



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 134 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 12. september 2014,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Os og Bergen kommunar i Hordaland.

E39 mellom Os og Bergen har svært låg standard ut frå trafikkmengda og vegen sin funksjon. Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg i ny trasé mellom Svegatjørn i Os kommune og Rådal i Bergen kommune, i hovudsak i tunnel. I tillegg blir ei strekning av rv 580 Flyplassvegen lagt i ny trasé og kopla saman med E39. Det skal etablerast tre kryss, og ei strekning av fv 163 blir rusta opp. Utbygginga vil gi store framkommelegheitsgevinstar for trafikantane.

Finansieringa er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er mellom anna omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 283, og Prop. 1 S (2013–2014), side 105. E39 Svegatjørn – Hop var omtalt alt i St. meld. nr. 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007. Det blei der vurdert som aktuelt med anleggsstart i siste del av tiårsperioden (2002–2007). Prosjektet er seinare blitt utvida. Den lokalpolitiske behandlinga av finansieringsopplegget blei gjennomført i 2008, og sak om detaljert plassering av bomstasjonane blei behandla lokalpolitisk i 2010. Det har vore kost-

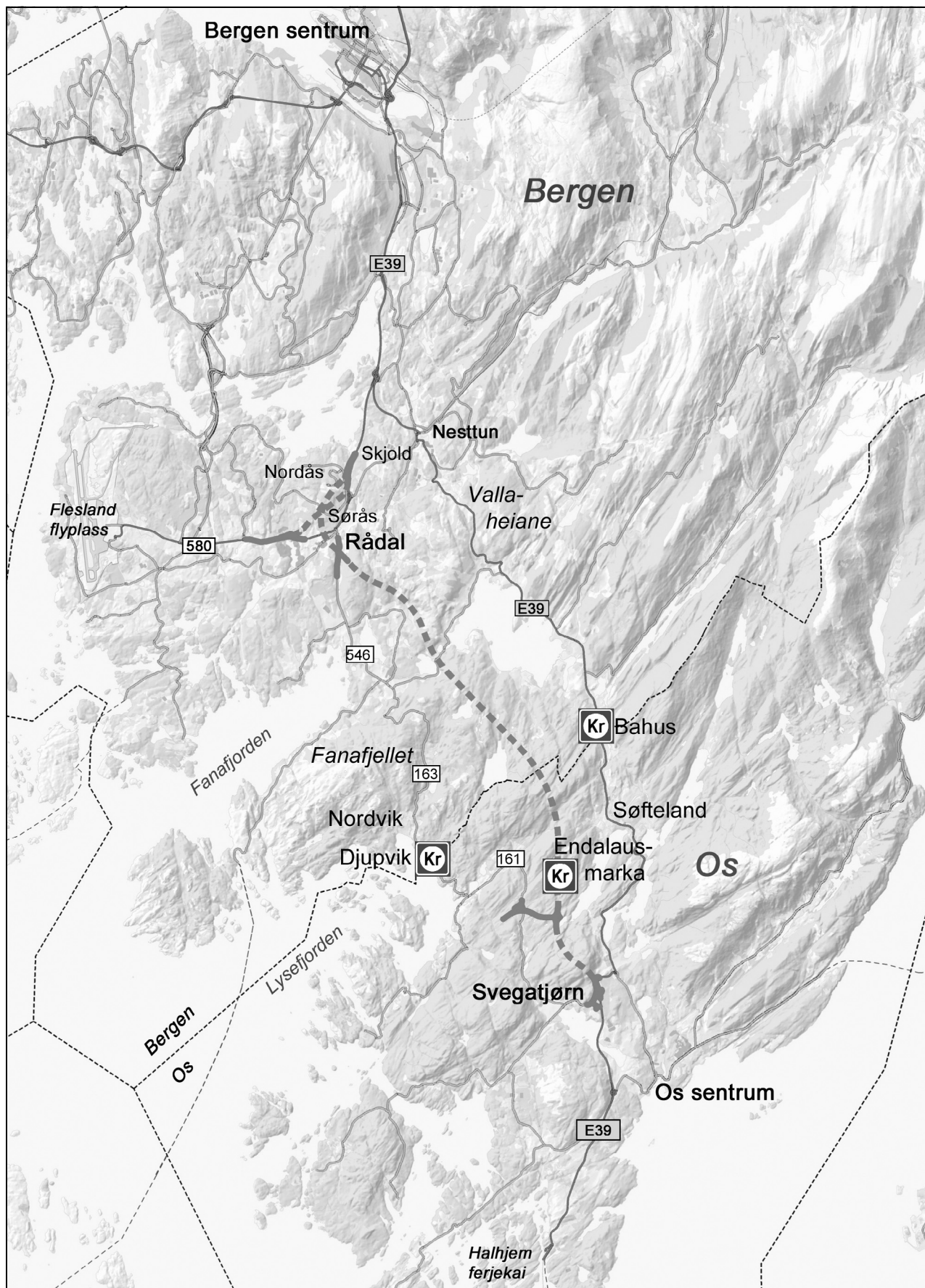
nadsauke og omreguleringar, og dei statlege midlane er blitt auka vesentleg. Arbeidet med å leggje til rette for deponering av eit stort masseoverskot har vore tidkrevjande. Nødvendige avklaringar for å fremje bompengeproposisjonen har difor ikkje vore til stades tidlegare.

