



**Statens vegvesen**

## **RYFYLKEPAKKEN, BYGGEKLOSS 2 – FORELØPIG FINANSIERINGSANALYSE**

**Rv 13 Hundvågtunnelen  
Rv 13 Solbakktunnelen  
Rv 13 Strekningsvise tiltak  
Fv 491 Espedal - Frafjord**

**18.05.2005**

# 1. Innledning

Basert på en utredning datert 9. desember 2003 fra Statens vegvesen vedtok Rogaland fylkesting etter en bred lokalpolitisk høring et forslag til finansieringsstrategi for Ryfylkepakken, byggekloss 2, i møte 24. februar 2004. Til grunn for utredningen og vedtaket lå prosjektene med tilhørende kostnader slik de framsto i slutten av 2003.

Under den videre planleggingen og den parallelle planprosessen har prosjektene i Ryfylkepakken, byggekloss 2, endret seg betydelig, både i forhold til det som var presentert i fylkesdelplanen og det som lå til grunn ved behandling av finansieringsstrategien. Det samme har prosjektkostnadene. De største endringene gjelder utvidelse fra ett til to løp i rv. 13 Hundvågtunnelen og krav om parallell sikkerhetstunnel i rv. 13 Solbakk tunnelen samt økte tekniske krav til tunnelinstallasjoner. I dette notatet gjøres det imidlertid ikke detaljert rede for endringene og hvilke kostnadmessige og andre konsekvenser de kan ha hatt. Hensikten med dette notatet er å belyse muligheten for finansiering av byggekloss 2 basert på de trafikkdata og investeringskostnader som foreligger pr. 12. mai 2005. Alle kostnader er oppgitt i 2006-kroner.

Når det gjelder finansieringskomponenter utenom bompenger er det, men unntak av generell prisstigning, ikke forutsatt endringer i forhold til det som ble presentert i utredningen av 9. desember 2003. De foreliggende trafikkdata er beregnet av Statens vegvesen. De er imidlertid ikke godkjent av Vegdirektoratet til bruk i den endelige finansieringsanalysen og må i denne forbindelse betraktes som foreløpige.

Det understrekes at dette notatet er av en rent orienterende og foreløpig karakter og at de enkelte resultater må betraktes som regneeksempler med utgangspunkt i de foreliggende data.

Når det foreligger godkjente reguleringsplaner for elementene i byggekloss 2 (med unntak av strekningsvise tiltak på rv. 13 der investeringsbeløpet ikke er knyttet til enkeltprosjekter men til et fast beløp) og godkjente trafikkberegninger vil Statens vegvesen komme tilbake med en endelig finansieringsanalyse basert på Stortingets krav om usikkerhet i investeringskostnadene på +/- 10 %.

Strategistaben, 18. mai 2005

Inge Alsaker  
Stabsleder

## 2. Planstatus

Pr. 1. mai 2005 er status for nødvendige planer etter plan- og bygningsloven slik:

Plan:	Status:
Kommunedelplan for E 39/rv. 13 Eiganestunnelen	Godkjent
Reguleringsplan for E 39 Eiganestunnelen Sør	Godkjent
Reguleringsplan Solbakk	Godkjent
Reguleringsplan Hundvåg	Pågår
Reguleringsplan luftesjakter	Pågår
Reguleringsplan fv. 491 Espedal – Frafjord	Pågår

Utarbeiding av ny reguleringsplan på Hundvåg er under forberedelse. Det skal legges fram delrapport som grunnlag for valg av konsept 1. juni, med påfølgende utarbeiding av reguleringsplan høsten 2005. Varsel om oppstart og utlegg av planprogram i august 2005. Planlagt oversendt til Stavanger kommune for behandling i november 2005.

Konseptet for tunnelene avklares våren 2005, med påfølgende oppstart av reguleringsplanarbeid for luftesjakter. Planlagt oversendt til Stavanger og Strand kommuner for behandling i november 2005.

Plan for fv. 491, strekningen Espedal – Frafjord, har vært ute til offentlig ettersyn både i Gjesdal og Forsand kommuner. Det pågår justeringer etter innspill ved offentlig ettersyn som vil medføre ny høringsrunde.

Generelt pågår det et omfattende detaljeringsgrunnlag for standard og utforming av tunnelene, som grunnlag for utarbeiding av reguleringsplaner og fastsettelse av kostnader på de mest kostnadsdrivende elementene i prosjektet.

