse med ferjetrafikken.

Prosjektet er vurdert å kunne gi positive ringvirkninger for det lokale næringslivet. Virkningene for turistnæringen vil være bedre tilgjengelighet til Nordkappplatået. Nytte/kostnadsforholdet er avhengig av trafikkutviklingen. Halvparten av dagens trafikk til Magerøya er turisttrafikk. Fortsetter veksten på samme måte som den har gjort de senere år, vil nytte/kostnadsforholdet kunne bli høyere enn 0,5. Utviklingen for turisttrafikken er imidlertid usikker.

I 1991 var ferjekostnadene ca. 34 mill. kr (1991-kr) hvorav kapitalkostnadene utgjorde ca. 18 mill. kr (1991-kr) som tilsvarer ferjetilskuddet. Vedlikeholdskostnader for fast-

landsforbindelsen er beregnet til ca. 5 mill. kr pr. år.

3. FINANSIERING

Utbyggingen skal finansieres gjennom en kombinasjon av bevilgninger over statsbudsjettet og trafikantbetaling.

Finansieringsberegningen er basert på fylkeskommunal garanti med betinget refusjon. Ordningen innebærer at staten øremerker midler fra fylkets investeringsramme for riksveger til ekstra statlig innsats, dersom bompengeselskapets gjeld på grunn av endrede forutsetninger ikke kan betjenes ved trafikantbetaling, jf. Innst. S. nr. 207 (1991-92). Ordningen er nærmere omtalt under pkt. 4. Det er lagt opp til følgende kostnadsfordeling fordelt på år, mellom staten og bompengeselskapet:

Investeringsplan mill. kr:

	1994	1995	1996	1997	1998	Sum
Statlige bevilgninger	23	94	159	49	130	455
Bompenger				170		170
Sum anleggskostnader	23	94	159	219	130	625

Fordeling mellom staten og bompengeselskapet ved økte/reduerte kostnader

Kostnadsreduksjon eller økning (utover generell prisendring i h.h.t. Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg) på inntil 10 prosent, deles mellom staten og bompengeselskapet tilsvarende partenes finansieringsandel. Kostnadsreduksjon eller økning utover 10 prosent tilfaller eller dekkes av staten.

Trafikantbetaling og trafikkutvikling

Fastlandsforbindelsen er et viktig prosjekt for næringslivet og for de fastboende på Magerøya. Samtidig er det et relativt kostbart prosjekt med lite trafikkgrunnlag.

For å bedre inntjeningsvevnen er det lokal enighet om at det skal kreves inn bompenger både forskudds- og etterskuddsvis. Det er lagt opp til at forskuddsinnkrevingen starter på ferjesambandet Kåfjord - Honningsvåg i løpet av første halvår 1993. Etterskuddsinnkrevingen settes i gang når prosjektet åpnes for trafikk i løpet av 1998.

Videre er det lokal enighet om at alle trafikantgrupper skal betale bompenger. Dette in-

nebærer at kollektivtrafikken ikke får bompengefritak. Det er videre lagt opp til passasjerbetaling både for bil og buss i og utenfor rute.

Forskuddsinnkreving

I finansieringsplanen er lagt til grunn at forskuddsinnkrevingen baseres på sone 17 i ferjetakstregulativet for 1992, og med 20 prosent takstøkning for alle takstgrupper.

Med disse forutsetningene blir persontakstene kr 5,- for voksne og kr 3,- for barn. For kjøretøyer vil det bli 10 forskjellige takstgrupper varierende etter kjøretøyets lengde fra kr 15,- for kjøretøygruppe B1 (lengde t.o.m. 5,0 m) til kr 98,- for kjøretøygruppe B10 (lengde t.o.m. 22,0 m). Motorsykler og mopeder vil måtte betale kr 8,- inkl. fører.

Inntektene fra forskuddsinnkrevingen i perioden 1993 - 1998 er netto beregnet til 17 mill. kr. Ferjeselskapet vil stå for innkrevingen av forskuddsbompengene. Administrasjonskostnadene bompengeselskapet pådrar seg av denne ordningen, anslått til 0,3 mill. kr pr. år, er forutsatt dekket ved bompengene.

Bompengepåslaget prisjusteres i henhold

til Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. Ferjetaksten følger de årlige endringer i ferjetakstregulativet.