Det er lagt opp til anleggsstart i 2015, med opning for trafikk i 2021–2022.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Årsdøgntrafikken på E39 ved kommunegrensa mellom Os og Bergen er om lag 13 000 køyretøy. Vegen går gjennom bustadområde, og det er skuletrafikk på det meste av strekninga. Fartsgrensa er i hovudsak 50 eller 60 km/t. Køyretida mellom Os og Bergen (29 km) er i dag om lag 35 minutt utanom rushtida. Det er rekna med at utbygginga vil føre til ein reduksjon i køyretida på om lag 17 minutt, dvs. om lag ei halvering. Rv 580 til Bergen lufthamn Flesland går gjennom tre rundkøyringar forbi Lagunen senterområde. Her er det kapasitetsproblem med lange køar både om morgonen og om ettermiddagen.

I perioden 2001–2012 blei ein person drept, 8 alvorleg skadde og 142 lettare skadde på denne strekninga av E39.



Figur 2.1 Kart som viser prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal inkl. bomstasjoner

Hovudvegane i prosjektet (E39 og rv 580) blir bygde som firefelts veg med total lengde på 17,7 km. Av dette er 14,7 km i tunnelar med to løp.

Prosjektet startar ved Sveгатjørn i Os kommune. Her blir det bygd eit nytt toplanskryss, og E39 går over frå tofelts veg til firefelts veg. Like nord for krysset går vegen inn i ein tunnel på 1,5 km. Etter denne tunnelen er det ei strekning i dagen i Endalausmarka før vegen går inn i ein ny tunnel på 9,2 km som endar i Rådal i Bergen kommune. I Endalausmarka blir det bygd toplanskryss og ein arm på vel 1 km som knyter E39 til fv 163 som går over Fanafjellet og vidare langs Lysefjorden. Krysset legg også til rette for eit nytt næringsområde som skal etablerast med massar frå tunneldrifta.

I Rådal blir det ei kort dagsone og eit nytt toplanskryss. Deretter går E39 i ein tunnel på 2,2 km til den knyter seg til dagens rv 580 ved Nordås i eit kryss som dels ligg i fjell. På grunn av kryssløysinga må dagens veg utvidast nordover. Dagsona i Rådal er kort, og av- og påkøyringsrammene vil difor gå inn i tunnelane. Ny rv 580 på denne strekninga lei trafikk i tunnel utanom senterområdet Lagunen.

Reguleringsplanane for sjølve vegprosjektet blei godkjende i 2006/2007. Grunna nye vegnormalar og nye vurderingar av trafikktryggleik og naturmiljø blei reguleringsplanane reviderte med nye kommunestyrevedtak i 2012.

