



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 2

(2005–2006)

Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 7. oktober 2005,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av Hardangerbrua i Ulvik og Ullensvang kommunar i Hordaland.

Hardangerbrua vil erstatte dagens ferjesamband på rv 7/rv 13 mellom Bruravik og Brimnes. Brua vil tene fleire formål:

- Gi betre kommunikasjonar lokalt i indre Hardanger
- Gi lettare regionalt transporttilbod mellom Odda og Voss og mellom Bergen og Hardanger samt vidare mot Øvre Hallingdal
- Gi betre tilbod for fjerntrafikk med eit ferjefritt samband aust – vest og nord – sør

Ved behandlinga av handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 ba fylkestinget i Hordaland Statens vegvesen setje i gang nødvendig arbeid med å oppdatere planane for Hardangerbruprojektet, og gjekk inn for å omprioritere 125 mill. 2002-kr med sikte på gjennomføring av prosjektet i perioden 2006–2011. I St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 143, blei det vist til at Statens vegvesen la opp til at eventuell prioritering av Hardangerbrua ville bli vurdert i samband med revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015.

I samband med behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, hadde fleirtalet i samferdselskomiteen m.a. følgjande merknad til Hardangerbruprojektet:

«Fleirtalet ber om at saka om utbygging og finansiering vert lagt fram for Stortinget så snart som mogleg.»

På grunnlag av m.a. trafikkprognosane i konsekvensutgreiinga blei det utarbeidd eit opplegg for finansiering av Hardangerbrua som blei behandla av fylkestinget i juni 2004. Bompengesøknaden blei behandla i møte i Hordaland fylkesting 15. desember 2004.

Finansieringa av Hardangerbrua er basert på bompengar, tilskot frå fylkeskommunen og kommunar i Hordaland, innsparte ferjetilskot og ordinære statlege midlar.

2 Omtale av utbygginga

Hardangerbrua er planlagt som tofelts hengebru med gang- og sykkelveg. Brua får eit hovudspenn på 1 310 m og total lengde på 1 380 m. Brutårna får ei høgd på 186 m over fjorden. Prosjektet omfattar også 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen. I tillegg skal det byggjast 0,9 km gang- og sykkelveg fram til brua. Hardangerbrua vil bli den lengste hengebrua i Noreg. Seglingshøgda er planlagt til 55 m.

Frå nord startar prosjektet med bygging av ei rundkøyring i den eksisterande Vallaviktunnelen på fellesstrekninga mellom rv 7 og rv 13. Frå rundkøyringa blir det bygd tunnel fram til brustaden

vest for Vallavik. Her kryssar tunnelen over eksisterande tunnel på fylkesvegen til Tjoflot før vegen går direkte over i brua. På sørsida går vegen direkte inn i tunnel under Buplataet. Også denne tunnelen får ei rundkøyning. Frå denne vil trafikken gå sørover mot Ullensvang/Odda på rv 13 og austover mot Eidfjord på rv 7. Etter opning av Hardangerbrua vil ferjesambandet Bruravik – Brimnes bli nedlagt.

Prosjektet omfattar tiltak i kommunane Ulvik og Ullensvang. I tillegg er det aktuelt å plassere overskotsmassar i Eidfjord kommune, slik at arealplanane omfattar tre kommunar. Konsekvensutgreiinga og reguleringsplanane for prosjektet blei godkjende hausten 2004.

Hardangerbrua blir synleg i eit stort område og vil påverke opplevinga av det eigenarta fjordlandskapet. Det er store utfordringar i å finne gode utformingar med minst mogleg nye inngrep i det bratte landskapet. Det blir små terrenginngrep der brua møter land fordi vegen går nesten direkte inn i tunnel på begge sider av fjorden. Lokalt medfører tiltaket relativt små inngrep i naturmiljøet, og der det er inngrep er dette i natur med lokal verdi. Tiltaket vil påverke eit landskap med store kulturhistoriske verdiar, og kulturminnestyresmaktene meiner at tiltaket vil ha negative konsekvensar. Eit kort stykke av den gamle, lokalt verdifulle grendavegen må leggjast om. Vidare har tiltaket nærføring til det verneverdige tunet Vallavik, og brua kan vere eit forstyrrande element for opplevinga av kulturmiljøet. Kva konsekvensar bygging av Hardangerbrua vil få for tilstøytande vegnett er omtalt i kapittel 5. Der er også konsekvensar for villreinen på Hardangervidda omtalte.

3 Kostnadsoverslag og nytte av utbygginga

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ein ekstern konsulent i samsvar med hovudprinsippa for styring av statlege investeringar. Kvalitetssikringa har i tillegg omfatta mellom anna trafikkgrunnlaget og samfunnsøkonomien.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 810 mill. 2005-kr og ei kostnadsramme på 2 040 mill. 2005-kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) er med 8 pst. kalkulasjonsrente rekna til – 1,2 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til – 0,5, og internrenta er rekna til 4 pst.

Når det gjeld samfunnsøkonomi og trafikkgrunnlag er konklusjonen til konsulenten ved den

eksterne kvalitetssikringa at prosjektet burde vore vurdert innafør ei større ramme der ulike framtidige samband nord – sør og aust – vest blir sett i samheng. Konsulenten tilrår at endeleg vedtak om utbygging bør utsetjast til det er gjennomført ein breiare analyse.

Då den eksterne kvalitetssikringa blei gjennomført sommaren 2005, var det planlagt å starte anleggsarbeida tidleg i 2007, med trafikkopning sommaren 2010. Det viser seg no at førebuinga til anleggstart med m.a. prosjektering vil krevje meir tid enn tidlegare føresett. Anleggsarbeida på prosjektet er etter dette planlagt å starte vinteren/våren 2008, med opning for trafikken i løpet av 2011.

4 Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Bompengeselskapet Hardangerbrua AS blei skipa i 1987. Hovudaksjonæren er Hordaland fylkeskommune. Dei andre eigarane er kommunane Bergen, Kvam, Granvin, Voss, Ulvik, Eidfjord og Ullensvang.

Ut frå trafikkprognosane i konsekvensutgreiinga utarbeidde Hordaland fylkeskommune i samarbeid med Statens vegvesen og bompengeselskapet ein førebels finansieringsplan for Hardangerbrua våren 2004. Fylkestinget i Hordaland fatta følgjande vedtak i møte 8. juni 2004:

«1. Fylkestinget godkjenner følgjande opplegg for fullfinansiering av Hardangerbrua utan ordinære statlege stamvegmidlar:

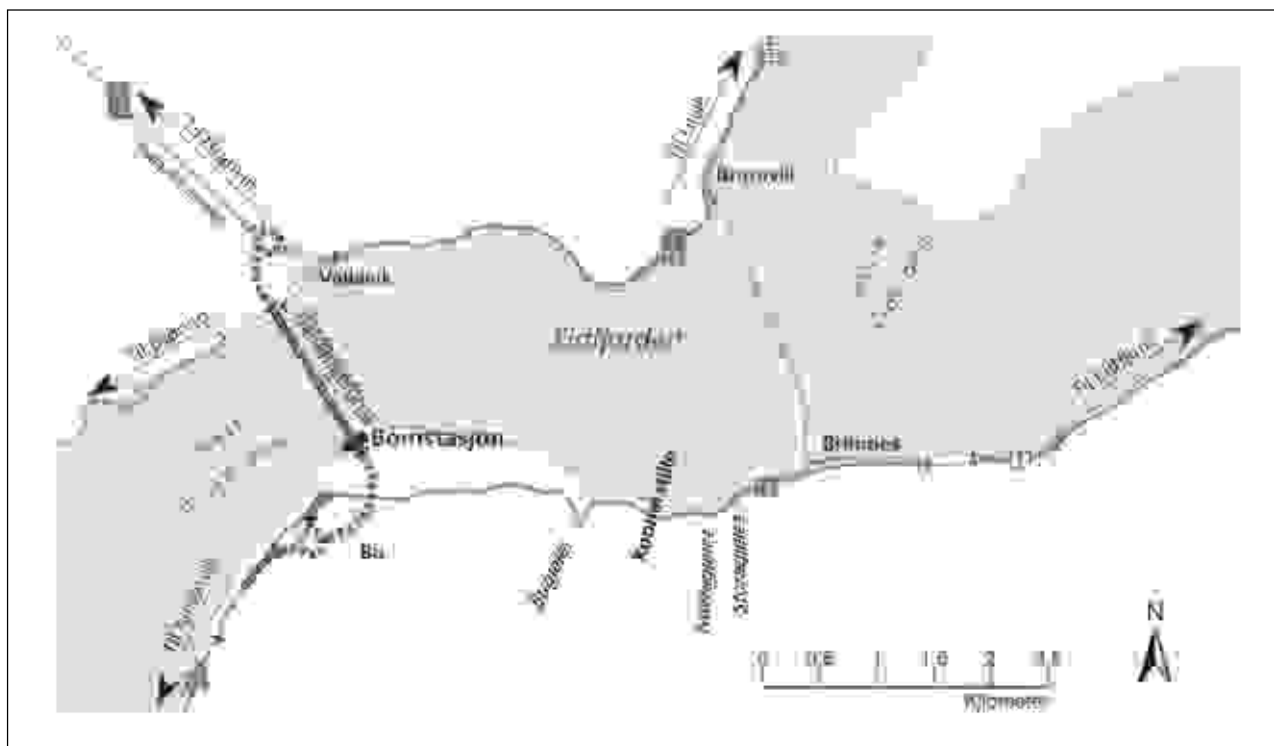
2004-kr

Kommunale tilskot	150 mill. kr
Konsesjonskraftinntekter	355 mill. kr
Sparte ferjesubsidiar	115 mill. kr
Kompensasjonsmidlar	5 mill. kr
Bompengeinntekter	990 mill. kr

Sum prosjektkostnad 1 615 mill. kr

2. Fylkestinget ber om at Hardangerbrua AS utarbeider bompengesøknad med grunnlag i det aktuelle opplegget for fullfinansiering av Hardangerbrua.»

Hardangerbrua AS utarbeidde på dette grunnlaget ein bompengesøknad i samarbeid med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Finansieringsplanen i bompengesøknaden var justert noko samanlikna med den førebelse finansieringsplanen ved fylkestinget si behandling i juni 2004 som følgje



Figur 3.1 Detaljkart

av m.a. auke i kostnadsoverslaget og lågare trafikkprognosar ut frå Statens vegvesen sitt arbeid med kvalitetssikring av tala i konsekvensutgreiinga.

Ved behandlinga av bompengesøknaden fatta Ulvik heradsstyre, Ullensvang heradsstyre og Eidfjord formannskap likelydande vedtak. Kommunane viser til at det i bompengesøknaden berre er lagt inn ferjeavløysingsmidlar for eksisterande ferjetilbod. Kommunane meiner det må kompenseras for eit utvida ferjetilbod basert på stamvegstatus. Utover dette hadde ikkje dei tre kommunane merknader til bompengesøknaden, og dei tilrødde at den blir godkjent.

Bompengesøknaden blei behandla i Hordaland fylkesting 15. desember 2004. Finansieringsplanen ved fylkestinget si behandling er noko justert samanlikna med bompengesøknaden. Fylkestinget fatta følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget tilrår bompengesøknaden for Hardangerbrua, der det vert lagt til grunn eit fullfinansiert opplegg utan statlege riksvegmidlar med bompengeneinkreving i ein periode på 17,5 år.
2. Dersom handsaminga av søknaden på sentralt hald viser at det ikkje er aktuelt med ein bompengeperiode utover 15 år, tilrår fylkestinget at det vert sett av midlar innanfor den fylkesfordelte riksveggramma med inntil 115 mill. kr i perioden 2010–2015.

3. Fylkestinget gjev simpel garanti for lån inntil 1 300 mill. kr (2004-kr) som Hardangerbrua AS skal ta opp til finansiering av prosjektet.
4. Fylkestinget godkjenner å gjere bruk av ordninga med betinga refusjonar med inntil 100 mill. kr (2004-kr).
5. Fylkestinget godkjenner at Hordaland fylkeskommune gjev eit tilskot på 355 mill. kr til bygging av Hardangerbrua. Summen skal finansierast av konsesjonskraftinntekter og stillast til disposisjon for prosjektet i byggetida. Dersom det ikkje er tilstrekkeleg inntekter frå sal av konsesjonskraft til å dekke summen på 355 mill. kr i byggetida for prosjektet, godkjenner fylkestinget nødvendige forskotteringar.
6. Det er i søknaden berre lagt til grunn ferjeavviklingsmidlar for eksisterande ferjetilbod. Fylkestinget meiner at når ferjesambandet no er eit stamvegssamband, er det eit ferjetilbod basert på stamvegstatus som må kompenseras.»

5 Tilknytingsveggar

I samband med behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 våren 2004, hadde fleirtalet i samferdselskomiteen m.a. følgjande merknad til Hardangerbruprojektet:

«Fleirtalet føreset at alle kostnadene til nødvendige utbyggingar og utbetringar av tilknytningsveggar vert gjort greie for i samband med saka.»

Under planarbeidet for Hardangerbrua har det ved fleire høve vore fokusert på kva verknader brua vil få for tilstøytande vegnett. Dette går i stor grad på trafikale verknader, men det dreiar seg også om verknader for samfunn, tryggleik og miljø. I konsekvensutgreiinga for Hardangerbrua er det lagt særleg vekt på verknader for nærområdet ved brua, og det er i tillegg gjort greie for endringar i trafikktal for eit større område. Trafikkutviklinga gir også grunnlag for å vurdere andre verknader.

I dette kapitlet er det vurdert kva konsekvensar bygging av Hardangerbrua vil få for tilstøytande vegnett. Som det framgår, vil det vere behov for dei aller fleste tiltaka som er nemnt sjølv om Hardangerbrua ikkje blir bygd. Dersom brua blir bygd, vil trafikkauken gjere behovet for tiltaka sterkare.

Rv 13 Bu – Brimnes

I ein situasjon med bru (og bompengar) er det rekna med at strekninga Bu – Brimnes på rv 13 får ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1 850 kjøretøy i 2020, mot 1 050 utan bru. Dette er ein av dei strekningane som får stor trafikkauke som følgje av Hardangerbrua. Delar av strekninga har ein låg standard i dag, og rassikringstiltaka er høgt prioriterte i Statens vegvesen sin rassikringsplan. Dei aktuelle tiltaka er derfor tilrådd gjennomførte i perioden 2006–2009 uavhengig av Hardangerbrua.

