



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 183 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 16. april 2021,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark. Prosjektet gjeld bygging av 2,9 km tofelts fylkesveg i ny trasé.

Fv. 359 gjennom Stoadalen er svingete, trang, har låg trafikktryggleik og er lite skikka til ferdsel for mjuke trafikantar. Delar av vegstrekningen ligg tett opp til verneverdige bustadområder. Framkomme for tunge køyretøy på dagens veg er svært redusert. Utbygginga omfattar etablering av 2,9 km ny fylkesveg på strekningen Kaste – Stoadalen. Ny veg går utanfor Lannaområdet og vil forbetre forholda for bebuarar, mjuke trafikantar og for gjennomfartstrafikken, i tillegg til å redusere dei miljømessige ulempene.

Finansieringa er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det blir lagt opp til anleggsstart i løpet av 2021 med ferdigstilling i 2023.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Fv. 359 er hovudforbindelsen mellom Ulefoss og Lunde. Vegen er mykje brukt til lokaltransport, og

er eit viktig bindeledd mellom Lunde og nedre og midtre Telemark. Fv. 359 gjennom Stoadalen er svingete, trang, har låg trafikktryggleik og er lite skikka til ferdsel for mjuke trafikantar. På strekningen Odden – Lanna ligg vegen tett opp til verneverdige bustadområder, og med Telemarkskanalen tett inntil vegen på den andre sida. Fartsgrensa varierer mellom 40 og 60 km/t.

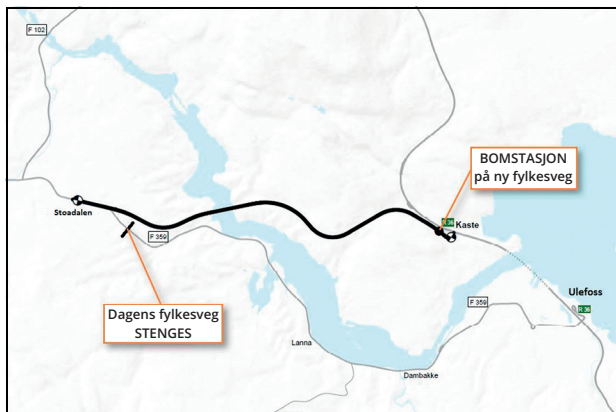
Framkomme for tunge køyretøy på dagens veg er svært redusert. Vegen er smal på delstrekningar, stadvis med berre breidde for eitt tungt køyretøy om gongen. Tidvis hender det derfor at tunge køyretøy må rygge når to tunge køyretøy møtes. Det er ikkje fortau eller gangveg på strekningen.

I tidsperioden 1977–2019 har det vore 43 ulykker. Frå 2010–2019 har det vore 2 ulykker med alvorlig skadde, 5 med lettare skadde og 2 med ukjent skadeomfang, totalt 9 ulykker.

Kostnadane til prosjektet, inkludert etablering av bomstasjon, er rekna til 306 mill. 2019-kr. Omrekna til 2020-prisnivå er kostnadsoverslaget 314,7 mill. kr.

Vestfold og Telemark fylkeskommune legg til grunn at den fylkeskommunale delen skal være 174 mill. 2019-kr. Omrekna til 2020-prisnivå utgjør dette 178,4 mill. 2020-kr.

Det er lagt til grunn gjennomføring av anlegget i perioden 2021–2023. I finansieringsutrek-



Figur 2.1 Kart over ny fv. 359 Kaste – Stoadalen med bomstasjon

ningane er det lagt til grunn at den nye strekningen blir opna for trafikk rundt utgangen av 2023.

Planlagt skilthastighet er 80 km/t. Det er ikkje planlagt vesentleg redusert køyretid på dette prosjektet. Den vil bli omtrentleg uendra. Prosjektet vil likevel gi betre framkomme, og betre trafikktryggleik, spesielt for gåande og syklende. Det er planlagt ein reduksjon i ulykker på den nye vegen, da talet på avkøyringar og kryss vil bli vesentleg redusert. Vidare vil støybelastninga for bebuarane bli forbetra. Planlagt vegbredde vil vere 7,5 m.

Reguleringsplan for prosjektet blei vedteke av Nome kommune 8. desember 2016.