Gjennomføringa av prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal vil føre til eit stort masseoverskot. Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for fleire massedeponi, både i Os og i Bergen kommunar. I Os er det planlagt massedeponi i Endalausmarka, medan det i Bergen er planlagt deponi i Hordneskogen og i Liavatnet. Deponia legg til rette for rasjonell gjennomføring av tunneldrifta, med fleire tunnelpåhogg.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og føresetnadene for finansieringsopplegget.

Det er semje mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om ei styringsramme på 6 170 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 6 690 mill. 2012-kr. Samferdselsdepartementet legg dette til grunn som styringsramme og kostnadsramme. Omrekna til 2014-prisnivå er styringsramma 6 500 mill. kr og kostnadsramma er 7 050 mill. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte er rekna til –1 080 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til –0,2.

3 Trafikkgrunnlag

Som grunnlag for fastsetjinga av trafikkgrunnlaget er det gjennomført analysar med den regionale transportmodellen (RTM). For Bergensområdet er det etablert ein delområdemodell basert på dette modellverktøyet. I tillegg er det gjennomført tilleggsanalysar basert på reisevaneundersøkinga (RVU) 2008 for Bergensområdet, trafikktejingar og erfaringstal.

I 2009 var årsdøgntrafikken i bomstasjonsnitte på eksisterande veg (E39 og fv 163) 13 180 kjøretøy. Dette blei lagt til grunn som basis i trafikkanalysen. Det er utarbeidd tre ulike prognosar; låg, middels og høg trafikk. I det følgjande er prognosen for middels trafikk nytta.

Ved opninga av ny E39 er det rekna med ein auke i trafikken på 7 pst. Det er vidare rekna med at trafikken blir redusert med 20 pst. ved innføring av bompengeneinnkrevjing. Det er venta ein årleg trafikkvekst på 2,0 pst. i perioden 2014–2020, 1,4 pst. i perioden 2020–2030 og 1,0 pst. i perioden 2030–2040. Fram til 2020 er dette litt høgare enn fylkesprognosane for Hordaland som blei utarbeidd i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023. Frå 2020 er det lagt til grunn same trafikkvekst som i fylkesprognosane.

Det er i all hovudsak semje mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om føresetnadene for trafikkgrunnlaget, inkl. den årlege trafikkveksten, og bompengeneinntektene. For å redusere uvissa tilrådde den eksterne konsulenten at det blir gjennomført nye tejingar av trafikken.

Dei fem første månadene i 2014 har Statens vegvesen gjennomført kontinuerlege tejingar av trafikken på E39 og fv 163. Tejingane viser ein auke i trafikken på om lag 4 pst. samanlikna med framskrivne tal frå trafikkanalysen. Trafikkgrunnlaget som er nytta i finansieringsanalysen, er justert opp tilsvarende. Etter dette er det lagt til grunn ein årsdøgntrafikk på 14 900 kjøretøy i basisåret 2014.

4 Lokalpolitisk behandling

Sak om delvis bompengefinansiering av prosjektet blei lagt fram til lokalpolitisk behandling våren 2004. Bergen bystyre, Os kommunestyre og Hordaland fylkesting slutta seg til opplegget for delvis bompengefinansiering.

Revidert opplegg var på høyring våren/sommaren 2008. Bergen bystyre behandla saka 24. juni 2008 og fatta følgjande vedtak:

- «1. Med henvisning til foreliggende søknad av 25.4.2008 fra Bergen – Os bompengeselskap as og de forutsetninger som der fremgår, gir Bergen kommune sin prinsipielle tilslutning til søknad om tillatelse til bompengefinansiering med innkreving etter alternativ P2 med de vilkår som er beskrevet i saken.
2. For å holde bompengetakstene på et lavest mulig nivå, oppfordres til at statlige bevilgninger til prosjektet skjer tidligst mulig i perioden 2014–2019.»