I reguleringsplanen for Hardangerbrua inngår tiltak på vegen frå Bu til Kobberstille, ein strekning på om lag 3 km. Frå Bu til Bugjelet omfattar dette ombygging av vegen, kombinert med gang- og sykkelveg og sanering av avkøyrslar. Ved Bugjelet er det lagt til grunn rassikring og vidare ein tunnel og rassikring forbi Kobberstille. Desse tiltaka inngår ikkje i prosjektet Hardangerbrua.

Det ligg også føre godkjent reguleringsplan for tiltak frå Kobberstille og fram til ferjekaia på Brimnes. Desse omfattar rassikring forbi Navragjelet og Storgjelet som er nokre av dei mest utsette raspunktane i Hordaland.

I framlegget til handlingsprogram for perioden 2006–2009 har Statens vegvesen lagt opp til å byggje om strekningane Bugjelet – Kobberstille og Navragjelet – Brimnes. I tillegg er det lagt opp til å byggje gang- og sykkelveg på den om lag 2 km lange strekninga frå Bu til Bugjelet. Kostnadene ved prosjektet Bugjelet – Kobberstille er 48 mill. kr og ved prosjektet Navragjelet – Brimnes 46 mill. kr. Lengda på kvart av prosjekta er om lag 1 km. Det er lagt til grunn at Eidfjord kommune forskotterer de-

lar av kostnadene. Vestlandsrådet/fylkeskommunen har slutta seg til prioriteringane. Med desse tiltaka vil standarden på strekninga Bu – Brimnes bli tilfredsstillande.

Rv 7 Vallaviktunnelen

Trafikken er rekna til å auke frå 1 000 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 2 250 kjøretøy med bru i 2020. Tunnelen har ein relativt god standard i dag, og den vil tåle ein slik trafikkauke. Dei viktigaste sikringskrava er innfridde, men tunnelen treng ei oppgradering når det gjeld redningskommunikasjon. I framlegget til handlingsprogram for perioden 2006–2009 er det ført opp 7 mill. kr til dette. Tiltaket vil også gi antenne for naudmeldingar til bilradio og for mottak av vanlege radiosendingar. Dette tiltaket er uavhengig av bygging av brua, og ein nødvendig føresetnad dersom brua blir bygd. Utover dette er det ønskjeleg med ei oppgradering av lys og generell elektrostandard innafor ei ramme på 20 mill. kr. Desse tiltaka er ikkje kritiske, og dei er ikkje lagt inn i framlegget til handlingsprogram for perioden 2006–2009.

Rv 7 Brimnes – Eidfjord

Denne strekninga er venta å få ein trafikkauke frå 1 200 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 1 850 kjøretøy med bru i 2020. Vegstandarden er relativt god med omsyn på breidde og generell trafikkssikring. Det er planlagt rassikringstiltak ved Furlo og Storurfonna i Eidfjord. Begge tiltaka er høgt prioriterte i rassikringsplanen for Statens vegvesen, og i framlegget til handlingsprogram er dei tilrådd gjennomførte i perioden 2006–2009 uavhengig av bygging av brua.

Rv 7 Hardangervidda

Trafikkveksten på rv 7 Hardangervidda som følgje av Hardangerbrua blir liten. Det er rekna med at Hardangervidda får ein trafikkauke frå 1 000 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 1 400 kjøretøy med bru i 2020. Villreinproblematikken eksisterer uavhengig av bygging av Hardangerbru, jf. bl.a. omtale i St.prp. nr. 1 (2001–2002) og St.prp. nr. 1 (2002–2003). Problemstillinga blir nærare omtala nedanfor.

Vegstyresmaktene har starta eit arbeid med ei vegutgreiing der tunnelloysingar på delar av Hardangervidda skal vurderast. Formålet er todelt:

- Tilrettelegging for betre vinterdrift og regularitet på rv 7
- Reduksjon av ulemper for villrein på vidda.

Planarbeidet er samordna med ei større undersøking av verknader av rv 7 for villreinen: Villreinprosjektet. Undersøkingane omfattar kartlegging av villreinen sine rørsler og beitevanar ved hjelp av radiosendarar/GPS. Resultata blir samanlikna med tilstanden på beiteområda som blir kartlagt ved hjelp av undersøking av terrenget og satelittfoto. Dette forskingsarbeidet blir utført av Norsk institutt for naturforskning (NINA) på oppdrag frå Vegdirektoratet og Direktoratet for naturforvaltning (DN) er halde orientert.

Dei to prosjekta, vegutgreiinga og villreinprosjektet, blir utførde parallelt og med kontakt til lokale styresmakter og interesseorganisasjonar. Både forskingsarbeidet og vegutgreiinga skal leggjast fram i 2006, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 80–81. Vegutgreiinga blir også basert på ei utgreiing av miljøkonsekvensar utført i 2000 i regi av fylkeskommunane Hordaland og Buskerud.

Førebels viser forskingsarbeidet at villreinen ikkje utnyttar vinterbeiteareal i ei sone på 5–7 km sør for rv 7, og at dyra berre i liten grad har kryssa rv 7 i prosjektperioden. Det ser også ut til at dyra oppheld seg nærare vegen der vegen er lite eksponert i høve til omgivnadene. Gjennomsnittstrafikken for rv 7 på Hardangervidda ligg på om lag 250 kjøretøy pr. døgn i vintermånadane november – februar, med hovudtyngda på helgetrafikk. Ein auke i trafikkmengda kan medføre større behov for å finne fram til tiltak som kan redusere barriereeffekten. Prosjektet vil forsøke å få fram kunnskap om dei ulike urofaktorane sin relative påverknad; dvs riksvegen, trafikk generert av riksvegen, utøving av friluftsliv til fots, på ski eller med snøskuter og turisthytter, private hytter, alpinanlegg, kraftlinjer og regulerte vassdrag. Truleg vil prosjektet også kunne få fram kunnskap som kan vere relevant i høve til vurderinga av om tunnelar på rv 7 kan vere tenlege og kor dei eventuelt bør plasserast.

Vegutgreiinga tek utgangspunkt i ulike ambisjonsnivå for bygging av tunnelar. I referansegruppa er det drøfta 4–5 tunnelar med ei samla lengde på om lag 15 km. Det blir best effekt der både vinterdrifta og omsynet til villreinen har nytte av tiltaka. Den kortaste tunnelen kan få ein kostnad på om lag 200 mill. kr, avhengig av kor store tiltak som skal gjerast med vegnettet utanfor tunnelen. Ei total utbygging med om lag 15 km tunnel og tiltak på vegnettet vil få ein kostnad på over 1 mrd. kr. Sjølv med eventuelle investeringar i denne storleiksorden vil det vere nødvendig å vurdere restriksjonar for bruken av areala over og i nærleiken av tunnelane.

Totale kostnader for vinterdrift på Hardangervidda er i storleiksorden 10 mill. kr pr. år. Dette omfattar også faste kostnader og tiltak som blir ut-

førde om sommaren med sikte på lettare vinterdrift. Størstedelen av kostnadene er likevel variable kostnader som er knytta til maskintimar for snørydding, kolonneavvikling m.m. Dersom rv 7 blir stengt delar av vinteren, vil noko av den variable driftskostnaden bli spart inn. Stenging i januar og februar vil omfatte ein periode med låg trafikk; om lag 200 kjøretøy pr. døgn i gjennomsnitt. Med framskrivning til 2020 vil trafikken vere i overkant av 300 pr. døgn i dei to månadane. Inntektstapet for Hardangerbrua ved ei slik stenging er rekna til om lag 1 mill. kr pr. år. Dette er eit lite beløp, slik at finansieringsplanen for Hardangerbrua følgjeleg er uavhengig av eventuell. vinterstenging av rv 7 over Hardangervidda.