Samfunnsøkonomiske netto nytte til prosjektet er rekna til om lag -209 mill. kr. Netto nytte per budsjettkrone er rekna til -0,81. Utan bompengefinansiering er samfunnsøkonomiske netto nytte til prosjektet rekna til om lag -220 mill. kr, og netto nytte per budsjettkrone er rekna til -1,93.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Nome kommune behandla saka i møte i bystyret 5. desember 2019 og fatta følgjande vedtak:

1. Utbygging av fv. 359 Kaste – Stoadalen del-finansieres som vist i Statens vegvesens reviderte faglige grunnlag versjon datert 12. november 2019.
2. Det legges til grunn om lag 15 års etterskuddsinnkreving i en bomstasjon med tovegs innkreving på ny fv. 359 ved Kaste som vist i Statens vegvesens saksgrunnlag. Dagens fv. 359 stenges øverst i Stoadalen, og det etableres ikkje bomstasjon på dagens veg ved Dambakke.
3. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 20,00 kroner (2019-

prisnivå). Det tas utgangspunkt i at dette vil tilsvare en grunntakst på 25 kroner for takstgruppe 1 og 50 kroner for takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten reguleres i takt med prisstigningen, grunntakstene tilpasses denne.

4. Takst- og rabattordninger forutsettes å følge gjeldende takstretningslinjer. Det legges opp til følgjande rabatt- og fritaksordninger for kjøretøy med brikke og gyldig avtale:
  - Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt
  - Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler halv takst av ordinære kjøretøy i takstgruppe 1.
  - Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 passerer gratis.
  - Det innføres et passeringstak 40 per kalendermåned for takstgruppe 1.
  - Øvrige fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer grunntakstene tilpasses denne.

Telemark fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 12. desember 2019 og fatta følgjande vedtak:

1. Utbygginga av fv. 359 Kaste – Stoadalen blir delfinansiert som vist i Statens vegvesens reviderte faglege grunnlag versjon datert 12. november 2019.
2. Det blir lagt til grunn om lag 15 års etterskotsinnkreving i ein bomstasjon med tovegs innkreving på ny fv. 359 ved Kaste som vist i Statens vegvesens saksgrunnlag. Dagens fv. 359 blir stengt øvst i Stoadalen, og det blir ikkje etablert bomstasjon på dagens veg ved Dambakke.
3. Det blir lagt til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal vere 20,00 kroner (2019 prisnivå). Det blir tatt utgangspunkt i at dette vil svare til ein grunntakst på 25 kroner for takstgruppe 1 og 50 kroner for takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten blir regulert i takt med prisstigninga, grunntakstane tilpassast denne.
4. Takst- og rabattordningar er føresette å følgje gjeldande takstretningslinjer. Det blir lagt opp til følgjande rabatt- og fritaksordningar for køyretøy med brikke og gyldig avtale:
  - Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt
  - Nullutslippskøyretøy i takstgruppe 1 betaler halv takst av ordinære køyretøy i takstgruppe 1.
  - Nullutslippskøyretøy i takstgruppe 2 passerer gratis.
  - Det blir innført eit passeringstak 40 per kalendermånad for takstgruppe 1.

- Øvrige fritak for betaling i samsvar med gjeldande takstretningslinjer, grunntakstane blir tilpassa denne.
- 5. Bompengeprojektet blir lagt inn som eit prosjekt i eit heileigd dotterselskap under Vegfinans AS, prosjektselskapet Vegfinans fv. 359 Kaste – Stoadalen AS.
- 6. Telemark fylkeskommune yter eit ansvarleg lån til Vegfinans AS på 125.000,- kr til bruk som aksjekapital ved stifting av prosjektselskapet.
- 7. Telemark fylkeskommune finansierer 56,9 pst. av kostnadane innanfor pluss/minus 10 pst. av kostnadsoverslaget på 306 mill. 2019-kr. Kostnadsauke som overstig 10 pst. utover prisstigning blir dekt av Telemark fylkeskommune. Kostnadsreduksjon på meir enn 10 pst. føreset å komme til Telemark fylkeskommune.
- 8. Under føresetnad av Kommunal og moderniseringsdepartementets si godkjenning, garanterer Telemark fylkeskommune ved sjølvskuldarkausjon for prosjektet si gjeld. Det samla garantibeløpet er avgrensa opp til 167 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle samla renter og omkostningar, dvs. totalt 184 mill. kr. Garantisten har rett til å sikre garantien med første prioritet i pant i selskaps rettighet til å innkrevje bompengar.
- 9. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingstida kan i særskilte høve forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samla garantitid blir på inntil 24 år frå første opptrekk på finansieringa i forbindelse med rekvisisjonar frå Statens vegvesen.
- 10. Garantisten sitt utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ein forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil prosjektselskapet si gjeld er nedbetalt og reduserast i takt med nedbetalinga av lånet.