Os kommunestyre behandla saka 20. mai 2008 og fatta følgjande vedtak:

- «1. Os kommunestyre syner til godkjente reguleringsplanar for parsellen E39 Svevatjørn–Rådalen og Rådalskrysset. Plangrunnlaget for Kyststamvegen E39 Svevatjørn – Rådalen medtilknytning til Fritz Riebers veg (rv553) og tilknytning mellom Fritz Riebers veg og Flyplassvegen (rv580) er dermed komplett.
2. Os kommunestyre syner òg til tidlegare handsaming av saka i Os kommunestyre 23.03.04 og 18.12.08. Basert på transportetatane sitt framlegg til NTP 2010–19 og politiske signal frå statlege styresmakter synes det ikkje lenger realistisk å få 50/50 deling av prosjektkostnaden mellom bompengar og statlege midlar. I utkast til NTP 2010–19 er prosjektet ført opp med ca. 30 % statleg finansiering, og skjøvet ut i tid til siste del av planperioden.
3. Os kommune sluttar seg difor til den reviderte tilrådinga i bompengesøknaden datert 25.04.08 frå styret for Bergen–Os Bompengeselskap AS. Dette inneber ei bompenginnkreving med gjennomsnittleg inntekt pr køyretøy på maksimalt kr 30 kvar veg med innkreving i 4+14 år (4 år parallellinnkreving på eksisterande vegar frå 2010 og innkreving etterskotsvis i 14 år på ny og gamal E39 og F163 jfr. alternativ P2 i bompengesøknaden). Etter dagens reknemodell vil dette gi ein kostnad, utan rabatt, på om lag kr 41 pr passering for liten bil og kr 82 for tunge køyretøy. Med 40% rabatt (Autopass) vil takstane bli høvesvis 25 og 50 kr for liten og stor bil.
4. Av samla prosjektkostnad på 3.336 mill kroner, vil dette gi ein statleg del av finansieringa på rundt 40 prosent, tilsvarande 1.360 mill kroner. For å halda bompengetaksten

nede, må dei statlege løyvingane komma så tidleg som råd i perioden 2014–19.

5. Os kommunestyre syner til brev frå Statens Vegvesen av 22.11.07 vedr. Bompengesøknad for E39 Svevatjørn–Rådalen og seinare møte med politisk leiing i Samferdselsdepartementet, der det vert slått fast at bompengesøknaden først kan slutthandsamast i Stortinget parallelt med deira handsaming av NTP 2010–19 våren 2009. For å sikre raskast mogeleg oppstart av vegarbeida etter at endeleg godkjenning ligg føre i Stortinget, ber Os kommunestyre difor om at Bergen–Os Bompengeselskap AS evt. Med garantiar/støtte frå eigarkommunane søkjer Statens Vegvesen om å få forskottera prosjekteringsmidlar til prosjektet. Os kommunestyre legg til grunn byggjeart for prosjektet i 2010, og ferdigstilling i 2013/14.»

Fylkestinget behandla saka 11. juni 2008 og fatta følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget rår til at bompengesøknaden frå Bergen – Os Bompengeselskap A/S datert 29.04.08 vert godkjend etter bompengalternativ P2 i søknaden.
2. For å halda bompengetaksten nede på eit lågast mogeleg nivå ber fylkestinget om at dei statlege løyvingane må koma så tidleg som råd er i perioden 2014 – 2019.
3. Fylkestinget tek atterhald om punkt 1, og 2 i vedtaket dersom dette avvik vesentleg frå den lokalpolitiske handsaminga av bompengesøknaden i kommunane Os og Bergen.

Sak om detaljert plassering av bomstasjonane blei lagt fram for Bergen og Os kommunar i 2010.

Bergen kommunestyre behandla saka 31. mai 2010 og fatta følgjande vedtak:

- «1. Bergen kommune anbefaler plassering av bomstasjoner i tre snitt på kommunegrensen mellom Os og Bergen. Bommene plasseres i tråd med anbefalinger i Statens vegvesens rapport datert februar 2010.
2. Det etableres fritaksordningar for innbyggerne i Nordvik og innbyggerne langs E39 mellom Vallaheiane og Søfteland.
3. Bergen kommune anbefaler primært at fritaket etableres i tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer for fritak i to boligområder i Trondheim (Klett og Være).

