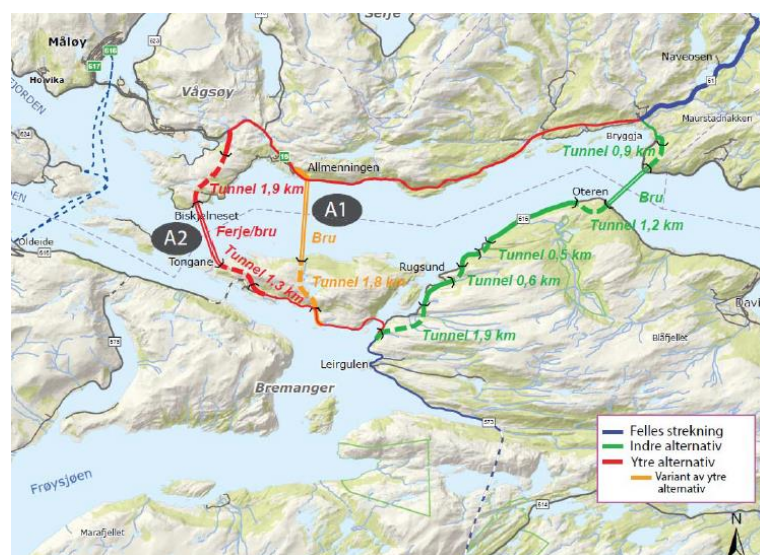


Sivilingeniør Helge Hopen AS

Kystvegen Måløy – Florø



Oppdatert trafikk- og finansieringsanalyse

Bergen, 7.6.2019

INNHALD

1	INNLEIING	2
2	BAKGRUNN	3
3	LØYSING OG KOSTNADER	4
3.1	TIDLEGARE LØYSINGSLTERNATIV	4
3.2	NYE VURDERINGAR	5
3.3	OPPDATERT VURDERING	6
4	TRAFIKKGRUNNLAG	7
4.1	TIDLEGARE KALKYLAR	7
4.2	NYE UTGREIINGAR	8
4.3	OPPDATERT VURDERING	8
5	FINANSIERING	10
5.1	FINANSIERINGSMODELL	10
5.2	FERJEAVLØYSINGSMIDLAR	10
5.3	BOMPENGAR	11
5.4	SAMLA VURDERING	11

1 INNLEIING

Kystvegen Måløy – Florø AS arbeider for å realisere eit framtidsretta vegsamband langs kysten mellom Måløy og Florø. I 2014 vart det utarbeidd trafikk- og finansieringsanalyse for to hovudalternativ for Kystvegen mellom Måløy og Florø:

- ei løysing med innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus samt utbetringar på eksisterande veg
- ei løysing basert på fast vegsamband over Ytre Nordfjord.

Trafikk- og finansieringsanalysen vart utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS i samarbeid med Rambøll Norge AS på oppdrag frå Kystvegen Måløy – Florø AS.

Oppdragsgjevar har bedt om ei oppdatering av analysen pr. 2019 med utgangspunkt i nye trafikktalet og trasevurderingar i Statens vegvesen sin utgreiing av Kystvegen frå februar 2017, og endringar i rammene for bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Denne rapporten summerer opp oppdaterte trafikk- og finansieringskalkylar.

Bergen 7.6.2019

2 BAKGRUNN

Kystvegen Måløy–Florø er basert på ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske der det er ikkje meir enn 45 minutt reisetid mellom dei ulike sentra i regionen.

Utviklinga av vegsambandet mellom Måløy og Florø inneheld tiltak for innkorting av eksisterande veg og utbetring av vegstandard. På sikt er det mål om ferjefritt vegsamband ved å byggje bru over Ytre Nordfjord.

Vegtiltaka mellom Måløy og Florø ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund–Bergen og er vurdert å vere nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og utnytting av eit stort potensial for næringsutvikling langs kysten av Sogn og Fjordane. Visjonen er å byggje ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekkje til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med andre vekstregionar langs kysten.