### 3.1 Endra garantivedtak for fv. 359 Kaste – Stoadalen

Samferdselsdepartementet sendte grunnlagsmaterialet og utkastet til proposisjon for dette prosjektet til Statens vegvesen for kvalitetssikring, slik det er lagt opp til etter fylkesreformen. Statens vegvesen viste at Vestfold og Telemark fylkeskommune legg opp til ei lånegjeld på 167 mill. kr i år 2023. Beløpet er gitt i 2019-kroner,

og vil dermed overstige garantibeløpet Vestfold og Telemark fylkeskommune har garantert for ved innkrevjingsstart årsskiftet 2023/2024. I tillegg krev ein ytterlegare 10 pst. utover det som Vestfold og Telemark har fått tilslutning for. Statens vegvesen meiner dette beløpet på 167 mill. kr bør vere om lag 25 mill. kr høgare, noko som krev nytt garantivedtak i fylkeskommunen. Samferdselsdepartementet slutta seg til Statens vegvesen si vurdering, og ba Vestfold og Telemark fylkeskommune endre garantivedtaket.

Vestfold og Telemark fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 1. september 2020 og fatta vedtak i tråd med Statens vegvesen si tilråding: «Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldarkausjon for eit maksimalt låneopptak for Vegfinans Vestfold og Telamrk AS, avgrensa oppad til 192 mill. kr. For lån til finansiering av Vegfinans fv. 359 Kaste – Stoadalen AS. Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle samla renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir følgjelig 211,2 mill. kr.

Garantien omfattar også inngåtte sikringsavtalar tilknytta lånefinansieringa til prosjektet. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer samstundes ved sjølvskuldarkausjon for Vegfinans fv. 359 Kaste – Stoaledalen si gjeld ovanfor Vegfinans Vestfold og Telemark AS avgrensa til same beløp.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i Vegfinans fv.359 Kaste – Stoadalen AS rett til å innkrevje bompengar, med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle samla renter og omkostningar.

Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Vestfold og Telemark Fylkeskommune i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilde tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 24 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Vestfold og Telemark fylkeskommune. For å redusere garantistens økonomiske risiko, kan Vegfinans fv. 359 Kaste – Stoadalen AS ved sviktande økonomi, søke ei auke i gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt garantiansvar blir redusert i takt med den faktiske

nedbetalinga av Vegfinans Vestfold og Telemark AS og Vegfinans fv.359 Kaste – Stoadalen AS si gjeld.

Vestfold og Telemark fylkeskommune innestår ovanfor Vegfinans Vestfold og Telemark AS og Vegfinans fv.359 Kaste – Stoadalen AS at dersom den gitte garantien blir gjort heilt eller delvis gjeldande, skal fylkeskommunen verken opptre på ein måte, eller utøve sine regressmoglegheiter slik at det skjer skjult eller open kryssubsidiering mellom nokre av selskapa finansiert av Vegfinans Vestfold og Telemark AS eller for midlar som kjem frå slike prosjekt.

Garantiene blir gitt under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet si godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.

## 4 Trafikkgrunnlag

Dagens årstdøgnetrafikk (ÅDT) på den aktuelle strekninga av fv. 359 Kaste – Stoadalen er om lag 2400 køyretøy. 10 pst. av desse er tunge køyretøy.

Det er gjennomført utrekningar med regional transportmodell RTM versjon 4. Utrekningane er gjort i ein enkel delområdemodell «DOM Nordstoga» som dekker fylkene Telemark og Buskerud. Transportmodellutrekningane blei gjort for ein gjennomsnittstakst på 25 kroner, som er høgare enn det som i etterkant viste å vere nødvendig for bompengeutrekningane.

Trafikkreduksjonen på grunn av bompengar har ulike årsaker: nokon vel ei anna køyrerute, nokon vel å ikkje reise eller vel eit anna mål for reisa. Det er ingen andre naturlege alternative ruter for dei som skal mellom Lunde og Ulefoss, og det blir derfor lagt til grunn at avvisinga i stor grad gjeld endring av reisemål eller utelatte reiser.

Utrekningane viser at bompengeinnkrevjing med bompengoordninga som er foreslått nedanfor, inneber at ÅDT gjennom bomstasjonen blir om lag 1850 køyretøy.

Det er ikkje gjennomført egne utrekningar for tunge køyretøy (godstransport). Bompengeutrekningane nedanfor legg derfor til grunn at avvisinga for tunge køyretøy er proporsjonal med avvisinga for lette køyretøy, slik at tunge køyretøy framleis utgjør 10 pst. av total ÅDT. Dette kan vere ei noko forsiktig forventning, da godstransporten som regel er noko mindre følsam for innkrevjing av bompengar enn lette køyretøy.