Etterskuddsinnkreving

For etterskuddsinnkrevingen tar finansieringsplanen utgangspunkt i bompenger i henhold til ferjetakstregulativet for

1992, og med 20 prosent takstøkning. Takst- og rabattsystemet tar ellers utgangspunkt i gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter og forutsettes justert i henhold til de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer. De forutsetninger som er lagt til grunn i finansieringsplanen, innebærer følgende takstgrupper og takster:

Takstgruppe	Tilsv. ferjetakst		Etter åpning	
	Uten rabatt	Klippekort	Uten rabatt	Klippekort
Kjøretøy (inklusive evt. henger) med tillatt totalvekt under 3,5 tonn eller lengde inntil 6 m	82,-	49,-	99,-	59,-
Kjøretøy med tillatt totalvekt 3,5 tonn eller mer eller lengde 6 m eller mer	263,-	158,-	315,-	189,-
Kjøretøy med lengde lenger enn 12,4 meter	448,-	269,-	538,-	323,-
Motorsykler/mopeder	41,-	25,-	49,-	30,-
<i>Passasjerer</i>				
Voksne	25,-	21,-	30,-	25,-
Barn	12,-	10,-	15,-	12,-

Tallene i kolonnen «Tilsv. ferjetakst» er beregnet og tatt med i tabellen for sammenligningens skyld. Ferjetakstregulativet har en annen inndeling i takstgrupper (11 takstgrupper for kjøretøy i stedet for 4) og det er foretatt en sammenveining ut fra trafikkmengder og takster i de ulike grupper. Det er lagt opp til samme rabattsystem for etterskuddsinnkrevingen som i ferjetakstregulativet. Klippekort for kjøretøy med 40 turer gir 40 prosent rabatt og klippekort for passasjerer med 12 turer gir 17 prosent rabatt.

Det er forutsatt betaling i begge retninger. Bompengeretakstene prisjusteres i henhold til Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. Bompengerperioden for etterskuddsinnkrevingen er beregnet til 15 år.

Under beregningen av bompengedraget er det brukt relativt moderate forutsetninger for trafikkutviklingen. Det er antatt en årlig trafikkvekst på 0,4 prosent fram til åpningen. Etter åpningen er det regnet en årlig vekst på 0,5 prosent. Engangssøkningen ved åpning er antatt å være 3 prosent. Det er generelt betydelig usikkerhet om trafikkutviklingen ved bompengedordninger for ferjeavløsningsprosjekter. Usikkerheten for FATIMA-prosjektet er spesielt knyttet til utviklingen i turisttrafikken.

Trafikantene vil betale 310 mill. kr til FATIMA med det angitte takstnivået, trafikkutviklingen og nominell rente på 10,5 prosent. Av

beløpet brukes 170 mill. kr til å dekke anleggs kostnader og 140 mill. kr til renter og administrasjonsutgifter.

4. BETINGET REFUSJON

Ordningen er nærmere omtalt i St.prp. nr. 63 (1991-92) Om Bompengefinansiering av vegsambanda Lærdal - Fodnes - Manhiller - Kaupanger og i Innst. S. nr. 207 (1991-92).

Fylkesutvalget i Finnmark har etter fullmakt fra Fylkestinget vedtatt å gi bompengeselskapet fylkeskommunal garanti på inntil 188 mill. kr (185 mill. 1992-kr). Fylkestinget har da forutsatt at det inngås en avtale med staten om betingede refusjoner.

Beregninger foretatt av Vegdirektoratet viser at det bør avsettes 27,4 mill. kr (27 mill. 1992-kr) til betingede refusjoner for FATIMA. Fylkesutvalget er innforstått med denne rammen til betingede refusjoner.

Det legges opp til at før refusjonen helt eller delvis utbetales, skal selskapets økonomi styrkes ved:

- å øke etterskuddsinnkrevsperioden fra 15 til 20 år
- en reeltakstøkning på 20 prosent som eventuelt innføres gradvis.

Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommunen vil senest ett år etter åpning av

prosjektet vurdere om og når det eventuelt er grunnlag for å benytte en betinget refusjon. Under vurderingen av om betingede refusjoner skal benyttes, skal en legge oppdaterte forutsetninger til grunn for trafikkutvikling og rentenivå.

I Vegdirektoratets beregninger av eventuelle betingede refusjoner, har en lagt til grunn lavt anslag på trafikkutviklingen og høyt anslag på det nominelle rentenivå, samtidig som det er foretatt en økning i innkrevsperioden

den på 5 år og en reeltakstøkning på 20 prosent, jf. ovenfor. Bompengedraget blir etter dette ca. 160 mill. kr. I tillegg er det antatt en kostnadsoverskridelse for prosjektet på 10 prosent, slik at de kostnader som forutsetningsvis skal dekkes gjennom bompenger, øker fra 170 til 187 mill. kr. Den betingede refusjon blir etter dette ca. 27 mill. kr. Forutsettningene som er lagt til grunn for finansieringsanalysene, er illustrert i etterfølgende tabell:

