



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 113 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av rv 36 på strekninga Bø – Seljord i Telemark

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 24. august 2018,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av to delstrekningar på rv 36 mellom Bø og Seljord i Seljord kommune i Telemark.

Rv 36 er ei viktig transportåre for lokal- og regionaltrafikken mellom Grenlandsområdet og Midt-Telemark og knyter saman hovudferdselsårene E18 og E134. Mellom Bø og Seljord har strekninga langs Seljordsvatnet låg standard med krappe kurvar og delvis mykje stigning. Lokale styresmakter ønskjer å forsere ei utbetring av dei to delstrekningane Stodi og Bukti gjennom bompengefinansiering.

Det er lagt opp til at utbetringa kan starte i 2019, med fullføring i løpet av 2021.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Rv 36 mellom Porsgrunn og Seljord er ei vegstrekning på 90 km. Vegen er mest nytta av lokal- og regionaltrafikken i Grenland og midtre Telemark, men også ein del av trafikken på E134 mellom Austlandet og Vestlandet nyttar rv 36.

Gjennom Stodi og Bukti langs Seljordsvatnet har rv 36 låg standard. Vegbreidda varierer mellom 7,0 og 7,5 m, og det manglar stadvis gul midt-

stripe. På delar av strekninga er det dårleg horisontal- og vertikalkurvatur. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er i dag om lag 2 500 køyretøy. Fartsgrensa er 80 km/t.

Dei to delstrekningane er også ulukkeutsette. I perioden 2007–2017 var det ni ulykker med personskade på strekningane. I alt vart ein person drepen, ein person hardt skadd og åtte personar lettare skadde.

Det er lagt opp til å utbetre til saman 3 km av dagens veg gjennom Stodi og Bukti. Begge strekningane vil få vegbreidde på 8,5 m, betre horisontal- og vertikalkurvatur med 6 pst. makimal stigning, betre bereevne og sikrare avkøyeringar. Den auka vegstandarden vil bidra til betre trafikksikkerheit og framkomst, særleg for næringstransporten.

Det ligg føre godkjent reguleringsplan for begge delstrekningane. Styringsramma er fastsett til 259 mill. 2017-kr medan kostnadsramma er fastsett til 285 mill. 2017-kr. Rekna om til 2018-prisnivå blir styringsramma 264 mill. kr og kostnadsramma 291 mill. kr. I rammene inngår også kostnadene ved etablering av ein bomstasjon.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for utbygginga er rekna til om lag -240 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,9. Uten bompengefinansiering er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -190 mill. kr, og netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,8.



Figur 2.1 Rv 36 Bø – Seljord – utbetningsstrekningane Stodi og Bukti.

### 3 Lokalpolitisk handsaming

Eit forslag til bompenggeopplegg for rv 36 Bø – Seljord blei handsama av lokale styresmakter i siste del av 2017.

Seljord kommune handsama saka i møte i kommunestyret 9. november 2017, og gjorde følgjande vedtak:

1. Seljord kommune ynskjer primært at Rv 36 Bø-Seljord byggjast med 100% statlig finansiering utan bompengar eller med lågast mulig bompengedel. Dersom dette ikkje er mulig innafor planlagt framdrift, støtter Seljord kommune punkta i saka om finansiering med bompengar.
2. Seljord kommune rår til at utbetring av Rv36 Bø-Seljord i Seljord kommune finansierast med bompengar slik Statens vegvesen forslår i «Rv.36 Bø-Seljord Faglig grunnlag for behandling av bompengesak», datert 07.09.2017.
3. Det leggjast til grunn 15 års innkrevjing på etterkot i begge retningar i ein automatisk bomstasjon på parsellen Stodi.
4. Gjennomsnittlege bompengetakstar setjast til inntil kr. 29,92 (2017-kr.). Med dei føresetnader som elles er lagt til grunn og trippel takst for

takstgruppe 2, svarar dette til takstar på kr. 31,- for takstgruppe 1 og kr. 93,- for takstgruppe 2.