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgjande vedtak om realisering av kystvegen Måløy–Florø:

«a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttarsregionen (samanhengande kystveg Måløy–Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2.

b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttarsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.

c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperiode gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.

d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttarsregionen i første del av planperioden (2010–13).»

Eit viktig grunnlag for å kome i posisjon i forhold til igangsetting av formelt planarbeid og sikre prioritering i nasjonale og regionale transportplanar, er å påvise realistiske finansieringsplanar.

I den samanheng er det naudsynt å dokumentere trafikkgrunnlag og vurdere alternative finansieringsmodellar, mellom anna gjennom bruk av innsparte ferjeavløysingsmidlar, momskompensasjon og alternative renteføresetnader.

I det etterfølgjande vert det sett nærare på oppdatert trafikkgrunnlag og alternative finansieringsmodellar for bygging av fast vegsamband (bru) over Ytre Nordfjord.

3 LØYSING OG KOSTNADER

3.1 Tidlegare løysingsalternativ

I trafikkanalysen frå 2014 vart det vurdert to ulike traséalternativ for ny bru over Ytre Nordfjord:

Alternativ 2A, Tongane - Biskjelneset (vestre trasé)

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja (østre trasé)



Figur 1. Alternative traséar for kryssing av Ytre Nordfjord med bru (trafikkanalyse 2014).

Når det gjeld teknisk løysing og kostnadsoverslag vart det tatt utgangspunkt i skisseprosjekt/utgreiing frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014. Her er alternativ 2A greidd ut i to variantar som hengebru med ulik spennvidde. Totalkostnaden var i 2014 estimert til ca. 2,4 mrd. kr.



Figur 2. Illustrasjon av ny hengebru over Ytre Nordfjord med spenn på 860 meter, traséalternativ 2A (Aas-Jakobsen / R. Hagen, januar 2014).

Når det gjelder tilførselsvegar til ny bru vil kostnadene vere avhengig av kva for vegløyising som vert lagt til grunn. Det er mogleg med rimelege løysingar basert på mest mogleg veg i dagen – eller dyrare variantar der mykje av tilførselsvegane går i tunnel.

Førebels kan kostnadsoverslaga for tilførselsveg estimerast til eit sted mellom 200 og 500 mill.kr. I det vidare er det tatt utgangspunkt i rimelegaste løysing.

Kostnadstal som grunnlag for finansieringsanalysen var pr. 2014 som følgjer:

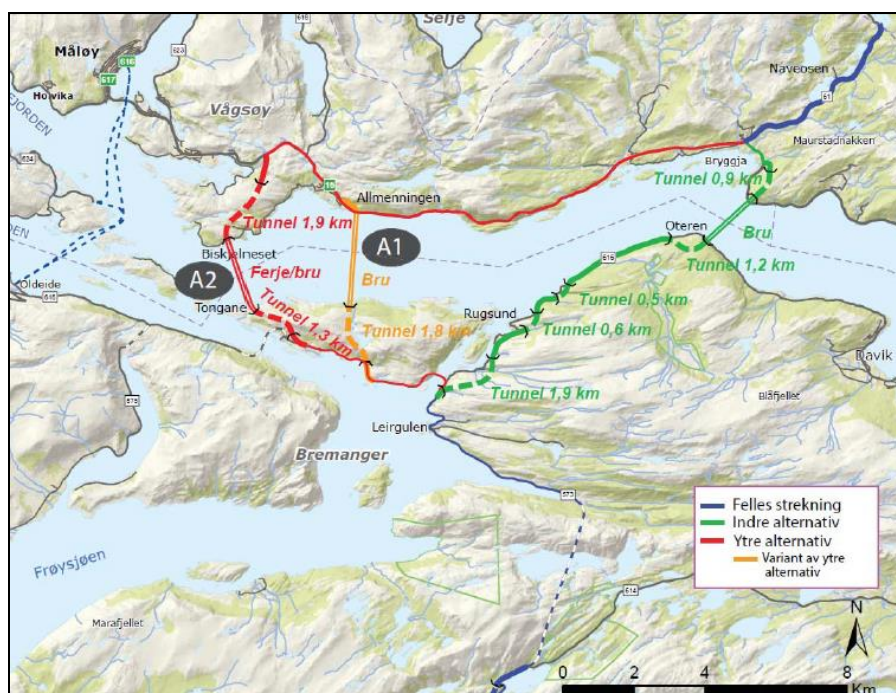
Anleggskostnader, alt 2 A	Mill.kr.
Hengebru	2 420
Tilførselsvegar	202
Sum	2 622
Sum ekskl. mva.	2 209