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2014-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	200	1 200	2 480	3 880
Bompengar	0	1 200	1 420	2 620
Sum	200	2 400	3 900	6 500

4. Bergen kommune vil alternativt anbefale at det etableres fritaksordningar for innbyggerne i Nordvik og innbyggerne langs dagens E39 basert på prinsippet med to bommer, i tråd med alternativer utredet i Statens vegvesens rapport datert februar 2010.»

Os formannskap behandla saka 15. juni 2010 og fatta følgjande vedtak:

«Os kommune rår til eit system med bomstasjonar på kommunegrensa for eksisterande E39 og Fv 163, og i dagsone for kryss i Endalausmarka for ny E39.

Os kommune rår til at det vert etablert fritaksordning for dei som bur langs E39 mellom Vallaheiane og Søfteland, og i Nordvik – i tråd med Samferdselsdepartementet sine retningslinjer for fritak i to bustadområde i Trondheim (Klett og Være).

Alternativt rår Os kommune til at det vert etablert fritaksordning for dei same områda basert på prinsipp med to bommar, i samsvar med dei alternativa som Statens vegvesen har utgreidd i rapport datert februar 2010.»

Hordaland fylkesting behandla sak om å stille garanti for bompengelånet i møte 11. juni 2014. Det blei fatta følgjande vedtak:

«Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuld-nargaranti for lån på inntil 3 500 mill. kr (2014 kr) som Bergen–Os Bompengeselskap AS tar opp til finansiering av E39 Svevatjørn – Rådal.

Garantiperioden strekkjer seg fram til utgangen av 2038.»

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for E39 Svevatjørn – Rådal omfattar statlege midlar og bompengar. Den stat-

lege delen er 60 pst. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Statlege midlar

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 3 480 mill. kr i statlege midlar inkl. kompensasjon for meirverdiavgift i perioden 2014–2023, omrekna til 2014-prisnivå. Etter nye vurderingar av bompengepotensialet blei det i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2014–2017 lagt til grunn ei statleg ramme på 3 680 mill. kr, fordelt med 1 450 mill. kr i første fireårsperiode og 2 230 mill. kr i siste seksårsperiode.

Gjennom behandlinga av budsjettproposisjonane for 2011, 2012 og 2013 har Stortinget løyvd til saman om lag 150 mill. kr til planlegging, prosjektering og førebuing til anleggsstart. I tillegg er det nytta om lag 50 mill. kr av statlege planleggingsmidlar, dvs. til saman 200 mill. kr før 2014. For 2014 er det løyvd 50 mill. kr.

Etter at handlingsprogrammet blei utarbeidd, har framdriftsplanen til utbygginga blitt endra, jf. kap 1. Det er no lagt til grunn at ein større del av midlane til prosjektet vil bli nytta i siste seksårsperiode.

Bompengar og bompengeplegg

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Os og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga vil skje på ny E39 i Endalausmarka, på eksisterande E39 ved Bahus og på fv 163 ved Djupvik.

Kravet om samanheng mellom nytte og betaling er presisert i Meld. St. 26 (2012–2013), side 93. Nytteprinsippet inneber at dei som betalar bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet som bompengane finansierer. Samtidig må dei som har nytte av vegprosjektet som bompengane finansierer, vere med å betale. Vidare er det presisert at

det kun unntaksvis bør opnast for å krevje inn bompengar på sidevegnettet.

Det blir lagt opp til å gjennomføre utbetringar på fv 163 som del av prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal. Trafikantane på fylkesvegen får nytte gjennom desse utbetringane. Trafikantane på eksisterande E39 får nytte gjennom betre trafikktryggleik og betre miljø. Utan bomstasjon på eksisterande E39 vil innkrevjinga av bompengar på ny E39 føre til trafikkoverføring, slik at dei planlagde gevinstane for trafikktryggleik og miljø langs eksisterande E39 ikkje blir oppnådde.