I tillegg er det gjennomført en strekningsanalyse for rv. 13 mellom Solbakk og Sand med det formål å framskaffe et faglig grunnlag for prioritering av statlige investeringsmidler og bompenger på strekningen.

## 3. Rammevilkår

### *Forutsetninger*

#### **Prosjektkostnader og anleggsperioder**

I finansieringsanalysen er det lagt til grunn en total investeringskostnad på 3 770 mill. kr. Det er videre forutsatt etappevis utbygging av tiltakene i byggekloss 2 slik:

Tiltak:	Kostnad	Anleggsperiode:
Rv 13 Solbakktunnelen	1 900 mill. kr	2008-2012
Rv 13 Hundvågtunnelen	1 300 mill. kr	2009-2012
Rv 13 Strekningsvise tiltak	255 mill. kr	2012-2016
Fv 491 Espedal – Frafjord	315 mill. kr	2010-2012
Sum:	3 770 mill. kr	

Kostnadene for rv. 13 Hundvågtunnelen og rv. 13 Solbakktunnelen, samt daganlegg på Hundvåg, er basert på ANSLAG-beregninger utført 2.-3. mai 2005 på grunnlag av det foreliggende planmateriale. Usikkerheten i beregningene varierer med plannivået, og størst usikkerhet, +/- 25 %, er det på de elementer der det ikke er planavklaring.

## **Trafikk**

Som et ledd i planleggingsarbeidet er det utført transportmodellberegninger med dataprogrammet TRIPS og den tilpassede transportmodellen TASS versjon 4 for Nord-Jæren.

Kalibrering av TASS-modellen er gjort med utgangspunkt i data fra Reisevaneundersøkelsen 1998 (RVU98) for Nord-Jæren, justert for befolkningskorreksjoner pr. 2001, og lokale observasjoner av ÅDT i vegnettet.

Trafikkberegningresultatene er presentert i rapporten Ryfast – Trafikkgrunnlag, datert 11. mai 2005, men tallene kan fortsatt påvirkes av endringer i den videre utvikling av prosjektet. Beregningene er utført med gjennomsnittlige bompengesatser på 120 kr for rv. 13 Solbakktunnelen og 12 kr for rv. 13 Hundvågtunnelen.

### Rv. 13 Solbakktunnelen

Beregnet trafikk i åpningsåret er 5 500 kjt/døgn.

### Rv. 13 Hundvågtunnelen

Beregnet trafikk i åpningsåret er 14 000 kjt/døgn.

### Fv. 491 Espedal – Frafjord

Trafikkberegninger utført i forbindelse med arbeidet med Transportplan for Ryfylke viste et meget svakt trafikkgrunnlag for prosjektet. Anslaget lå på ÅDT 150 – 200 kjt/døgn. I finansieringsanalysen er det benyttet 150 kjt/døgn.

## **Lånerente**

Ved beregningene er det lagt til grunn lånerente 6,5 %. Det foreligger bekreftelse fra potensiell långiver på at fastrentelån over 15 år i dag kan gis med rente under 6,5 %. Generelt kan en anta at rentesatsen vil være NIBOR-renten for den aktuelle renteperiode og en nærmere angitt kredittmargin. Med fylkeskommunal garanti for hele lånebeløpet vil det kunne påregnes en kredittmargin på 0,30 – 0,50 % p.a.

## ***Finansieringskomponenter***

### **Forhåndsinnkreving av bompenger på ferjene**

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) for budsjetterminen 2003 ble det som nevnt gitt tillatelse til forhåndsinnkreving av bompenger i tre ferjesamband for å finansiere den videre planlegging av prosjektene i Ryfylkepakken, byggekloss 2 og 3. For byggekloss 2 gjaldt det sambandene Stavanger – Tau og Lauvvik - Oanes, der bompengepåslaget ble satt til tre takstsoner. I tillatelsen var det lagt til grunn at de forutsatte planleggingsutgifter ville være dekket etter 2 – 2,5 års innkreving.

I avtalen mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet (Ryfylkesambandet A/S) er innkrevingsperioden i samsvar med dette begrenset til 2,5 år. Det betyr at den vil opphøre senest 31. juli 2005, og forhåndsinnkreving på ferjene kan tidligst tas opp igjen når Stortinget

gir klarsignal for gjennomføring av Ryfylkepakken, byggekloss 2, gjennom behandling av en egen proposisjon for tiltaket.