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja er ikkje vurdert vidare. I notat frå Aas-Jakobsen AS datert 18.6.2014 vart det peika på utfordringar med ei spennlengde på ca. 1.600 m. Basert på ei grov vurdering er det estimert ein anleggskostnad som er 2 – 2,5 gangar kostnaden i alternativ 2A.

3.2 Nye vurderingar

Statens vegvesen har i ny utgreiing av Kystvegen frå februar 2017 vurdert alternative løysingar for kryssing av Ytre Nordfjord. Statens vegvesen tilrår ytre alternativ der fleire alternative trasear for fjordkryssing kan vere aktuelle. Vidare planlegging og avklaring av trase vil skje gjennom ein kommuneplan.

Når det gjeld variantane for kryssing i ytre alternativ, er førebels tilråding alternativ A2, Tongane - Biskjelneset



Figur 3. Alternative trasear for kryssing av Ytre Nordfjord som er vurdert i utgreiinga frå Statens vegvesen 2017. Førebels tilråding er alternativ A2.

I delrapporten frå Statens vegvesen om «Alternative trasear Kystvegen Sogn og Fjordane» frå februar 2017 vurdert alternative bruløysingar i ytre alternativ som følgjer:

«I påbyrja kommunedelpanarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsvegar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga. Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane-Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane - Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer. Alternativet er likevel interessant, då det avløysar ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.»

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag for brua er 2,8 mrd. kr (side 117 i utgreiinga):

Tabell 8-5: Parsellar på kystvegen som vert tilrådd utbetra på strekninga Sordalen-Naveosen. Statens vegvesen 2017.

Parsell	Tiltak	Kostnadar
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 1 – Nytt ferjesamband	1 mrd. kr
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 2 – Bru	2,8 mrd. kr
Bryggja-Naveosen	Utbetre det dårlegaste partiet på strekninga	Ikkje rekna ut*

3.3 Oppdatert vurdering

Kostnadene for bru over Ytre Nordfjord er vanskeleg å estimere før ein har starta opp formelt planarbeid med kommunedelpplan og anslags-berekning av ulike alternativ. Forprosjektet frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014 er eit av haldepunkta pr. i dag.

Kostnadstala frå 2014 for bru og tilførselsvegar er oppjustert til 2019-kroner på grunnlag av SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg 2014-2019 (+ 15%). Førebels kostnadstal for ny bru over Ytre Nordfjord er med dette rekna til ca. 2.5 mrd. 2019-kr. ekskl. mva

Statens vegvesen har i utgreiinga for Kystvegen stipulert kostnadene til ca. 2.8 mrd. kr. (inkl. mva.). Dette underbygger rimeleg samsvar mellom kalkylane.

Samla vurdert vert det lagt til grunn ein stipulert anleggskostnad på 2,5 mrd. kr. ekskl. mva.

Kostnadstala må reknast som svært uvisse på dette planstadiet.