Vinterdrift på rv 7 er sentralt i vurderingane av vilkåra for villreinen. Det er inngått ein avtale mellom DN og Statens vegvesen om midlertidig stenging av riksvegen. Avtalen går ut på at det skal vurderast stenging dersom vegen framstår som ein alvorleg barriere for villreinen. Det er lagt til grunn bestemte beredskapsnivå i slike situasjonar, med ei gradering i grøn, gul og raud fase. Ordninga starta opp i sesongen 2003/2004, og pr. i dag har det ikkje vore gjennomført stenging av vegen. Det har vore ein situasjon med gult beredskapsnivå som løyste seg før det blei naudsynt med stenging. Avtalen varer fram til våren 2006. Deretter er det lagt opp til at vinterdrift for rv 7 på nytt skal leggjast fram for Stortinget.

På oppdrag frå DN er det gjennom prosjektet »Villrein og Samfunn« blitt gjennomført ein brei gjennomgang av kunnskapsstatus og eksisterande tiltak og virkemiddel i villreinforvaltninga i eit nært samspel mellom forskning, forvaltning og brukarinteresser. Føremålet er å leggje grunnlaget for å sikre framtida for villreinen. Rådgivingsgruppa i prosjektet har kome med klare tilrådingar. Dei arealpolitiske tilrådingane er fulgt opp gjennom St.meld. nr. 21 (2004–2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand. Ved behandlinga av meldinga understreka Stortinget særskilt at villreinens leveområde skal sikrast.

Det er for tidleg å gi ei tilråding om aktuell utbygging av rv 7. Eit formelt planarbeid for Hardangervidda må leggjast breitt opp i samsvar med intensjonane i plan- og bygningslova. Villreinprosjektet, tunnelutgreiinga og miljøutgreiinga frå 2000 er eksempel på aktuelt bakgrunnsmateriale for planprosessen. Det kan vere aktuelt å starte ein slik prosess i 2006/2007. Trafikkveksten på rv 7 som følgje av Hardangerbrua er rekna til å bli liten, og det er vinterdrifta/regulariteten og omsynet til villreinen som vil vere avgjerande for eventuell utbygging av rv 7 over Hardangervidda.

Rv 7 Granvin – Norheimsund

Her er det rekna med at trafikken berre får ein mindre auke som følgje av bru. Dette skuldast at det meste av trafikken mot Bergen vil velje E16 om Voss, og at trafikken med ferja mellom Utne og Kvanndal vil bli noko redusert, ved at trafikk blir overført frå rv 550 til Hardangerbrua. Trafikkauken på rv 7 er vurdert til å vere mindre enn 100 kjøretøy (ÅDT), og den skriv seg frå lokaltrafikk/pendling og frå turisttrafikk. Det er planlagt to rassikringstiltak i perioden 2006–2015, men elles ingen investeringar på denne strekninga. Tiltaka er uavhengig av bygging av brua.

Rv 13 Granvin – Voss

Trafikken er rekna til å auke frå 1 600 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 2 400 kjøretøy med bru i 2020. To delstrekningar på rv 13 ligg inne i framlegget til Vossepakke: prosjekta Øvre Granvin – Voss grense og Mønshaug – Palmafoss. I tillegg kjem tunnel bak Vossevangen på E16. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for dei tre prosjekta. I samband med behandlinga av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011 fatta Hordaland fylkeskommune og kommunane i området prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av Vossepakken.

Prosjektet Øvre Granvin – Voss grense (Skjerret) omfattar ny veg på ein om lag 6 km lang strekning. 2,8 km av den nye vegen vil gå i tunnel. Kostnadene er om lag 320 mill. kr. Prosjektet vil eliminere eit vanskeleg stigningsparti på rv 13 og gi jamn standard på ein større del av riksvegen. I tillegg vil prosjektet føre til eit meir samanhengande gang- og sykkelvegnett, og det vil gi ein trafikksikringseffekt ved at vegen i større grad blir lagt bort frå busetnaden. Etter ombygging er det berre delar av vegen ved Øvre Granvin/Granvinsvatnet som står att med ein noko mangelfull standard.

Den andre delstrekninga går frå Mønshaug og fram til Palmafoss ved Voss, der det er relativt høge trafikktalet og behov for tiltak. Prosjektet omfattar bygging av ny veg på ein om lag 3,5 km lang strekning. Kostnadene er om lag 100 mill. kr.

I Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram for investeringar på stamvegnettet i perioden 2006–2015 er det lagt opp til gjennomføring av prosjektet i perioden 2010–2015 med 200 mill. kr i statlege investeringar og 220 mill. kr i bompengefinansiering for dei to prosjekta på rv 13. Dersom det blir tilslutning til eit opplegg med delvis bompengefinansiering, kan det vere aktuelt å starte opp prosjekt innafor Vossepakken med bompengemidlar alt i første fireårsperiode (2006–2009). Dette er til-

tak som er uavhengig av bygging av Hardangerbrua.

Rv 13 Bu – Odda

Trafikken er rekna til å auke frå 1 200 kjøretøy (ÅDT) utan bru til 1 750 kjøretøy med bru i 2020. Auken skriv seg i stor grad frå overført trafikk frå rv 550, ettersom Hardangerbrua vil vera eit naturleg val for trafikk som i dag går med ferja mellom Utne og Kvanndal. Rv 13 har varierende standard, der særleg breiddekrava og kurvaturkrava i stamvegstandarden ikkje er innfridde. Det er ein del busetnad langs vegen, og det er i liten grad lagt til rette for gåande og syklande. I tillegg er det fleire rasutsette punkt på strekninga.

Det er starta ein prosess med konsekvensutgreiing for rv 13 i Ullensvang kommune. Strekninga har store verdiar knytt til kulturlandskapet, og dette vil stå sentralt i den vidare planlegginga. Vegstandarden ved ombygging er avgjerande for kor store inngrepa blir, og på denne strekninga blir det lagt opp til ei kritisk vurdering av standardkrava. Det er aktuelt å søke om fråvik frå normalkrava der omsynet til landskapet tilseier dette.

I framlegget til handlingsprogrammet er det tilrådd midlar til rassikring i Ullensvang i perioden 2006–2009 og til rassikring i Odda i perioden 2010–2015. Det er også lagt opp til ei mindre ombygging for 10 mill. kr i Odda sentrum i perioden 2006–2009. I perioden 2010–2015 er det lagt opp til at ein vesentleg del av ramma til rv 13 vil gå til Vossepakken, slik at større tiltak på strekninga Bu – Odda truleg må vente til etter 2015. Dette vil også gjelde prosjektet Smelteverkstangenten i Odda sentrum som har vore vurdert tidlegare. Her har Odda kommune bedt om ei større endring av reguleringsplanen, og denne prosessen er starta i samarbeid mellom kommunen og Statens vegvesen. Behovet for desse tiltaka er uavhengig av Hardangerbrua.

Rv 9 Setesdalen

Samanhengen mellom rv 9 og rv 13 er særleg knytta til funksjonen som eit indre stamvegsamband nord – sør. For trafikk til/frå Sørlandet kan sambandet vere eit alternativ til E39 som har to lengre ferjestrekningar og fleire bompengeprojekt. Regionrådet i Setesdal og næringsinteresser er opp-tekne av kva rolle rv 9 kan få framover.