I samband med behandlinga av saka om detaljert plassering av bomstasjonane har dei to kommunane gått inn for fritak for innbyggjarane i Nordvik og for innbyggjarane mellom Vallaheiane og Søfteland. Kommunane har ikkje presisert kven som ev. skal bli omfatta av fritaket. Statens vegvesen legg til grunn at det kan vere tale om innbyggjarane i inntil 8 grunnkretsar med ei samla trafikkmengd gjennom bomstasjonane på i storleiksorden 1 000 køyretøy pr. døgn (ÅDT). Statens vegvesen viser til at dette er trafikk som får nytte i tråd med nytteprinsippet; dels på ny E39 og dels på fv 163 og eksisterande E39. Ein reduksjon i ÅDT på i storleiksorden 1 000 køyretøy vil dessutan svekke finansieringsgrunnlaget for prosjektet vesentleg. Statens vegvesen har tilrådd at det ikkje blir gitt fritak for innbyggjarane i Nordvik og for innbyggjarane mellom Vallaheiane og Søfteland. Samferdselsdepartementet er samd i vurderingane til Statens vegvesen.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn parallell- og etterskotsinnkrevjing. Samferdselsdepartementet viser til at det i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 94, er presisert at etterskotsinnkrevjing skal vere hovudregelen og at parallellinnkrevjing kun bør tillatast i avgrensa omfang, hovudsakeleg i bypaker. I denne proposisjonen er etterskotsinnkrevjing lagt til grunn.

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det vidare presisert at planlagt bompengerperiode for eit enkeltprosjekt som hovudregel skal vere 15 år etter trafikkopning. På bakgrunn av dei lokalpolitiske vedtaka har Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen likevel lagt til grunn 18 års innkrevjingsperiode.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange til eit fåtal selskap. På side 5 i nemnde proposisjon varslar regjeringa også at den vil innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det er etablert bompengeselskap for dette prosjektet, Bergen–Os Bompeng

geselskap AS, og bompengeavtalen vil difor bli inngått med dette selskapet, jf. kap. 8. Det er imidlertid ein føresetnad for rentekompensasjonen at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte.

I Prop. 119 S (2013–2014) har departementet varsla ei overgangsordning fram til ei ordning med rentekompensasjon er etablert. Ordninga inneber at lokale garantistyresmakter får tilbod om at takstane kan baserast på ei lågare rekneteknisk lånerente enn 6,5 pst. som har vore vanleg dei siste åra. I tråd med det Hordaland fylkesting har lagt til grunn ved garantivedtaket av 11. juni 2014 er det i denne proposisjonen nytta ei lånerente på 5,5 pst. I tråd med Prop. 119 S (2013–2014) er det ein føresetnad for denne lågare rekneteknisk lånerenta at lokale styresmakter legg prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte.

I Meld. St. 26 (2012–2013), side 96, blei det for nye bompengeprojekt lagt opp til at det kun skal vere 10 pst. rabatt for alle køyretøy (med etterskotsbetaling). I Innst. 450 S (2012–2013) slutta eit fleirtal i komiteen seg mellom anna til at samordning av takst- og rabattsystem er eit viktig tiltak for å effektivisere bompengedrifta. Samferdselsdepartementet legg til grunn ein rabatt på 10 pst. ved bruk av brikke, både for lette og tunge køyretøy. Dette fører til lågare grunntakstar (takstar før rabatt) enn med 40 pst. rabatt (med forskotsbetaling) som blei lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlinga.

Ved den lokalpolitiske behandlinga blei det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt pr. passering/gjennomsnittstakst på 30 kr i 2007-prisnivå. Omrekna til 2014-prisnivå er dette om lag 39 kr. Det blei lagt til grunn at tunge køyretøy (tillatt totalvekt over 3 500 kg) skal betale det doble av lette køyretøy (tillatt totalvekt inntil 3 500 kg). Basert på dette er det førebels rekna ut at taksten blir 43 kr for lette køyretøy og 86 kr for tunge køyretøy. Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Endeleg forslag til takst- og rabattsystem vil bli lagt fram for fylkeskommunen og dei to kommunane før Statens vegvesen Vegdirektoratet fattar takstvedtak.