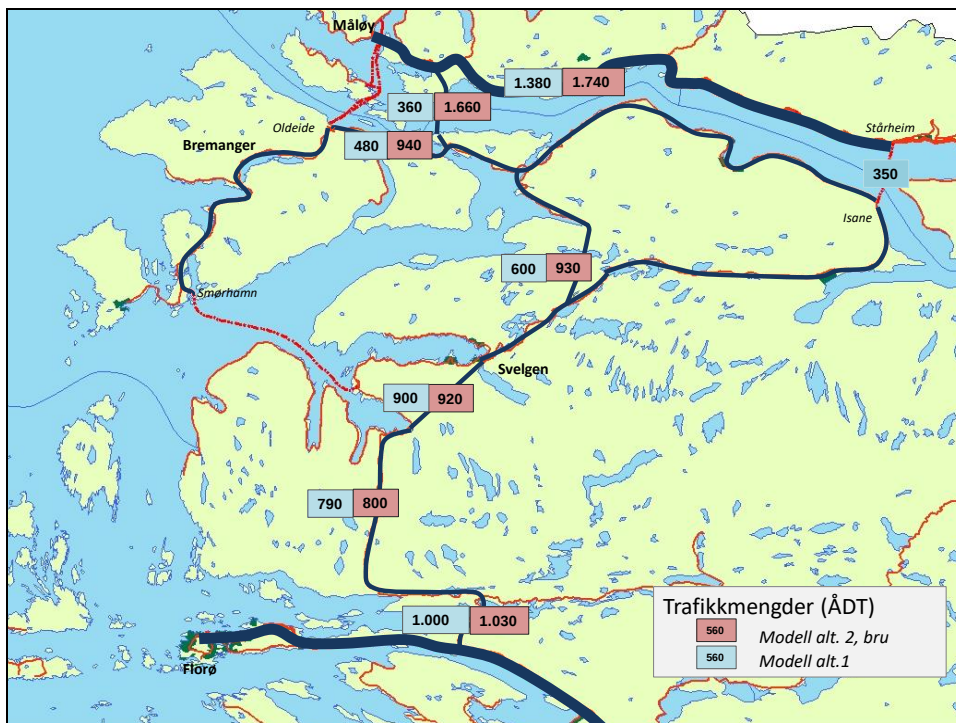
Det kan leggjast til at dersom ein kan få til ei traseløysing via Gangsøya som kan gje fast vegsamband til Husevågøy vil storleiken på ferjeavløysingsmidlane verte større enn eit samband mellom Tongane og Biskjelneset. Kostnadene for denne traseen må såleis vurderast opp mot kva dette kan gje av meirinntekter i form av ferjeavløysingsmidlar når ein startar formell planprosess.

4 TRAFIKKGRUNNLAG

4.1 Tidlegare kalkylar

Trafikkvurderingane frå 2014 var basert på trafikktejingar og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell for Region Vest (RTM vest).

Trafikkprognosen for fast vegsamband over Ytre Nordfjord føresett i utgangspunktet gratis bru, dvs. ingen bompengar. Dette er ein illustrasjon på langsiktig trafikkpotensiale. I kapittel om finansiering vert det rekna på forventa trafikkavvising på grunn av bompengar.



Figur 4. Utrekna trafikkmengd på ny bru over Ytre Nordfjord (alt. 2). Trafikknivå 2013. Ingen bompengar.

Utrekningane syner eit trafikkpotensiale på 1.600 -1.700 ÅDT på brua over Ytre Nordfjord pr. 2013 (utan bompengar).

Trafikkanalysen syner at det er først om fremst lokal- og regionaltrafikken mellom Bremanger og Vågsøy (Måløy) som aukar. Den relative trafikkauken mellom Ytre Bremanger og Måløy er stor. Det er indikasjon på endring i trafikkmonster til/frå Svelgen (meir trafikk i retning Måløy, mindre i retning Florø). Dette medfører isolert sett redusert trafikk på Fv.614 sør for Svelgen. Samstundes er det venta auke i regional trafikk mellom Måløy og Florø/Førde. Ser ein desse to endringane i samanheng så kan det forklare uendra trafikknivå på Fv.614 sør for Svelgen.

Trafikkprognosen ved ny bru over Ytre Nordfjord føreset nedlegging av ferjesambandet Stårheim-Isane. Trafikkberekningane syner eit redusert trafikkgrunnlag for brua på ca. 200 ÅDT dersom Stårheim-Isane skal oppretthaldast

4.2 Nye utgreiingar

4.2.1 Statens vegvesen, utgreiinga av Kystvegen (februar 2017)

Statens vegvesen har i «Trafikknotat Kystvegen Sogn og Fjordane» av februar 2017 rekna potensielt trafikkgrunnlag for bru over Ytre Nordfjord til mellom ca.1.500 og 1.900 ÅDT med dagens trafikknivå, avhengig av traseval og føresetnader for resten av Kystvegprosjektet. Berekningane gjeld utan bompengar og trafikkprognose frå 2024, og utan nedlegging av Stårheim - Isane.