For den generelle trafikkutviklinga er det teke utgangspunkt i trafikkveksten frå prognosane som

blei utarbeida for Telemark i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. Ein har likevel valt å halvere prognosane for årleg vekst, sidan det må planleggast mindre vekst på ein fylkesveg enn på riksvegar. Det er følgjelig rekna med ein årleg trafikkvekst som i starten er satt til 0,7 pst. årleg, og som frå år 2028 blir redusert til 0,45 pst. årleg.

## 5 Forslag til finansiering

Prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen er føresett finansiert med fylkeskommunale midlar og bompengar. Det er lagt til grunn at 56,9 pst. av kostnadene blir finansiert med fylkeskommunale midlar og 43,1 pst. med bompengar. Med utgangspunkt i prosjektet sitt kostnadsoverslag på 313,7 mill. 2020-kr inkl. mva., inneber dette eit fylkeskommunalt bidrag på 178,4 mill. kr og eit bompengebidrag på 135,3 mill. kr.

### *Bompengar og bompengeplegg*

Finansieringsopplegget bygger på ein automatisk bomstasjon på ny fv. 359 og at eksisterande fv. 359 blir stengt øvst i Stoadalen, som vist i Figur 2.1 side 2. Det er føresett bompengeinnkrevjing i begge retningar.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1) skal betale dobbel takst av grunntaksten for takstgruppe 1 (køyretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1). Vidare legg ein til grunn at køyretøy i takstgruppe 1 blir gitt 20 pst. rabatt med gyldig brikke og avtale. Det blir ikkje gitt brikkerabatt for køyretøy i takstgruppe 2.

Nullutslepps-køyretøy i takstgruppe 1 blir gitt 50 pst. rabatt i forhold til taksten for ordinære køyretøy etter rabatt, mens nullutslepps-køyretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt (gratis). Det er vidare lagt til grunn eit passeringstak på 40 passeringar per måned for køyretøy i takstgruppe 1. Alle rabattar føreset gyldig brikke og avtale. Elles gjeld dei til ein kvar tid gjeldande takstretninglinjer for bompengeprojekt.

Det er føresett at takstane blir justert i forhold til prisutviklinga, og at det regionale bompengeselskapet Vegfinans delfinansierer utbygginga og handterer trafikantbetalinga.

Det er lagt til grunn bompengeinnkrevjing i 15 år. I finansieringsutrekningane er det lagt til grunn etterskotsvis bompengeinnkrevjing i perioden 2024–2038.

Med dei føresetnadane som elles er lagt til grunn for finansieringsanalysen, legg dei lokalpolitiske vedtaka følgeleg til grunn ein gjennomsnittstakst per passering på 20 kr i 2019-prisnivå. Dette er nødvendig gjennomsnittsinntekt for samtlige passeringar for at prosjektet skal være nedbetalt på 15 år. Dette medfører følgjande basis-takstar:

- Takstgruppe 1: 25 kr
- Takstgruppe 2: 50 kr

Det er i utrekningane lagt til grunn at delen nullutsleppskøyretøy vil vere på opptil 15 pst. og ein brikkeandel på 90 pst. for takstgruppe 1. Det er lagt til grunn bortfall av inntekter for 8 pst. av passeringane pga. passeringstaket, avskrivningar og fritak etter takstreningslinjene.

Gjennomsnittstaksten ligg litt under grunn-takst for takstgruppe 1, noko som er normalt i mange av dagens innkrevjingsordningar utanfor bystrøk. Årlege innkrevjings- og driftskostnader ligg på nivå med samanliknbare innkrevjingsordningar.

I tråd med føresetnadane i Prop. 1 S (2016–2017) vil fastsett gjennomsnittstakst bli brukt 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 halde ved lag. Før start på innkrevjingene vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk lånerente, trafikk (ÅDT og fordeling mellom køyretøygrupper) og utbyggingskostnad. Forslag til takstjusteringar som følgje av dette føreset tilslutning frå Vestfold og Telemark fylkeskommune som garantist.