Trafikkvurderingane viser at Hardangerbrua sin påverknad blir redusert ved Odda. I eit snitt sør for Jøsandal i Odda blir trafikkauken om lag 5 pst. etter at brua er bygt. Vidare over Haukeli og ned Setesdalen er verknaden mindre. Ut frå dei data

som ligg føre, vurderer Statens vegvesen verkna- den til å vere mindre enn 50 kjøretøy pr. døgn (ÅDT). Dei konkrete trafikkverknadane på rv 9 av Hardangerbrua blir følgeleg rekna som små/mar- ginale.

6 Trafikkgrunnlaget

Statens vegvesen sin transportmodell for Horda- land er nytta som grunnlag for å rekne ut trafikk- grunnlaget for Hardangerbrua. Modellen er utvikla av Sintef på grunnlag av m.a. Nasjonal Transport- modell. Grunnlagsdata for modellen er utarbeidde av Statistisk sentralbyrå og Norconsult AS (progno- sar for busatte og arbeidsplassar). Den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 1992 ligg som grunnlag for utviklinga av modellen. Modellen reknar fullt ut både korte reiser i fylket og lange reiser i heile No- reg. Turane blir fordelte mellom soner. Modellen gjer det mogleg å kalkulere endra reisemål og en- dra transportmiddelfordeling ved store endringar i transporttilbodet.

Fleire konsulentar har vore engasjerte for å kva- litetssikre trafikkgrunnlaget. Som ledd i kvalitets- sikringa blei det gjort intervju på fjellovergangane aust – vest sommaren og hausten 2004.

I sluttfasen av arbeidet engasjerte Statens veg- vesen Region vest Norconsult AS til å oppdatere transportmodellen som blei nytta i samband med tidlegare vurderingar av trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua. Norconsult sin modell er ein en- klare modell basert på trafikktejingar.

Det er gjennomført utrekningar for Hardanger- brua med og utan bompengar og av korleis effekta- ne vil vere av ein framtidig Jondalstunnel. Det er også rekna på korleis opphevinga av bompeng- einnkrevjinga på Folgefonntunnelen vil innverke på trafikken på Hardangerbrua. Det er lagt til grunn at bompengeneinnkrevjinga i Folgefonntunnelen blir oppheva i 2016.

Begge transportmodellane viser at det blir ein liten auke i trafikken i Jondalstunnelen når bom- pengeinnkrevjinga i Folgefonntunnelen blir opphe- va. Det totale trafikknivået for Jondalstunnelen er derimot svært ulikt i dei to modellane der Statens vegvesen sine tal er dei høgaste. Vidare gir Norcon-

sult sin modell ein markant trafikkauke i Folge- fonntunnelen når bompengeneinnkrevjinga der blir oppheva, slik at Norconsult opererer med høgare tal enn Statens vegvesen etter 2016 og ein markant nedgang på Hardangerbrua. Statens vegvesen sin transportmodell gir ein auke av trafikken i Folge- fonntunnelen og ingen endringar i trafikken på Hardangerbrua. Fram til 2016 er det rimeleg godt samsvar mellom dei to modellane når det gjelder Hardangerbrua sjølv om Norconsult sine tal ligg litt høgare.

Hovudårsaka til dei ulike resultatane er at to ulike typar av modellar er nytta. Norconsult sin modell er bygd opp med basis i registrerte trafikk- tal. Dermed er det berre trafikk som kryssar desse teljesnit- ta som er rekna med i modellen. Norconsult-modellen manglar også den dynamikken som Statens veg- vesen sin transportmodell har når det gjeld fordeling av trafikk på heilt nye reiserelasjonar (endra val av reisemål) eller på reiserelasjonar og endra trans- portmiddelval med grunnlag i ei kraftig forbetring i transporttilbodet. Vidare har Norconsult-modellen ikkje med fordeling mellom korte og lange reiser.

Statens vegvesen sin transportmodell har nytta 2020 som prognoseår. Tala er skrivne tilbake til 2010, som var planlagt opningsår, med NTP-pro- nosene for årleg vekst i Hordaland. Trafikkgrunnla- get i opningsåret er også rekna ut ved å framskrive faktiske trafikk- tal til 2010. Statens vegvesen har tatt utgangspunkt i tala som er skrivne tilbake frå 2020 som er dei lågaste.

Finansieringsanalysen for Hardangerbrua bør ta utgangspunkt i eit realistisk og nøkternt nivå for trafikkgrunnlaget. Fleire kvalitetssikringsarbeid har støtta opp under at Statens vegvesen sin trans- portmodell reknar trafikken på eit realistisk nivå. Ut frå intervjuundersøkingane frå 2004 er trafikk- grunnlaget redusert noko fordi intervjuane tyder på at trafikken som blir overført til Hardangerbrua frå andre ruter aust – vest bør justerast noko ned. Det er dessutan lagt inn ein liten reduksjon i trafikken når bompengeneinnkrevjinga i Folgefonntunnelen blir oppheva.

Trafikk- tala som Statens vegvesen har komme fram til for 2010 er vist i tabell 6.1. Statens vegvesen har tilrådd at det blir lagt til grunn ein årsgjennsnitt- trafikk for Hardangerbrua i 2010 på 1 950 kjøretøy.

Tabell 6.1 Trafiktal (ÅDT)

Alternativ	Rv 7/rv 13 Hardanger- fjorden	Rv 7 Hardanger- vidda	E16 Gudvangen	E134 Haukeli
0-alternativet (referansealternativet)	1 100	900	1 350	1 100
Hardangerbrua (med bompengar)	1 950	1 300	1 000	1 000

0-alternativet (referansealternativet) forutset ingen endring, altså at Hardangerbrua ikkje blir bygd.

Ved den eksterne kvalitetssikringa er konsulenten sin konklusjon at ein årsdøgntrafikk på 1 950 kjøretøy i 2010 representerer eit nokså nøkternt overslag sjølv om storleiken på dei ein-skilde delkomponentane i trafikkkauken kan diskuteras.

Ut frå justert framdrift for prosjektet med trafikkopning i løpet av 2011, har Statens vegvesen justert trafikkgrunnlaget med NTP-prognosane for årleg vekst i Hordaland. Statens vegvesen har etter dette tilrådd at det blir lagt til grunn ein årsdøgntrafikk for Hardangerbrua ved årsskiftet 2011/2012 på 2 000 kjøretøy.

7 Finansieringsopplegg

Finansieringsmodellen bygger på følgjande element:

- Bompengar
- Lokale tilskot
- Innsparte ferjetilskot
- Ordinære statlege midlar

7.1 Bompengar

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing på kjøretøy i ferjesambandet Brimnes – Bruravik i om lag $5\frac{1}{2}$ år frå prosjektet er godkjend av Stortinget og fram til trafikkopning. Det er føresett eit gjennomsnittleg bompengepåslag på 28,50 kr pr. kjøretøy. I utgangspunktet tilsvarar dette eit tillegg på 5 takstsoner. Det er føresett rabattar etter rabattordningane i riksregulativet for ferjetakstar. Det er stipulert at forskotsinnkrevjinga vil gi eit finansieringsbidrag på om lag 10 mill. kr pr. år, til saman 55 mill. kr.