Berekningane underbyggjer at tidlegare kalkyle på ca. 1.660 ÅDT pr. 2013 med nedlegging av Stårheim-Isane er eit rimeleg anslag, og det kan konkluderast med at dei nye utrekningane støtter opp om tidlegare kalkylar.

4.2.2 Utgreiing av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018)

Utgreiinga av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018) gir ikkje direkte resultat knytt til ringverknader for kryssing av Ytre Nordfjord, men underbyggjer at bygging av Kystvegen har potensiale for sterk regional utvikling, mellom anna vekst i lengre reiser. Dette kan betraktast som ein støtte til den trafikkveksten som er rekna for kryssinga av Ytre Nordfjord og dei prognosane som ein her legg til grunn. Utdrag frå rapportens hovudkonklusjonar:

«En realisering av Rovdefjordsambandet har i seg et potensial for lokal utvikling. Da ligger vekst i trafikk som en effekt av dette. Dette bekreftes gjennom modellberegningene og understrekes gjennom den kvalitative diskusjonen. Analyseområdet blir et «nytt/endret og mer attraktivt område» for bosetting, for næringslivsaktivitet og for positiv vekst i samfunnet generelt. Men i hovedsak lokalt. En realisering av Rovdefjordsambandet sammen med de andre tiltakene i analysen har derimot i seg et potensial for også større regional utvikling. Her ser man stor vekst i trafikk, spesielt lengre reiser. Dette viser at fv. 61 kan bli en attraktiv regional reiserute, som også medfører større aktivitet langs denne ruten. Med potensial for bosetting og næringsutvikling som søre Sunnmøre ikke opplever med dagens infrastruktur.»

4.3 Oppdatert vurdering

Tidlegare utrekning av trafikkgrunnlag pr. 2013 vert lagt til grunn for oppdaterte trafikkføresetnader pr. 2018 ved å justere tala med registrert trafikkvekst 2013-2018.

Trafikktal frå Nasjonal vegdatabank syner følgjande trafikkutvikling i perioden 2013-18:

Trafikkvekst 2013-2018	Prosent vekst
rv.15 Måløybrua	6 %
rv.15 Totland	9 %
fv.616, Bortnetunnelen	16 %
fv.616, Måløy-Oldeide	14 %

På bakgrunn av ei samla vurdering av desse registreringane ver trafikktala pr. 2013 oppjusterte til 2018- nivå med 10%.

Forventa trafikkgrunnlag for ny bru over Ytre Nordfjord pr. 2018 vert med dette ca. 1.800 ÅDT (utan bompengar og med nedlegging av Stårheim-Isane).

Trafikkgrunnlag med bompengar vert justert tilsvarande:

Alt. låg: ca. 1.300 ÅDT

Alt. høg: ca. 900 ÅDT

Alternativ høg og låg vert lagt til grunn i ulike rekneeksempel med alternative takstnivå for bompengane.

5 FINANSIERING

5.1 Finansieringsmodell

Det vert lagt til grunn tilsvarande finansieringsmodell som for prosjektet fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Utgangspunktet er at prosjektet er eit fylkesveganlegg som vert finansiert med:

- Fylkeskommunale midlar
- Bompengar

Det er lagt til grunn at eit bompengeselskap vil stå for låneopptak av det som vil vere bompengedraget i finansieringa. Resten av finansieringa vert dekkja av fylkeskommunen.

Kostnadene for fylkeskommunen må sjåast i samanheng med at fylkeskommunen vil få refundert mva.-kostnadene av staten, samt motta ferjeavløysingsmidlar i opp til 40 år.