Som en finansieringskomponent foreslås det at ordningen med forhåndsinnkreving av bompenger på begge sambandene gjeninnføres når Stortinget har godkjent proposisjonen. I tråd med vedtatt framdriftsplan legges det til grunn at slik godkjenning blir gitt våren 2007 og at forhåndsinnkreving iverksettes fra 1. september samme år og fortsetter kontinuerlig fram til åpning. En prognose basert på inntekter tom. mars 2005 viser at dette med en innkrevingsperiode fram til 31. desember 2012 vil gi 66 mill. kr til investeringsformål.

### **Innsparte ferjetilskudd**

Gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 67 (2002-2003) er det lagt til rette for å benytte netto innsparte ferjetilskudd til delvis finansiering av ferjeavløsningsprosjekter. Samtidig er det lagt klare føringer for beregning av det netto innsparte beløp. Hovedtrekkene er at innsparte kapitalkostnader skal baseres på gjennomsnittlige kapitalkostnader i hele ferjeflåten, beregnet til 3,5 mill. 2003-kr/år, prisjustert med + 2,5 % årlig, pr. ferje i 15 år, og at økte vedlikeholdsutgifter til vegnettet skal trekkes fra innsparte driftsutgifter for ferjesambandet. Innsparte ferjetilskudd skal utbetales til bompengeselskapet årlig.

Sambandet Stavanger - Tau ble inntil våren/sommeren 2003 trafikkert av tre ferjer. Da ble to av ferjene erstattet med en ny hurtigferje, MF Stavanger (byggeår 2003), mens den tredje ferja, MF Strand (byggeår 1982), fortsatte i trafikk. Sambandet Lauvvik – Oanes trafikkeres av en ferje, MF Høgsfjord (byggeår 1992). Samtlige av disse ferjene vil bli frigitt for bruk i andre samband ved åpning av Solbakk-tunnelen. Innsparte kapitalkostnader for tre ferjer vil da være 241 mill. kr.

I utgangspunktet skal årlig innsparte driftsutgifter beregnes ut fra gjennomsnittet for de to foregående regnskapsår, i dette tilfelle 2003 og 2004. For sambandet Stavanger – Tau vil dette som følge av omleggingen våren/sommeren 2003 gi et galt bilde av situasjonen slik den vil framstå i åpningsåret 2012. I tillegg kommer at det settes inn en ekstra ferje i sambandet våren 2005. Det vil påvirke driftsutgiftene, men ikke innsparte kapitalkostnader i og med at den aktuelle ferja er en reserveferje for flere samband og således ikke tas ut av trafikk selv om sambandene Stavanger – Tau og Lauvvik – Oanes blir nedlagt.

I finansieringsanalysen er det den økonomiske situasjonen for ferjesambandene slik den vil være i åpningsåret som må legges til grunn. Det nærmeste vi kommer en beskrivelse av den, er å ta utgangspunkt i regnskapet for 2004 og budsjettet for 2005 justert for budsjetterte driftsutgifter til den ekstra ferja som settes inn i sambandet Stavanger – Tau våren 2005. I den endelige finansieringsanalysen vil det bli benyttet mest mulig oppdaterte driftskostnader for situasjonen der en gassferje og to konvensjonelle ferjer trafikkerer Stavanger – Tau og en konvensjonell ferje trafikkerer Lauvvik – Oanes. I tillegg til innsparte ferjetilskudd kommer innsparte kaiutgifter på 0,7 mill. kr (Stavanger, Tau, Lauvvik og Oanes vil alle bli lagt ned) og økte kostnader til drift og vedlikehold av tunnelene med 3 mill. kr årlig. Foreløpig tyder imidlertid tallene på at besparelsen i driftskostnader er så marginal at det ikke er tatt hensyn til den i finansieringsplanen.

### **Ordinære statlige midler**

I Transportplan for Ryfylke er det forutsatt benyttet statlige midler til delfinansiering av Ryfylkepakken, byggekloss 2, både over fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger og rammen for stamveger. I tråd med dette har Statens vegvesen foreslått midler prioritert i

handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2006-2015 som behandles av Stortinget samtidig med statsbudsjettet for 2006.