- Det er ein føresetnad at bompengetakstane skal regulerast i takt med prisstigninga.
  - Ordninga med bompengar er basert på eit rabattsystem som inneber at alle trafikantar i takstgrupe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20% rabatt.
  - Kjøretøy i takstgruppe 1 betalar for maks. 40 passeringar per kalendermånad ved bruk av brikke
  - Kjøretøy i takstgruppe 1 betalar for maks. 40 passeringar per kalendermånad ved bruk av brikke
5. Etter at innkrevjing av bompengar har starta skal Statens vegvesen i samråd med lokale mynde gjere ei vurdering av trafikksituasjonen på avlasta vegnett, både av omsyn til miljø og trafikktryggleik. Ved uønska auke i trafikken skal det i første omgang vurderer tiltak som seinkar farten som t.d. skilting og fartsdumper. Om nødvendig vurderas også innkrevjing av bompengar på avlasta vegnett.
  6. Prosjekt Rv36 Bø-Seljord leggjast inn under Vegfinans Rv.36 Telemark AS, eit dotterselskap til

*Vegfinans AS som er eit regionalt bompengeselskap.*

7. *Sidan dette prosjektet er 100% bompengefinansiert rettar Seljord kommune ei sterkt oppmoding til Statens vegvesen som byggjerre å leggje «Telemarksmodellen» til grunn for anbudsutlysinga. Dette for å motverke sosial dumping, svart arbeid og kvitvasking av pengar.*

Bø kommune handsama saka i møte i kommunestyret 16. oktober 2017 og gjorde følgjande vedtak:

1. *Bø kommune ønskjer primært at Rv 36 Bø-Seljord byggjast med 100% statleg finansiering utan bompengar eller med lågast mogleg bompengedel. Dersom dette ikkje er mogleg innanfor planlagt framdrift, støtter kommunen punkta i saka om finansiering med bompengar.*
2. *Bø kommune rår til at utbetring av Rv36 Bø-Seljord i Seljord kommune finansierast med bompengar som foreslått i «Rv.36 Bø-Seljord Faglig grunnlag for behandling av bompengesak», datert 07.09.2017.*
3. *Det leggjast til grunn 15 års innkrevjing på etterkot i begge retningar i ein automatisk bomstasjon på parsellen Stodi.*
4. *Gjennomsnittlege bompengetakstar setjast til inntil kr. 29,92 (2017-kr.). Med dei føresetnader som elles er lagt til grunn og trippel takst for takstgruppe 2, svarar dette til takstar på kr. 31,- for takstgruppe 1 og kr. 93,- for takstgruppe 2.*
  - *Det er ein føresetnad at bompengetakstane skal regulerast i takt med prisstigninga.*
  - *Ordninga med bompengar er basert på eit rabattsystem som inneber at trafikantar i takstgrupe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20% rabatt.*
  - *Kjøretøy i takstgruppe 1 betalar for maks. 40 passeringar per kalendermånad ved bruk av brikke*
  - *Det leggjast opp til betaling for låg- og nullutslippsbilar når nasjonale takstreglar for dette er gjeldande. Opplegget for innkrevjing av bompengar vil bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstakst skal vere førande for takstvedtaket.*
5. *Etter at innkrevjing av bompengar har starta, skal Statens vegvesen i samråd med lokale mynde gjere ei vurdering av trafikksituasjonen på avlasta vegnett, både av omsyn til miljø og trafikktryggleik. Ved uønska auke i trafikken, skal det i første omgang vurderast tiltak som seinkar farta som t.d. skilting og fartsdumper. Om naudsynt, vurderast og innkrevjing av bompengar på avlasta vegnett.*

6. *Prosjekt Rv36 Bø-Seljord leggjast inn under Vegfinans Rv.36 Telemark AS, eit dotterselskap til Vegfinans AS som er eit regionalt bompengeselskap.*

7. *Sidan dette prosjektet er 100% bompengefinansiert rettar Bø kommune ei sterkt oppmoding til Statens vegvesen som byggjerre å leggje «Telemarksmodellen» til grunn for anbudsutlysinga. Dette for å motverke sosial dumping, svart arbeid og kvitvasking av pengar.*

Sauherad kommune handsama saka i møte i kommunestyret 19. oktober 2017 og gjorde følgjande vedtak:

1. *Sauherad kommune ønskjer primært at Rv 36 Bø-Seljord byggjast med 100% statlig finansiering utan bompengar eller med lågast mulig bompengedel. Dersom dette ikkje er mulig innafor planlagt framdrift støtter Sauherad kommune punkta i saka om finansiering med bompengar.*
2. *Sauherad kommune rår til at utbetring av Rv36 Bø-Seljord i Seljord kommune finansierast med bompengar slik Statens vegvesen forslår i «Rv.36 Bø-Seljord Faglig grunnlag for behandling av bompengesak», datert 07.09.2017.*
3. *Det leggjast til grunn 15 års innkrevjing på etterkot i begge retningar i ein automatisk bomstasjon på parsellen Stodi.*
4. *Gjennomsnittlege bompengetakstar setjast til inntil kr. 92,92 (2017-kr.). Med dei føresetnader som elles er lagt til grunn og trippel takst for takstgruppe 2, svarar dette til takstar på kr. 31,- for takstgruppe 1 og kr. 93,- for takstgruppe 2.*
  - *Det er ein føresetnad at bompengetakstane skal regulerast i takt med prisstigninga.*
  - *Ordninga med bompengar er basert på eit rabattsystem som inneber at alle trafikantar i takstgrupe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20 % rabatt.*
  - *Kjøretøy i takstgruppe 1 betalar for maks. 40 passeringar per kalendermånad ved bruk av brikke*
  - *Det leggjast opp til betaling for lav- og nullutslippsbilar når nasjonale takstreglar for dette er gjeldande. Opplegget for innkrevjing av bompengar vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstakst skal vere førande for takstvedtaket.*
5. *Etter at innkrevjing av bompengar har starta skal Statens vegvesen i samråd med lokale mynde gjere ei vurdering av trafikksituasjonen på avlasta vegnett, både av omsyn til miljø og trafikktryggleik. Ved uønska auke i trafikken skal det i første omgang vurderast tiltak som seinkar*

farten som t.d. skilting og fartsdumper. Om nødvendig vurderas også innkrevjing av bompengar på avlasta vegnett.

6. Prosjekt Rv36 Bø-Seljord leggjast inn under Vegfinans Rv.36 Telemark AS, eit dotterselskap til Vegfinans AS som er eit regionalt bompengeselskap.
7. Sidan dette prosjektet er 100 % bompengefinansiert rettar Sauherad kommune ei sterk oppmoding til Statens vegvesen som byggjerre å leggje «Telemarksmodellen» til grunn for ambudsutlysinga. Dette for å motverke sosial dumping, svart arbeid og kvitvasking av pengar.

Nome kommune handsama saka i møte i kommunestyret 19. oktober 2017 og gjorde følgjande vedtak:

1. Nome kommune ønsker primært at Rv 36 Bø-Seljord bygges med 100% statlig finansiering uten bompenger eller med lavest mulig bompengandel. Dersom dette ikke er mulig innenfor planlagt framdrift støtter Nome kommune at strekningen bygges med bompengefinansiering.
2. Nome kommune tilrår at utbedring av Rv36 Bø-Seljord i Seljord kommune finansieres med bompenger slik Statens vegvesen forslår i «Rv.36 Bø-Seljord Faglig grunnlag for behandling av bompengesak», datert 07.09.2017.
3. Det legges til grunn 15 års innkreving på etter-skudd i begge retninger i en automatisk bomstasjon på parsellen Stodi.
4. Gjennomsnittlige bompengetakster settes til inntil kr. 92,92 (2017-kr.). Med de forutsetninger som ellers er lagt til grunn og trippel takst for takstgruppe 2, tilsvarer dette takster på kr. 31,- for takstgruppe 1 og kr. 93,- for takstgruppe 2.
  - Det er en forutsetning at bompengetakstene skal reguleres i takt med prisstigningen.
  - Ordningen med bompenger er basert på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter i takstgrupe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20% rabatt.
  - Kjøretøy i takstgruppe 1 betalar for maks. 40 passeringar per kalendermånad ved bruk av brikke.
  - Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstreglar for dette er gjeldende. Opplegget for innkreving av bompenger vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstakst skal være førende for takstvedtaket.
5. Etter at innkreving av bompenger har starta skal Statens vegvesen i samråd med lokale myndigheter gjøre en vurdering av trafikksituasjonen på

avlasta vegnett, både av hensyn til miljø og trafiksikkerhet. Ved uønska økning i trafikken skal det i første omgang vurderes tiltak som senker farten som for eksempel skilting og fartsdumper. Om nødvendig vurderes også innkreving av bompenger på avlasta vegnett.