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

5.2 Ferjeavløysingsmidlar

Det vert lagt til grunn at prosjektet fell inn under ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på midlane er ikkje avklart. Førebels utrekning av ferjeavløysingsmidlane kan ein få ved at fylkeskommunen rettar ein førespurnad om dette til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.

Det er fleire faktorar som er avgjerande for utrekning av normerte ferjekostnader som vil danne grunnlaget for avklaring av aktuelle beløp:

- ferjestrekninga sin lengde
- trafikkgrunnlag
- om heile eller delar av sambandet vert nedlagt
- om fleire ferjesamband vert nedlagde (t.d. Stårheim-Isane)
- kalkulte vedlikehaldskostnader på veg- og bruanlegget som vil erstatte ferja

Departementet har også reglar knytt til bruk av midlane:

- dei kan ikkje nyttast til å dekkje finansieringskostnader for t.d. bompengelån
- dei kan ikkje utgjere meir enn akkumulerte anleggskostnader for ny bru (med fradrag for mva. og bompengedel av finansieringa)

Det er på denne bakgrunn ikkje mogleg å stipulere storleiken på ferjeavløysingsmidlane før det er retta ein formell førespurnad om dette til departementet.

Basert på andre ferjeavløysingsprosjekt og ei grov vurdering av kriteria for ferjeavløysing kan ein som rekneeksempel leggje til grunn eit årleg bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr.

Det vert understreka at dette er svært uvisst og berre eit rekneeksempel.

5.3 Bompengar

Basert på oppdatert trafikkprognose og alternative føresetnader omkring takstnivå er det rekna ut at prosjektet kan levere eit bompengebidrag på ca. 1,0 mrd. kr.

Kalkyla er baserte på følgjande føresetnader i to berekningsalternativ:

Føresetnad	Alt. 1	Alt. 2
Takstnivå	Som dagens ferjetakst	Dagens ferjetakst + 40%
Trafikkgrunnlag (2018-nivå)	1.300 ÅDT	900 ÅDT

Kalkylane har følgjande felles føresetnader:

Byggjetid:	2026-2029
Opning:	2030
Årleg trafikkvekst:	0,5% 2019-2029, 1,5% etter opning fram til 2040, deretter 0%
Lånerente:	5,5% første 10 år, deretter 6,5%
Nedbetalingstid:	15 år

Finansieringsberekningane syner at med desse føresetnadene vil bompengebidraget vere:

- 950 mill. kr. i alt. 1
- 1.050 mill.kr. i alt. 2

Kalkylane syner at potensiell redusert trafikkgrunnlag på grunn av høge takstar kan gje stor trafikkavvising slik at netto bompengebidrag ikkje aukar vesentleg sjølv om takstane aukar samanlikna med ferjetaksen. Dette kan indikere at det kan vere fornuftig å leggje opp til å halde takstane om lag på same nivå som noverande ferjetakst.

Samla vurdert kan bompengebidraget på denne bakgrunn estimerast til ca. 1,0 mrd kr.

5.4 Samla vurdering

Oppsummering av mogleg finansieringsplan vert som følgjer:

Førebelts kostnadsoverslag:	2,5 mrd kr. (ekskl. mva)
Bompengebidrag:	1,0 mrd. kr.
Fylkeskommunal finansiering:	1,5 mrd. kr.

Tala er grove og inneheld stor uvisse.

Fylkeskommunen må i tillegg forskottere mva. kostnadene, men får disse refundert av staten.

Den fylkeskommunale finansieringa på 1,5 mrd. kr. må sjåast i lys av potensielle ferjeavløysingsmidlar som vil bli tilført årleg i inntil 40 år. Rekneeksempel basert på eit bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr. årleg syner at fylkeskommunen kan betene eit lån på ca. 400 -500 mill.kr. med ein låneperiode på 20 år og eit rentenivå på 4,0%.

Dette indikerer at fylkeskommunens netto kostnad i finansieringsopplegget vert om lag 1,0 mrd. kr. med dei føresetnadene for anleggskostnader og ferjeavløysingsmidlar som her er vist. Aktuell finansieringskjelde for dette vil vere ordinere fylkesmidlar i regional transportplan.