#### Av fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger

I transportplanen er det forutsatt at deler av strekningsvise tiltak langs rv. 13 skal finansieres med statlige midler til øvrige riksveger, 116 mill. kr, i perioden etter 2010. De øvrige 129 mill. kr som er forutsatt brukt til strekningsvise tiltak finansieres med bompenger på Ryfast.

#### Av stamvegrammen

I transportplanen er det videre forutsatt at deler av fellesstrekningen med E 39 Eiganes-tunnelen skal finansieres med statlige midler til investeringer på stamvegnettet, 116 mill. kr. Disse forutsetningene er videreført i forslag til finansieringsplan.

I forslag til handlingsprogram til Nasjonal transportplan 2006-2015 er det ført opp 93 mill. kr i perioden 2010 – 2015 til strekningsvise tiltak på rv. 13. I tillegg er det ført opp 36 mill. kr til prosjektet Osberg (rassikring, post 31)<sup>1</sup>.

### **Kommunale tilskudd**

I transportplanen er det videre forutsatt kommunale tilskudd på til sammen 100 mill. kr, fordelt slik mellom kommunene.

<b>Kommune</b>	<b>Beløp (2006-kr)</b>
Forsand	33 mill. kr
Strand	11 mill. kr
Hjelmeland	11 mill. kr
Stavanger	45 mill. kr
<b>Kommunale tilskudd</b>	<b>100 mill. kr</b>

Av tilskuddene var halvparten av Stavangers tilskudd knyttet mot rv. 13 Hundvågtunnelen og Forsands tilskudd var knyttet mot tunnelen fv. 491 Espedal – Frafjord.

### **Bompenger på prosjektene**

Forhåndsbompenger, innsparte ferjetilskudd, statlige midler og kommunale tilskudd utgjør i alt 639 mill. kr. Det betyr at restbeløpet, 3 131 mill. kr, i utgangspunktet må finansieres med bompenger på prosjektene. Det er tre aktuelle prosjekter for bompengeneinnkreving: rv. 13 Solbakk-tunnelen, rv. 13 Hundvågtunnelen og fv. 491 Espedal – Frafjord.

Som et resultat av behandlingen av Dokument 8:77 (2001-2002) i Stortinget foretok regjeringen en gjennomgang og vurdering av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter. Vurderinger er gitt i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for budsjetterminen 2003, der det bl.a. heter:

”Når det skal vurderes om takster i enkelte bompengeprosjekter er urimelig høye, må dette vurderes både i forhold til det generelle kravet om at bompenger skal utgjøre minimum 50 pst. av investeringsbeløpet og i forhold til de lokale vedtakene som er gjort før behandling i Stortinget. Ved fastsetting av bompengetakster har det i tillegg vært tatt hensyn til at taksten skal gjenspeile den nytte trafikantene får av utbyggingen.

...

<sup>1</sup> Prosjektet Askvik – Pundsnes, som gjennomføres i 2005 – 2006, er finansiert i byggekloss 1.

For ferjeavløsningsprosjekter, som oftest får høye takster, har det vært forutsatt at takstene ikke skal ligge over gjeldende ferjetakst pluss 40 pst. Dette er et prinsipp Stortinget sluttet seg til da St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 ble behandlet, jf. Innst. S. nr. 214 (1988-89). ”

Ved fastsettelse av bompengesatser er det forutsatt at standard takstretninglinjer skal legges til grunn.

#### Bompenger på Fv. 491 Espedal – Frafjord

Som nevnt viser trafikkberegningene et svakt trafikkgrunnlag for tunnelen. Det er ikke grunn for å anta mange trafikanter vil tegne abonnement ut over forskuddsbetaling for 50 passeringer med 30 % rabatt. I beregningene er det lagt til grunn ÅDT på 150 kjt/døgn og at 10 % av trafikantene vil tegne abonnement som beskrevet. Det er lagt til grunn en fullpris på 75 kr for liten bil og det doble for stor bil - dette tilsvarer en gjennomsnittlig bompengetakst på 80 kr (tilsvarende prisjustert sats vedtatt av fylkestinget i 2004) dersom andelen trafikkanter som tegner rabatt er 10 %.