Bomstasjonen vil bli etablert på sørsida av Hardangerfjorden, i overgangen mellom brua og tunnelen. I utgangspunktet er det lagt opp til at etterskotsinnkrevjinga skal skje ved ein automatisk, ubemanna bomstasjon med to takstgrupper: lette kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg). Det kan bli aktuelt med eit innkrevjingsopplegg som i tillegg omfattar manuell innkrevjing. Dette er lagt inn i kostnadsoverslaget og finansieringsplanen.

Det er føresett ein gjennomsnittstakst på 126,70 kr pr. kjøretøy, rekna om til 2005-prisnivå frå 120 kr i 2003-prisnivå som låg til grunn ved den lokale behandlinga. Det er førebels rekna ut at taksten vil bli om lag 110 kr for liten bil og om lag 440 kr for stor

bil. Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i om lag 15 år.

Ved endeleg fastsetting av takstnivået er det ein føresetnad at netto bompenginntekt ikkje blir redusert i forhold til det som er lagt til grunn i denne proposisjonen. Det er vidare ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Takstane kan likevel bli lågare dersom nærare analysar viser at bompenginntektene blir større ved lågare takstar, jf. kapittel 7.6. Det er rekna med at bompenginntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på 1 458 mill. kr, fordelt med 55 mill. kr frå forskotsinnkrevjinga og 1 403 mill. kr frå etterskotsinnkrevjinga. I tillegg kjem bompengar til dekning av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

7.2 Lokale tilskot

7.2.1 Kommunale tilskot

Fleire kommunar i Hordaland har vedtatt å gå inn med tilskot til Hardangerbrua på til saman 150 mill. 2006-kr. Rekna om til 2005-prisnivå utgjer dette 147 mill. kr. Fordelinga mellom kommunane er som følgjer:

Tabell 7.1 Kommunale tilskot

Kommune	Tilskot (mill. 2005-kr)
Bergen	32,8
Eidfjord	65,5
Ulvik	24,5
Kvam	6,5
Ullensvang	6,5
Voss	6,5
Granvin	4,9
Sum	147,2

Det er føresett at tilskota frå alle kommunane blir overførte til bompengeselskapet i 2006. Eventuelle finansieringskostnader i samband med dei kommunale tilskota skal dekkjast av kommunane.

7.2.2 Fylkeskommunale konsesjonskraftmidlar

Fylkeskommunen har vedtatt at det samla skal setjast av 355 mill. 2004-kr av fylkeskommunale konsesjonskraftinntekter til Hardangerbrua.

Bakgrunnen for konsesjonskraftmidlane er at eigarane av vasskraftverk gjennom konsesjonar er pålagde å levere konsesjonskraft til dei kommunane

ne som blir råka av kraftutbygginga. Etter gjeldande lovverk (industrikonsesjonslova § 2, 4. ledd nr. 2, og vassdragsreguleringslova § 12, nr. 15) skal inntil 10 pst. av kraftmengda gå til kommunar og fylkeskommunar der kraftverket ligg. Kommunane kan ta ut konsesjonskraft tilsvarende forbruket til allmenn forsyning i kommunen. Fylkeskommunen kan ta ut differansen mellom totalt konsesjonskraftkvantum og den kraftmengda som kvar kommune melder som sitt årlege uttak. Fylkeskommunen sel konsesjonskrafta vidare i marknaden. Fylkeskommunen kjøper konsesjonskrafta etter ein særskild fastsett pris som ligg lågare enn prisen i marknaden der krafta blir seld.

Fylkestinget fatta 10. desember 2003 følgjande vedtak:

«For perioden til og med 2012 skal 70 pst. av konsesjonskraftmidlane gå til Hardangerbrua. For åra 2004, 2005 og 2006 vert det gjort eit fråtrekk på 20 mill. kr årleg. Dermed blir avsetningane til Hardangerbrua utsette i 3 år. Det er ein klar føresetnad at avsetningane held fram til 2012 for å dekke opp utsetjinga i 2004–2006.»

Fylkeskommunen har forplikta seg til å stille summen på 355 mill. 2004-kr til rådvelde for prosjektet i byggeperioden. Til fråtrekk kjem om lag 5 mill. kr som er nytta til kjøp av renteopsjon, jf. kapittel 7.6. Rekna om til 2005-prisnivå gir dette eit tilskot på 356 mill. kr til bygginga av prosjektet. Fylkeskommunen vil måtte betale ut delar av summen før konsesjonskraftinntektene kjem inn. I vedtaks punkt 5 frå behandlinga 14. desember 2004 har fylkestinget godkjent nødvendige forskotteringar dersom det ikkje er tilstrekkeleg inntekter frå sal av konsesjonskraft til å dekke summen som fylkeskommunen har forplikta seg til.

7.2.3 Kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift

Ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift blei lagt om frå 1. januar 2004. Stortinget fatta i samband med behandlinga av St.prp. nr. 1 (2003–2004), vedtak om å innføre kompenserande tiltak. Ifølgje Kommunal- og regionaldepartementet sine reglar for bruken av midlane kan desse nyttast til ulike sektorar og område for å fremje næringsutvikling, m.a. samferdsel. Midlane som er stilt til rådvelde for Hordaland, er fordelt gjennom lokale prosessar. Fylkestinget har gått inn for at 4,3 mill. kr i 2004 og tilsvarende i 2005 skal gå til bygging av Hardangerbrua. Fylkestinget har vidare lagt til grunn at dersom ordninga med kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift blir vidareført, vil det også bli lagt inn ein årleg sum på 4,3 mill. kr til Hardan-

gerbrua i 2006 og 2007. Førabels er berre midlane for 2004 og 2005 lagt inn i finansieringsplanen, dvs. dei midlane som alt er løyvde. Eventuelle ytterlegare midlar kan bli lagt inn i finansieringsplanen seinare.

7.3 Innsparte ferjetilskot

Ferjesambandet Bruravik – Brimnes blir trafikkert med ei ferje heile året. I sommarsesongen og ved enkelte høve elles i året blir denne ferja supplert med ytterlegare ei ferje.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002–2003) slutta samferdselskomiteen seg til prinsippet om å ta utgangspunkt i gjennomsnittleg kostnadsnivå for der to siste rekneskapsåra når innsparte kostnader til drift av eit samband skal fastsetjast, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Ved den lokale behandlinga var tilskotsrekneskapa for 2002 og 2003 lagt til grunn. I finansieringsplanen er tilskotsrekneskapa for 2003 og 2004 lagt til grunn. Driftskostnadene for ferja i sambandet Bruravik – Brimnes i dagens situasjon er etter dette rekna til 31,1 mill. kr. Inntektene er rekna til 28,5 mill. kr. Nedlegging av sambandet vil følgjeleg gi ei årleg innsparing i driftstilskotet på 2,6 mill. kr. Drifts- og vedlikehaldskostnadene i det nye vegsambandet er rekna til om lag 3,3 mill. kr, og desse skal trekkast frå det innsparte ferjetilskotet. Dette gir ein årleg netto *auke* i driftskostnadene på 0,7 mill. kr. Bygginga av Hardangerbrua vil følgjeleg medføre ein samla *auke* i dei statlege driftskostnadene på om lag 11 mill. kr over ein 15-årsperiode.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002–2003) slutta samferdselskomiteen seg til at gjennomsnittlege kapitalkostnader for heile ferjeflåten skal leggjast til grunn ved fastsetting av den årlege innsparinga i kapitalkostnader. For å halde kroneverdien tilnærma konstant gjekk samferdselskomiteen inn for at i tillegg til basisverdien på 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje skal det leggjast til grunn ein årleg *auke* på 2,5 pst. i 15 årsperioden, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte kapitalkostnader på 74 mill. kr. Storleiken på bidraget er basert på at forskotteringa frå bompengeselskapet skjer i perioden 2008–2011 og at tilbakebetalinga frå staten startar i 2012.