	ÅDT 1991	Årlig traf. vekst 1992-2000	Engangsøkning ved åpning	Årlig traf. vekst etter 2000	Nominell rente	Årlig prisstigning	Kostnadsøkning	Bompengedrag mill. kr
Ordinær prognose	281	0,4%	3,0%	0,5%	10,5%	4%	0%	170
Pessim. prognose	281	0,0%	0,0%	0,0%	11,5%	4%	10%	160

Bruken av de betingede refusjonene er som hovedregel tidsbegrenset til ut etterfølgende vegplanperiode etter at prosjektet er åpnet. En eventuell betinget refusjon for FATIMA må dermed benyttes i perioden 1998 - 2005. I beregningene er det lagt til grunn at 27,4 mill. kr avsettes til betingede refusjoner for å møte en situasjon der alle de pessimistiske forutsetningene inntreffer. Fylkeskommunen står med sin garanti ansvarlig for selskapets gjeld dersom selskapets økonomi forverres utover dette.

Fylkeskommunen forskutterer statens ansvar for de betingede refusjonene dersom utbetalingen ønskes på et tidligere tidspunkt enn det som er forutsatt ved behandlingen av prosjektet, eller hvis det av budsjettmessige grunner er behov for dette.

Fylkeskommunen som garantist må betinge seg førsteprioritets pantesikring i retten til å innkreve bompenger. Dette er i henhold til vedtak i Fylkesutvalget.

5. BOMPENGEOPPLEGGET

Nordkapp Bompengeselskap A/S skal stå for finansiering av bompengedelen av investeringene og for administrasjon og drift av bompengedordningen. Bompengeselskapet ble stiftet i 1992 med en aksjekapital på 100 000 kr fordelt på Finnmark fylkeskommune og Nordkapp kommune med henholdsvis 60 og 40 prosent. Det tidligere interesselselskapet FATIMA A/S med en gjeld på ca. 1 mill. kr ble oppløst.

Innkrevingskostnader

Innkrevingskostnadene ved etterskuddsinnkrevingen er anslått til ca. 1,5 mill. kr pr. år.

Innkrevingen av bompenger vil foregå månuelt døgnet rundt i perioden fra og med 1. mai til 1. oktober. I vinterhalvåret, fra og med 1. oktober til 1. mai legges det foreløpig opp til innkreving bare om dagen, fra kl 0700 til kl 2300. Åpningstiden vil bli vurdert løpende. Det er forutsatt at innkreving skal skje i begge retninger.

Plassering av bomstasjon

Bomstasjonen er forutsatt plassert på Veidnes, like utenfor påhugget til den undersjøiske tunnelen på Magerøya. En slik plassering vil være gunstig for forbindelsen mellom Honningsvåg og utbyggingsarealer på Sarnes. Alle hytteeiere/rettighetshavere som fram til i dag har benyttet områdene mellom Honningsvåg og Veidnes kan også etter at veggen er åpnet gjøre dette uten å måtte betale bompenger.

6. LOKAL BEHANDLING

Tidligere bompengesøknad

Vegdirektoratet mottok i 1989 søknad om retten til å kreve inn bompenger fra interesselselskapet FATIMA A/S. Det var lokal enighet om at fastlandsforbindelsen skulle delfinansieres med bompenger. Søknaden ble ikke realitetsbehandlet. Høsten 1991 bestemte Regjeringen at FATIMA-prosjektet skulle videreføres med sikte på anleggsstart i 1993. Hovedplan for fastlandsforbindelsen ble godkjent av Vegdirektoratet samme høst.

Ny bompengesøknad

Endring av rammebetingelsene for gjennomføring av prosjektet medførte behov for ny bompengesøknad. Den nye bompengesøknaden er behandlet i fylkestinget og kommunestyret.

Fylkestinget behandlet søknaden under samlingen 12.-14. mai 1992 og gjorde følgende enstemmige vedtak:

- «1. Finnmark fylkeskommune garanterer ved simpel kausjon for et lån inntil 185 mill. kr til Nordkapp bompengeselskap A/S til delfinansiering av FATIMA-prosjektet.
2. Garantitiden fastsettes til maksimalt 30 år.
3. Fylkeskommunen velger ordningen med betinget refusjon.
4. Fylkesutvalget gis fullmakt til å vedta de nærmere vilkår for garantien, og ellers fatte nødvendige vedtak for fylkeskommunal deltakelse til gjennomføring av prosjektet.»

Nordkapp kommunestyre behandlet bompengesøknaden 11. juni 1992, og sluttet seg enstemmig til innholdet i søknaden.