De faktiske priser blir da:

	Liten bil	Stor bil
<b>Full pris:</b>	75	150
<b>Med 30 % rabatt:</b>	53	105

#### Bompenger på rv. 13 Hundvåg tunnelen

Rv. 13 Hundvåg tunnelen vil bli den mest trafikkerte av de tre elementene det skal kreves bompenger på. Trafikken til/fra Hundvåg (og Ryfylke) har også et bompengefritt alternativ i Bybrua. Trafikkberegningene viser imidlertid at selv med en gjennomsnittlig bompengesats på 12 kr blir trafikkmengden i tunnelen 14 000 kjt/døgn.

Innslaget av lokaltrafikk vil være betydelig, og det forventes at minst 70 % av trafikantene vil tegne abonnement med høyeste rabattsats, 50 %. Videre forventes det at 10 % av trafikantene vil velge abonnenter med henholdsvis 40 % og 30 % rabatt, slik at antall fullprisbetalende kun vil være 10 %.

En gjennomsnittlig bompengetakst på 12 kr (tilsvarende prisjustert sats vedtatt av fylkestinget i 2004) gir slik prisstruktur:

	Liten bil	Stor bil
<b>Full pris:</b>	19	38
<b>Med 30 % rabatt:</b>	13	27
<b>Med 40 % rabatt:</b>	11	23
<b>Med 50 % rabatt:</b>	10	19

#### Bompenger på rv. 13 Solbakktunnelen

Av de tre bompengeprojektene er det bare rv. 13 Solbakktunnelen som er et ferjeavløsningsprosjekt. Det vil avløse to samband, Stavanger – Tau og Lauvvik – Oanes. Sambandet Lauvvik – Oanes frakter flest kjøretøyer mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Hovedårsakene til det er at sambandet har regelmessig halvtimesfrekvens det meste av åpningstiden og at ferjetaksten er betydelig lavere enn på sambandet Stavanger – Tau. På den annen side er antall personreiser størst på Stavanger – Tau. Stavanger – Tau er således det

samband som best dekker hovedreisestrømmen mellom Nord-Jæren og Ryfylke, og dette bør derfor danne utgangspunkt ved vurdering av bompengesatsene på prosjektet<sup>2</sup>.

Ferjetaksten for liten bil på ferjestrekningen Stavanger - Tau er i dag 103 kr uten rabatt og uten forhåndsbompenger. For ferjeavløsningsprosjekter har det vært angitt at takstene ikke skal være over gjeldende ferjetakst + 40 %. Legger vi det til grunn, blir maksimal bompengetakst på prosjektet for liten bil 144 kr.

Sambandet Stavanger – Tau har imidlertid som nevnt en meget høy passasjerandel. I perioden 1994 – 2004 tilsvarte passasjertrafikken 2,6 personer pr. bil (i tillegg til bilfører) i gjennomsnitt, mens den på sambandet Lauvvik – Oanes var 1,1 personer pr. bil. Sett på den bakgrunn er det ikke urimelig å vurdere den ferjetakst som skal danne grunnlag for beregning av maksimal bompengesats til for eksempel å omfatte en bil med fører og en passasjer. I så fall vil ferjetaksten bli  $103 + 34 = 137$  kr og maksimal bompengesats for liten bil 192 kr.

Ferjetaksten for liten bil på ferjestrekningen Lauvvik – Oanes er 49 kr uten rabatt og uten forhåndsbompenger og taksten for en passasjer er 20 kr. Betrakter vi samlet antall lette kjøretøyer (< 6 meter) på de to sambandene og de samlede inntekter fra disse, får vi en gjennomsnittlig ferjetakst for liten bil på 67 kr. Et slikt utgangspunkt gir maksimal bompengesats for liten bil på 94 kr.

Med utgangspunkt i dagens takster for lett bil inklusiv en passasjer, trafikkfordeling og inntektsbidrag på de to ferjesambandene bør maksimaltaksten for liten bil være i størrelsesorden 150 kr.

Ved takstberegningen er det lagt til grunn at et abonnement gir 40 % reduksjon på full pris og at 75 % av trafikantene vil ha slikt abonnement og at det kun vil være to takstgrupper, liten og stor bil (under og over 6 m lengde). For stor bil er taksten satt til fire ganger taksten for liten bil. Inntektsmessig betyr det at liten bil vil stå for rundt 80 % av inntektene og stor bil vil stå for rundt 20 % (mot hhv. 77 % og 23 % på ferjene i dag).