Det samla finansieringsbidraget til prosjektet frå innsparte ferjetilskot blir etter dette på 63 mill. kr.

Ved den lokale behandlinga var det lagt til grunn innsparte kapitalkostnader for den ekstra ferja i m.a. sommarsesongen. Vegdirektoratet har peika på at innsparinga av kapitalkostnader for den

ekstra ferja ikkje vil vere reell, og dei høvesvise kapitalkostnadene for den ekstra ferja er ikkje lagt inn i den endelege finansieringsplanen.

7.4 Ordinære statlege midlar

Ved behandlinga av handlingsprogrammet for øvrig riksveggar i Hordaland for perioden 2006–2015, gjekk fylkestinget i møte 4. mai 2005 inn for å setje av inntil 180 mill. 2006-kr til finansiering av Hardangerbrua i siste seksårsperiode. Vestlandsrådet behandla handlingsprogrammet for perioden 2006–2015 i møte 22. april 2005. For prioriteringar innafor dei fylkesfordelte rammene viste Vestlandsrådet til behandlinga i fylkeskommunane.

For å oppnå at perioden med etterskotsinnkrevjing blir om lag 15 år er det i finansieringsplanen lagt til grunn 180 mill. 2006-kr i statlege midlar til prosjektet i perioden 2010–2015.

7.5 Forslag til finansieringsplan

Styringsramma for prosjektet er 1 810 mill. 2005-kr. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, dvs. renter på bompengelån, inkl. renter ved forskotteringa, rekna til om lag 400 mill. kr. Samla gir dette eit finansieringsbehov på 2 210 mill. kr. Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 7.1.

7.5.1 Eventuell kostnadsauke og/eller redusert inntening

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompeng-

geprosjekt. I dette prosjektet, der det er føresett 177 mill. 2005-kr av ordinære statlege midlar, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 90 pst. av overskridingar opp til kostnadsramma, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003), og staten 10 pst. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjeleg dekkjast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksveggar i Hordaland.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år. I tillegg vil ordninga med betinga refusjon bli nytta.

7.5.2 Eventuell kostnadsreduksjon og/eller auka inntening

Ved tidlegare vedtekne ferjeavløysingsprosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansieringsplanen, er det lagt til grunn at eventuell reduksjon i prosjektkostnadane skal godskrivas post 72, slik at dei årlege utbetalingane kan stanse før det er gått 15 år.

Vegdirektoratet tilrår at dersom perioden med etterskotsinnkrevjing ligg an til å bli lengre enn 15 år, skal eventuelle innsparingar bidra til å redusere innkrevjingsperioden. Dersom innkrevjingsperioden ser ut til å bli kortare enn 15 år, går Vegdirektoratet inn for at eventuelle innsparingar skal godskrivas post 72, som for tidlegare vedtekne prosjekt.

Auka inntening er føresett å bidra til å redusere bompengeperioden, uavhengig av om perioden med etterskotsinnkrevjing vil bli over eller under 15 år.

Tabell 7.2 Finansieringsplan

	Mill. 2005-kr
Bompengar – forskotsbompengar	55
Bompengar – etterskotsbompengar på prosjektet ¹	1 403
Lokale tilskot – kommunale tilskot	147
Lokale tilskot – fylkeskommunale konsesjonskraftmidlar	356
Lokale tilskot – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	9
Forskottering – innsparte ferjetilskot ...	63
Ordinære statlege midlar	177
Sum	2 210

¹ I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

7.6 Andre føresetnader for finansieringsplanen

Bompengeselskapet har inngått opsjonsavtale med ein bank, som gjer det mogleg for selskapet å binde renta over ein periode på 18 år, rekna frå januar 2007, med ei maksimal rente på 5,45 pst. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen. Etter januar 2025 er det lagt til grunn ei lånerente på 8 pst.

Etter opninga av vegsambandet er det rekna med ein eingongsauke i trafikken på 77 pst. Det er vidare lagt til grunn at den årlege trafikkveksten blir i tråd med prognosane for Hordaland som er utarbeidde for arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015. Desse utgjer i perioden 2002–2005 2,3 pst., i perioden 2006–2011 1,7 pst., i perioden 2012–

2020 0,9 pst. og i perioden 2021–2040 0,8 pst. Gjennomsnittleg årsdøgntrafikk i 2004 for ferjesambandet Bruravik – Brimnes var 970 kjøretøy (ÅDT).

Konsulenten ved den eksterne kvalitetssikringa meiner at dersom bompengesatsen rekna i faste prisar blir redusert over tid, er det mogleg at trafikkveksten blir noko større enn den generelle trafikkveksten som er lagt til grunn. Konsulenten har samstundes peika på at det er tilhøve som kan trekke i motsett retning når det gjeld trafikkvekst. I tråd med konsulenten si tilråding vil Statens vegvesen ta initiativ til at det blir gjort nærare analysar av samanhengen mellom bompengetakstar og trafikkmengde fram mot trafikkopning.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 5,45 pst.
- Årleg prisstigning 2 pst.
- Utbetaling av lokale tilskot som føreset ved fylkestinget sin behandling av bompengesøknaden
- Utbetaling av innsparte ferjetilskot over 15 år utan kompensasjon for renter og prisstigning
- Gjennomsnittleg bompengetakst pr. kjøretøy ved forskotsinnkrevjinga:
 - 28,50 kr (2005-kr)
 - Gjennomsnittleg bompengetakst pr. kjøretøy ved etterskotsinnkrevjinga: 126,70 kr (2005-kr)
 - Årlege kostnader ved etterskotsinnkrevjinga: 4,6 mill. kr
 - Start på forskotsinnkrevjinga: vinteren/våren 2006.
 - Start på etterskotsinnkrevjinga: i løpet av 2011.

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til om lag 15 år. Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma, og delen til bompengeselskapet/lokale styresmakter (90 pst.) blir dekt med bompengar
- Ingen årleg trafikkvekst etter opninga av prosjektet
- Eingongsauken av trafikken etter opninga blir redusert til 50 pst.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år

Med desse føresetnadene er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til om lag 22 år, dvs. ein auke på om lag 7 år. I eit slikt tilfelle vil ordninga med betinga refusjon bli nytta. Dersom det blir føreset at 100 mill. kr blir utbetalt i 2013, er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til vel 19 år.

Utan årleg trafikkvekst etter opninga av prosjektet og reduksjon av eingongsauken til 50 pst. vil innkrevjingsperioden auke med vel 6 år dersom det ikkje blir lagt til grunn takstauke og betinga refusjon. Dersom prosjektkostnadene aukar opp til kostnadsramma medan dei andre basisføresetnadene står fast, vil innkrevjingsperioden auke med vel 4 år.

7.7 Fylkeskommunale garantiar og betinga refusjon

Som det framgår av kapittel 4 har fylkestinget i møtet 15. desember 2004 fatta vedtak om fylkeskommunale garanti for eit bompengelån på inntil 1 300 mill. kr (2004-kr). Fylkeskommunen har vidare akseptert at ordninga med betinga refusjon kan nyttast for dette prosjektet med inntil 100 mill. kr (2004-kr).