6. Prosjekt Rv36 Bø-Seljord legges inn under Vegfinans Rv36 Telemark AS, et dotterselskap til Vegfinans AS som er et regionalt bompengeselskap.
7. Siden dette prosjektet er 100% bompengefinansiert rettar Nome kommune en sterkt henstilling til Statens vegvesen som byggjerre å legge «Telemarksmodellen» til grunn for ambudsutlysinga. Dette for å motvirke sosial dumping, svart arbeid og kvitvasking av pengar ved gjennomføringen av vegprosjektet.

Telemark fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 6. desember 2017 og gjorde følgjande vedtak:

1. Telemark fylkeskommune ønsker primært at Rv 36 Bø-Seljord byggjast med 100% statleg finansiering utan bompengar eller med lågast mogleg bompengedel. Dersom dette ikkje er mogleg innafor planlagt framdrift støtter Telemark fylkeskommune punkta i saka om finansiering med bompengar.
2. Telemark fylkeskommune rår til at utbetring av Rv36 Bø-Seljord i Seljord kommune finansierast med bompengar slik Statens vegvesen forslår i «Rv.36 Bø-Seljord Faglig grunnlag for behandling av bompengesak», datert 07.09.2017.
3. Det leggjast til grunn 15 års innkrevjing på etter-skot i begge retningar i ein automatisk bomstasjon på parsellen Stodi.
4. Gjennomsnittlege bompengetakstar setjast til inntil kr. 92,92 (2017-kr.). Med dei føresetnader som elles er lagt til grunn og trippel takst for takstgruppe 2, svarar dette til takstar på kr. 31,- for takstgruppe 1 og kr. 93,- for takstgruppe 2.
  - Det er ein føresetnad at bompengetakstane skal regulerast i takt med prisstigninga.
  - Ordninga med bompengar er basert på eit rabattsystem som inneber at alle trafikantar i takstgrupe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20% rabatt.
  - Kjøretøy i takstgruppe 1 betalar for maks. 40 passeringar per kalendermånad ved bruk av brikke.
  - Det leggjast opp til betaling for lav- og nullutslippsbilar når nasjonale takstreglar for dette er gjeldande. Opplegget for innkrevjing av bompengar vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Tele-

*mark fylkeskommune. Gjennomsnittstakst skal vere forande for takstvedtaket.*

5. *Etter at innkrevjing av bompengar har starta skal Statens vegvesen i samråd med lokale mynde gjere ei vurdering av trafikksituasjonen på avlasta vegnett, både av omsyn til miljø og trafikktryggleik. Ved uønska auke i trafikken skal det i første omgang vurderast tiltak som senkar farten som t.d. skilting og fartshumer. Om nødvendig vurderas også innkrevjing av bompengar på avlasta vegnett.*
6. *Prosjekt Rv36 Bø-Seljord leggjast inn under Vegfinans Rv.36 Telemark AS, eit dotterselskap til Vegfinans AS som er eit regionalt bompengeselskap.*
7. *Sidan dette prosjektet er 100% bompengefinansiert rettar Telemark fylkeskommune ei sterkt oppmoding til Statens vegvesen som byggjerre å leggje «Telemarkmodellen» til grunn for anbudsutlysinga. Dette for å motverke sosial dumping, svart arbeid og kvitvasking av pengar.*
8. *Under føresetnad av godkjenning frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet, garanterer Telemark fylkeskommune ved sjølvskyldnarlausjon for bompengeselskapet Vegfinans Rv36 Telemark AS sin gjeld, med pant i bompengeselskapet sine rettar til å krevje inn bompengar.*

*Det samla garantibeløpet (som svarer til bompengeselskapet si samla gjeld rekna ut frå pessimistiske føresetnader) avgrensas oppover til 400 mill. 2017-kr. med tillegg av 10% av til einkvar tid gjeldande hovedstol til dekning av eventuelle påløpne renter og omkostningar.*

*Garantien gjeld frå første opptrekk på finansiering i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særlege tilfelle forlengas med inntil 5 år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. Garantiforskriftens §3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden på 4 år, på inntil 26 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens Vegvesen.*

*Under føresetnad om godkjenning av Stortinget, vil den fylkeskommunale garantien først kome til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mulig å handtere etter at gjennomsnittstaksten er auka med 20% utover prisstigninga, og bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år.*