Garantivedtaket fra fylkestinget under samlingen 12.-14. mai 1992 var ikke helt i samsvar med ordningen med betinget refusjon i St.meld. nr. 46 (1990-91). Fylkesutvalget behandlet derfor saken på nytt 22.-23. september 1992:

«Fylkesutvalget ønsker å gjøre følgende presiseringer i forbindelse med Fylkestingets behandling av fylkeskommunal garanti, og benyttelse av ordningen med betinget refusjon, i forbindelse med fastlandsforbindelsen til Magerøya i FT-sak nr. 21/92:

1. Finnmark Fylkeskommune garanterer ved simpel kausjon for en gjeld på inntil 185 mill. 1992-kr til Nordkapp Bompengeselskap A/S til delfinansiering av FATIMA-prosjektet.
2. Garantitiden settes til maksimalt 25 år, inkludert den ordinære bompengerperioden på 15 år, 5 års forlengelse i tilfelle svikten- de inntekter, samt 5 år av anleggsperioden.
3. Fylkeskommunen forbeholder seg i.prioritets pantesikring i retten til å innkreve bompenger dersom långiver gjør gjeldende at lånet er misligholdt.
4. Fylkeskommunen har godtatt ordningen med betinget refusjon. For dette formålet avsettes en maksimal ramme på 27 mill. 1992-kr som senest utbetales i vegplanperioden etter at prosjektet er åpnet, dersom forutsetningene for selskapets økonomi svikter.»

Vedtaket var enstemmig.

Dette vedtaket er godkjent etter kommune- loven den 11.3.93. Godkjennelsen er gitt med de samme forutsetningene med hensyn til finansiering og kostnader o.l. som framgår av proposisjonen her.

Samferdselsdepartementet mener at fylket nå har gjort vedtak om garanti og betinget refusjon som oppfyller kravene i St.meld. nr. 46 (1990-91) og St.meld. nr. 32 (1988-89). Departementet har utarbeidet nærmere retningslinjer for hva slags vilkår som må oppfylles for at refusjonen skal gjøres gjeldende, jf. kap. 3 i St.prp. nr. 63 (1991-92).

Avtale

Samferdselsdepartementet vil inngå endelig avtale med bompengeselskapet.

7. SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS VURDERING

I forbindelse med St.meld. nr. 32 (1988-89) NVVP 1990-93 fremmet den daværende Regjeringen Brundtland forslag om å realisere FATIMA med sikte på anleggstart i perioden. Stortinget sluttet seg til dette. I 1991 kom det fram endrede forutsetninger knyttet til finansieringen av prosjektet, bl.a. betydelig reduserte anslag for bompengeinntektene og en mindre økning i anleggskostnadene i forhold til tidligere anslag. På denne bakgrunn gikk Vegdirektoratet primært inn for å utsette hovedplanvedtak om fastlandsforbindelse og anbefalte i stedet satsing på et forbedret ferjetilbud. Hovedplanarbeidet var samtidig kommet så langt at det faglige grunnlaget for å gjøre vedtak om fastlandsforbindelse var på plass. Regjeringen vurderte det slik at endringene ikke var store nok til å rokke ved de grunnleggende politiske prioriteringene som ble foretatt ved behandlingen av NVVP 1990-93, og gikk inn for at arbeidet skulle videreføres med sikte på realisering av fastlandsforbindelse.

FATIMA-prosjektet har lavt nytte/kostnadsforhold, og isolert sett trekker dette i retning av et forbedret ferjetilbud framfor fastlandsforbindelse. Departementet mener likevel at FATIMA er et viktig prosjekt som bør realiseres. Departementet vil her vise til at Nordkapp er utpekt som et nasjonalt satsningsområde for reiseliv. Departementet mener også at hensynet til næringslivet og dermed bosetningen på Magerøya må tillegges stor vekt.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt utkast til proposisjon til Stortinget om bompengefinansiering av vegsambandet Kåfjord-Honningsvåg.

Vi HARALD, Norges konge,

gjør vitterlig:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om bompengefinansiering av vegsambandet Kåfjord-Honningsvåg. Anbefaling fra Samferdselsdepartementet ligger ved i avtrykk.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved i avtrykk.

Utkast**til vedtak**

Stortinget samtykker i at:

1. Prosjektet fastlandsforbindelse til Magerøya på strekningen Kåfjord-Honningsvåg blir tatt opp som riksveganlegg.
2. Det blir gitt tillatelse til å kreve inn bompenger på ferjesambandet Kåfjord-Honningsvåg for delvis finansiering av anlegget. Når sambandet er åpnet, flyttes bompengerekravet til veganlegget.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og å godkjenne nærmere regler for bompengeordningen.
4. Ferjesambandet Kåfjord-Honningsvåg blir lagt ned når fastlandsforbindelsen blir åpnet for trafikk.

Prosjektets beliggenhet og utredning.