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje er mogleg å handtere innafor ein bompengperiode på om lag 20 år etter at realtakstane er auka med inntil 20 pst., og bompengeselskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen over Hordaland si investeringsramme til øvrige riksvegar.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Formålet med prosjektet er å betre kommunikasjonsnane både lokalt for kommunane i indre Hardanger, regionalt og for fjerntrafikken aust-vest (Bergen-Oslo) og nord-sør (Rogaland og Sogn og Fjordane). Prosjektet vil erstatte dagens ferjesamband på rv 7/rv 13 mellom Bruravik og Brimnes. Hardangerbrua er planlagt som tofelts hengebru med gang- og sykkelveg. Prosjektet omfattar også 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen.

Prosjektet skal finansierast gjennom bompengar, fylkeskommunale og kommunale tilskot, innsparte ferjetilskot og ordinære statlege midlar. Det er ein føresetnad at finansieringa i hovudsak skal skje gjennom bompengar og lokale tilskot. Fylkestinget har gått inn for å setje av inntil 180 mill. 2006-kr frå ordinære statlege midlar. Dette er gjort for å oppnå at etterskotsinnkrevjinga blir ned mot 15 år. Fylkeskommunen har vidare garantert for opp til 1 300 mill. 2004-kr i låneopptak.

Trafikkprognosane for prosjektet er usikre. Fleire konsulentar har vore engasjerte for å kvalitetssikre trafikkgrunnlaget. Ved den eksterne kvali-

tetssikringa konkluderer konsulenten med at den årsdøgntrafikken i opningsåret som Statens vegvesen har lagt til grunn, representerer eit nokså nøkternt anslag. Samferdselsdepartementet sluttar seg til dette.

Konsulenten ved den eksterne kvalitetssikringa meiner at prosjektet burde vore vurdert innafør ei større ramme der ulike framtidige samband nord-sør og aust-vest blir sett i samanheng før endeleg vedtak om utbygging. Samferdselsdepartementet viser til at Hardangerbrua både vil inngå i stamvegnettet (rv 13) og øvrig riksvegnett (rv 7). Det er føresett at Hardangerbrua i hovudsak blir finansiert gjennom bompengar og lokale tilskot. I det gjeldande styringssystemet skal dessutan fylkeskommunen sine prioriteringar tilleggast avgjerande vekt for dei statlege investeringane på øvrig riksvegnett. Hordaland fylkeskommune er villig til å bruke midlar frå ramma til øvrige riksvegar til eit prosjekt som også inngår i stamvegnettet. Samferdselsdepartementet legg vekt på at prosjektet inngår i både eit ferjefritt samband nord – sør og aust – vest, og brua vil tene fleire formål og gi betre kommunikasjonar både lokalt i indre Hardanger, regionalt og for fjerntrafikken.

På bakgrunn av utgreinga av konsekvensar for villreinen på Hardangervidda, som er anslått å vere

ferdigstilt i 2006, vil spørsmålet om miljøtunnelar på Hardangervidda bli vurdert. Viss ei tunneløysing blir valt, ser Regjeringa det som aktuelt å forlenge bompengeperioden for å bidra til å finansiere dette.

9 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

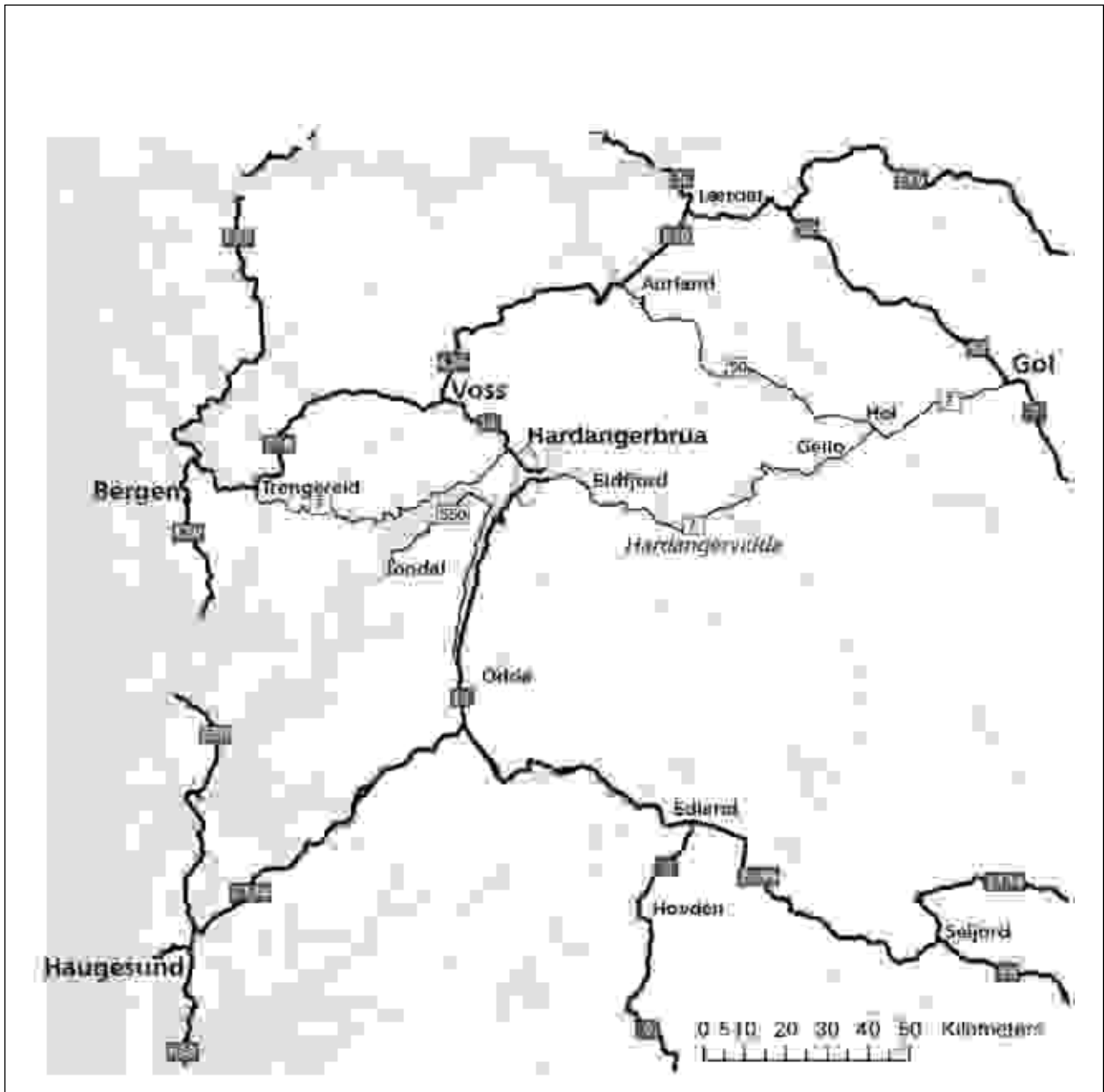
til vedtak om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Hardangerbrua AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 7/rv 13 Hardangerbrua og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

Vedlegg 1**Oversiktskart**

Figur 1.1 Oversiktskart



Trykk: A/S O. Fredr. Arnesen, November 2005