For at Ryfylkepakken, byggekloss 2, skal nedbetales på 15 år må gjennomsnittlig bompengesats på rv. 13 Solbakk tunnelen settes til 123 kr (dersom gjennomsnittlig bompengetakst blir 12 og 80 kr på hhv. Hundvågtunnelen og Espedal – Frafjord). Med en gjennomsnittlig bompengetakst på 123 kr blir prisstrukturen med de nevnte forutsetninger slik:

	Liten bil	Stor bil
<b>Full pris:</b>	150	600
<b>Med 40 % rabatt:</b>	90	360

Dersom gjennomsnittlig bompengesats settes til 120 kr (tilsvarer prisjustert sats vedtatt av fylkestinget i 2004), må nedbetalingstiden enten forlenges med 1 år eller investeringskostnadene reduseres med rundt 100 mill. kr.

<sup>2</sup> Nærmere dokumentasjon om reise mønster er gitt i konsekvensutredning for Rv 13 Ryfylkeforbindelsen, delutredning Trafikkanalyse. Desember 2000, revidert januar 2001.



## 4. Oppsummering

Det legges til grunn at faste finansieringskomponenter utgjør 639 mill kr (forhånds- bompenger på ferja, netto innsparte ferjetilskudd, kommunale og statlige midler). Restbeløpet som må dekkes inn på annen måte blir således 3 131 mill. kr.

Oppsummert blir forslag til finansieringsplan med 15 års bompengerperiode:

Finansieringskomponent	Beløp	Kommentar
Forhånds bompenger på ferja	66 mill. kr	Påslag 3 takstsoner
Innsparte ferjetilskudd	241 mill. kr	Kapitalkostnader, diskontert
Statlige midler, øvrige riksveger	116 mill. kr	Perioden 2010 - 2015
Statlige midler, stamveger	116 mill. kr	Perioden 2010 - 2015
Kommunale tilskudd	100 mill. kr	Perioden 2008 - 2010
Bompenger	3 131 mill. kr	
<b>Sum</b>	<b>3 770 mill. kr</b>	
<b>Gjennomsnittlige bompengesatser</b>		
<b>Rv 13 Solbakktunnelen</b>	<b>123 kr</b>	
<b>Rv 13 Hundvågtunnelen</b>	<b>12 kr</b>	
<b>Fv 491 Espedal - Frafjord</b>	<b>80 kr</b>	

Dersom gjennomsnittlige bompengesatser settes lik satser vedtatt av fylkestinget i 2004, prisjustert til 2006-kr, må nedbetalingstiden enten forlenges med rundt 1 år eller investeringskostnadene reduseres med rundt 100 mill. kr. Et alternativ kan også være å øke bruken av statlige midler til øvrige riksveger. Dette vil imidlertid innebære en utsettelse av andre prosjekter i fylket.

## 5. Følsomhetsbetraktninger

Det er mange variabler som påvirker bompenginntektene eller hvor stort beløp som må dekkes med bompenge. I det foregående er det vist hvilke gjennomsnittlige bompengesatser som må gjelde for Solbakktunnelen, Hundvågtunnelen og Espedal – Frafjord under bestemte, faste forutsetninger. I oppstillingen nedenfor er det vist mulige konsekvenser for ulike endringer i disse forutsetningene. Felles for alle hendelsene er at bompengerperioden er 15 år og at forutsetningene for Espedal – Frafjord ikke endres (med unntak av lånerente).

Hendelse:	Konsekvenser for gjennomsnittlige bompengesatser:			
	Enten:		Eller:	
	Solbakkt.:	Hundvågt.:	Solbakkt.:	Hundvågt.:
Trafikken i åpningsåret blir 15 % lavere enn beregnet både i Hundvågtunnelen og Solbakktunnelen	151	12	143	15
Trafikken i åpningsåret blir 15 % lavere enn beregnet i Solbakktunnelen	145	12	136	15
Investeringskostnadene for Hundvågtunnelen og Solbakktunnelen blir 15 % høyere enn beregnet	149	12	141	15
Investeringskostnadene for Hundvågtunnelen og Solbakktunnelen blir 15 % lavere enn beregnet	97	12	103	10
Lånerenten blir 1 % høyere enn antatt	138	12	130	15
Lånerenten blir 1 % lavere enn antatt	109	12	101	15
Investeringskostnadene blir 15 % høyere og trafikken i åpningsåret blir 15 % lavere enn beregnet både for Hundvågtunnelen og Solbakktunnelen	173	15	159	20