*Garantien gjeld inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og reduserast i takt med nedbetalinga av lånet. Det er ein føresetnad at garantien vert sikra med 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.*

Ved ein inkurie blei gjennomsnittstaksten oppgitt til å vere på om lag same nivå som taksten for køyretøy i takstgruppe 2 i saksframlegget til Sauherad og Nome kommunar og Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten er imidlertid vurdert til å bli på om lag same nivå som taksten for køyretøy i takstgruppe 1. Dermed er det lagt til grunn feil gjennomsnittstakst i desse vedtaka. Dei venta basistakstane er korrekt omtala i alle vedtaka.

#### 4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført vurderingar av trafikken gjennom den planlagde bomstasjonen etter innføring av bompengeneinnkrevjing. Trafikkanalysen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM). I tillegg er det gjort vurderingar basert på trafikkteljingar og ei spørjeundersøking for å kartlegge reisemønsteret til dei som nyttar strekninga.

Det er mogeleg å nytte fv 156 på motsett side av Seljordsvatnet som omkøyringsveg, men denne ruta har dårlegare standard enn rv 36. Trafikkanalysen viser at noko av trafikken på rv 36 vil bli overført til fv 156 med bompengeneinnkrevjing på rv 36. I dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett at trafikksituasjonen på avlasta vegnett blir vurdert etter at bompengeneinnkrevjinga er starta. Dersom trafikkoverføringa blir for høg, skal det vurderast å gjennomføre fartsreduserande tiltak som skilting og fartshumpar. Dersom dette ikkje er tilstrekkeleg, kan det også bli aktuelt å vurdere bompengeneinnkrevjing.

I 2016 var ÅDT om lag 2 450 køyretøy, med 15 pst. tunge køyretøy. Med dei takstane som det er gjort framlegg om, er det rekna med ein ÅDT på om lag 2 360 køyretøy gjennom bomstasjonen i 2022. Utan bompengeneinnkrevjing er ÅDT rekna til om lag 2 700 køyretøy. Det er følgeleg rekna med ein reduksjon i trafikken på om lag 13 pst.

For den generelle trafikkutviklinga er det tatt utgangspunkt i trafikkprognosane som er utarbeidde for Telemark i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2028. På grunn av at det er venta noko lågare trafikkvekst i dette området, er desse prognosane reduserte med 20 pst. Etter dette er det rekna med ein gjennomsnittleg årleg vekst på 1,3 pst. i perioden 2014–2017, 1,1 pst. i perioden 2018–2021, 0,9 pst. i perioden 2022–2027 og 0,7 pst. i perioden 2028–2039 og deretter 0,6 pst.

## 5 Forslag til finansieringsopplegg

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka legg Samferdsdeparterementet til grunn at utbygginga blir finansiert med bompengar.

### *Bompengar og bompengelopplegg*

Finansieringsopplegget bygger på etterskotsinnkrevjing i ein automatisk bomstasjon på rv 36 på delparsellen Stodi, jf. figur 2.1. Det skal krevjast inn bompengar i begge retningar. Det er lagt til grunn at innkrevjinga vil starte i 2022, etter at utbetringa av begge strekningane er ferdig.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1) skal betale det tredoble av køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1). Det er lagt opp til 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med bruk av elektronisk brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

For takstgruppe 1 er det lagt til grunn eit månadleg passeringstak på 40 passeringar. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere på 30,6 kr i 2018-prisnivå med dei føresetnader som elles er lagt til grunn. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande grunntakstar i 2018-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 32 kr
- Takstgruppe 2: 96 kr

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. I finansieringsopplegget er det lagt til grunn fritak for nullutsleppskøyretøy i tråd med gjeldande takstretningslinjer. Det er lagt til grunn at om lag 4 pst. av trafikken er nullutsleppskøyretøy. I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil rekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane. Ved endringar i omfanget av nullutsleppskøyretøy og/eller innføring av betaling for denne gruppa, vil takstane bli vurdert justert slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett. Før innkrevjinga startar, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk lånerente, trafikk (ÅDT og fordeling mellom ulike køyretøygrupper) og utbyggingskostnader. Forslag til justeringar av takstane føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist.