Det er venta eit forbruk på om lag 100 mill. kr i 2014. Av dette er om lag 50 mill. kr føresett stilt til dispensasjon av bompengeselskapet.

Nærare om finansieringsopplegget

Eventuelle kostnadsoverskridingar ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjel-

dande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal følgjeleg dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekt med statlege midlar.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. skal fordelast mellom statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle kostnadsreduksjonar utover 10 pst. skal tilfalle staten.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårlegare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke realtakstane med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingstida med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årleg prisstiging: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 15 mill. kr.

Med desse føresetnadene er samla innkrevjingsperiode rekna til 18 år. Innføring av ei rentekompensasjonsordning vil føre til reduserte finansieringskostnader for prosjektet og dermed at innkrevjingsperioden kan kortast ned eller takstane kan reduserast.

I denne proposisjonen er det lagt til grunn samla bompengeinntekter på om lag 5 mrd. kr i 2014-prisnivå. Om lag 2 620 mill. kr er føresetta nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 2 100 mill. kr til å dekkje lånerenter (basert på 5,5 pst. lånerente) og om lag 270 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsoverslaget/prognose for sluttkostnad aukar opp til kostnadsramma og bompengeselskapet dekkjer sin del av auken.
- Årsdøgntrafikken blir redusert med ytterlegare 15 pst. frå opninga av prosjektet.
- Ingen årleg trafikkvekst frå opninga av prosjektet.
- Det blir gjennomført takstauke på 20 pst. etter to år frå opninga av prosjektet.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 23 år, dvs. ein auke på om lag 5 år ut over basisalternativet.

6 Fylkeskommunal garanti

Gjennom vedtak i fylkestinget 11. juni 2014 har Hordaland fylkeskommune stilt sjølvskuldnargaranti for eit maksimalt bompengelån på 3,5 mrd. kr, jf. kap. 4. Garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at utbygginga vil eliminere ein flaskehals på E39 og utbetre ei ulykkesbelasta og miljøbelasta strekning av E39 med stor trafikk. I tillegg er utbygginga viktig for næringsutviklinga i aksene Os – Bergen, og for å styrke kontakten mellom viktige vekstområde langs E39 på heile strekninga mellom Stavanger og Bergen. Utbygginga vil også eliminere ein flaskehals på rv 580 til Bergen lufthamn Flesland.

Samferdselsdepartementet viser til at E39 Sveгатjørn – Høy var omtalt alt i St. meld. nr. 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007. Det blei vurdert som aktuelt med anleggsstart i slutten av tiårsperioden. Prosjektet er seinare blitt utvida. Det har vore kostnadsauke og omreguleringar i prosjektet, og dei statlege midlane er blitt auka vesentleg. Regjeringa legg no fram eit opplegg for utbygging og finansiering av prosjektet.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn parallell- og etterskotsinnkrevjing i til saman 18 år. Samferdselsdepartementet viser til at det i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er presisert at etterskotsinnkrevjing skal vere hovudregelen og at parallellinnkrevjing kun bør tillatast i avgrensa omfang, hovudsakeleg i bypakker. I Meld. St. 26 (2012–2013) er det vidare presisert at planlagt bompengeperiode for eit enkeltprosjekt som hovudregel skal vere 15 år etter trafikkopning. På bakgrunn av dei lokalpolitiske vedtaka meiner Samferdselsdepartementet at det i denne proposisjonen kan leggjast til grunn etterskotsinnkrevjing i 18 år.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Dette kan gi kutt i administrasjonskostnader og føre til ei meir effektiv drift. I tillegg vil det kunne redusere lånerenta. For å ytterlegare spare bilistane frå å dekkje store

løpande finansieringskostnader, vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det er ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte.

ratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E39 Svevatjørn – Rådal i Hordaland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirekto-

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E39 Svevatjørn – Rådal 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 E39 Svevatjørn – Rådal i Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E39 Svevatjørn – Rådal i Hordaland

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E39 Svevatjørn – Rådal i Hordaland. Vilråra framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.