### *Andre føresetnader for finansieringsplanen*

Eventuell kostnadsauke utover prisstigninga skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette inneber at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med bompengar. Eventuell auke ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og skal dekkjast med statlege midlar. Eventuelle kostnadsreduksjonar tilkjem bompengeselskapet.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke takstane med inntil 20 pst. og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkføresetnadene går fram av kapittel 4. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei 10 første åra og deretter 6,5 pst.
- Årleg prisstiging: 2,0 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 3 mill. kr
- Bruk av elektronisk brikke: Om lag 80 pst. av køyretøya i takstgruppe 1.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter er rekna til 396 mill. kr i 2018-prisnivå. Av dette er 264 mill. kr føresett nytta til investeringar, 86 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og 46 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande endra føresetnader:

- 10 pst. høgare ÅDT ved innkrevjingsstart
- Lånerente: 4,5 pst. dei første 10 åra og deretter 5,5 pst.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 12 år, dvs. ein reduksjon på 3 år i høve til basisalternativet. Alternativt kan gjennomsnittleg inntekt reduserast med 4,5 kr. Dette tilseier grunntakstar på om lag 27 kr for takstgruppe 1 og om lag 81 kr for takstgruppe 2.

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ med følgjande endra føresetnader:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma
- Lånerenta aukar til 6,5 pst.
- 5 pst. lågare ÅDT ved innkrevjingsstart
- Årleg trafikkvekst: 1 pst.
- Takstauke på 20 pst. etter eitt år

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 17 år, dvs. ein auke på om lag 2 år i høve til basisalternativet.

## 6 Fylkeskommunal garanti

---

Som det går fram av kapittel 3, har Telemark fylkeskommune vedteke å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 400 mill. kr i 2017-prisnivå, med tillegg av 10 pst. Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er maksimal lånegjeld rekna til vel 400 mill. kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sine utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med 20 pst. ut over prisstiginga og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år, jf. kap. 5.

## 7 Samferdselsdepartementet si vurdering

---

Rv 36 er ei viktig transportåre for lokal- og regionaltrafikken mellom Grenlandsområdet og Midt-Telemark og knyter saman hovudferdselsårene E18 og E134. Delstrekningane Stodi og Bukti har låg standard, er ulykkeutsette og har behov for utbetring. Utbetringa vil gje betre horisontal- og vertikal kurvatur, betre bereevne og tryggare avkøyringar. Den auka vegstandarden vil bidra til betre trafikktryggleik og framkomst, særleg for næringstransporten.

Samferdselsdepartementet har merka seg lokale styresmakter sin vilje til å forsere ei utbetring gjennom bompengefinansiering. Både Telemark fylkeskommune og fire kommunar har slutta seg til bompengefinansiering av utbygginga. Samferdselsdepartementet meiner at dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn, er realistiske og tilrår derfor det framlagte fors-

laget til utbyggings- og finansieringsplan for rv 36 mellom Bø og Seljord.

Som det går fram av pkt. 7 i dei lokalpolitiske vedtaka, blir Statens vegvesen som byggherre oppmoda om å leggje «Telemarksmodellen» til grunn for anbudsutlysinga. «Telemarksmodellen» er Telemark fylkeskommune sine retningslinjer for å motverke sosial dumping, svart arbeid og kvitvasking av pengar. Desse samsvarer godt med dei krava som Statens vegvesen har innført for si byggherreverksemd. Som ledd i innsatsen mot arbeidsmarknadskriminalitet har Statens vegvesen dessutan inngått ein samarbeidsavtale med Skattedirektoratet om utveksling av opplysningar om aktuelle leverandørar og underleverandørar.

Departementet har merka seg at lokale styresmakter ønskjer å vurdere tiltak på avlasta vegnett dersom overføring av trafikk frå rv 36 blir høgre enn rekna med.

## 8 Avtale

---

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av rv 36 på strekninga Bø – Seljord i Telemark, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 36 på strekninga Bø – Seljord i Telemark.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av rv 36 på strekninga Bø – Seljord i Telemark i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av rv 36 på strekninga Bø – Seljord i Telemark

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet rv 36 Bø – Seljord inn- anfor ei kostnadsramme på 291 mill. 2018-kr.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til bompengefinansiering av utbygging av
- rv 36 på strekninga Bø – Seljord i Telemark. Vilkåra går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