#### *Andre føresetnader for finansieringa*

Eventuelle kostnadsaukingar ut over ordinær prisstigning skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette inneber at kostnadsaukingar opp til 10 pst. skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som i finansieringsplanen. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka skal kostnadsaukingar utover 10 pst. bli dekket av Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjonar skal fordelast mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet i forhold til partane sin del av finansieringa.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn planlagt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke gjennomsnittstaksten

med inntil 20 pst. og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkføresetnadane framgår av kap. 4. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første ti åra frå byggestart, deretter 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 2,5 mill. kr
- Gjennomsnittsinntekt per passering: kr. 20

Med desse føresetnadane er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter er rekna til om lag 222 mill. 2020-kr der 135 mill. kr er føresett nytta til å dekke delar av investeringskostnadane, om lag 49 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 38 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er rekna på et optimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Kostnadene blir redusert med 10 pst.
- Årsdøgntrafikken er 10 pst. høgare enn planlagt
- Utrekningsteknisk lånerente blir redusert med eit prosentpoeng
- Elles er dei same føresetnadane som i basisalternativet lag til grunn

Med desse føresetnadane er innkrevjingsperioden rekna til 10,5 år. Alternativt kan gjennomsnittstaksten haldast tilnærma uendra utan justering for prisvekst gjennom heile innkrevjingsperioden, og innkrevjingsperioden ført vidare i om lag 15 år. Det siste føreset at reell prisvekst ikkje overstig to pst. årleg.

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

- 10 pst. kostnadsauke
- Årsdøgntrafikken i opningsåret er 10 pst. lågare enn planlagt
- Årleg trafikkvekst blir halvert i forhold til basisalternativet.
- Utrekningsteknisk lånerente blir auka med eit prosentpoeng
- Takstauke på 20 pst. utover prisstigning etter to år

Med desse føresetnadane er innkrevjingsperioden rekna til 20 år, dvs. ei auke på fem år i forhold til basisalternativet.

Gjelda auker i dette alternativet i alle år fram til ekstraordinær takstauke på 20 pst. er gjennomført, to år etter vegopning. Det inneber at gjen-

nomsnittstaksten da blir auka til 24 kroner. Dei estimerte grunntakstane blir da omlag 30 kroner for takstgruppe 1 og 60 kroner for takstgruppe 2 (takstar gitt i 2019-prisnivå).

Maksimal lånegjeld er med desse pessimistiske føresetnadane rekna til 167 mill. kr rundt innkrevjingsstart og dei to påfølgjende åra, inntil takstane blir auka.

## 6 Fylkeskommunal garanti

Telemark fylkeskommune vedtok gjennom sitt vedtak av 12. desember 2019 å stille garanti ved sjølvskuldarkausjon for ein maksimal lånegjeld på 184 mill. kr, jf. kap. 3. Maksimal gjeld var i det pessimistiske alternativet rekna til om lag 167 mill. kr i starten av innkrevjingsperioden.

Ved kvalitetssikring viste Statens vegvesen til at fylkeskommunen har gitt beløpet i 2019-kroner, og vil dermed overstige garantibeløpet fylkeskommunen har garantert for ved innkrevjingsstart årsskiftet 2023/2024. I tillegg krev ein ytterlegare 10 pst. utover det som fylkeskommunen har fått tilslutning. Statens vegvesen meiner dette beløpet på 167 mill. kr bør vere om lag 25 mill. kr høgare. Samferdselsdepartementet slutta seg til Statens vegvesen si vurdering, og ba fylkeskommunen endre garantivedtaket.

Vestfold og Telemark fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 1. september 2020 og fatta vedtak i tråd med Statens vegvesen si tilråding. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldarkausjon for eit maksimalt låneopptak for Vegfinans Vestfold og Telemark AS, avgrensa oppad til 192 mill. kr. For lån til finansiering av Vegfinans fv. 359 Kaste – Stoadalen AS. Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle samla renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir følgjeleg 211,2 mill. kr.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantistane sitt utlegg kan dekkast gjennom ei auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og ein forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år, jf. kap. 5.

## 7 Samferdselsdepartementets vurdering

Fv. 359 er hovudferdselsåra mellom Ulefoss og Lunde. Eksisterande veg er mykje brukt til lokaltransport, og er eit viktig bindeledd mellom Lunde og nedre og midtre Telemark. Dagens veg gjennom Stoadalen er svingete, trang, har låg trafikktryggleik og er lite skikka til ferdsel for mjuke trafikantar. På strekningen Odden – Lanna ligg vegen tett opp til verneverdig bustadområder, og med Telemarkskanalen tett inntil vegen på den andre sida. Fartsgrensen varierer mellom 40 og 60 km/t.

Framkomme for tunge køyretøy på dagens veg er svært redusert. Vegen er svært smal på delstrekning, stadvis med berre breidde for eitt tungt køyretøy om gongen. Tidvis hender det derfor at tunge køyretøy må rygge når to tunge køyretøy møtes. Det er ikkje fortau eller gangveg på strekningen.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka legg Samferdselsdepartementet til grunn at Vestfold og Telemark fylkeskommune dekker kostnadsaukingar ut over 10 pst. og står som garantist for låneopptak.

I Telemark fylkeskommune sitt vedtak 12. desember 2019 er det omtalt at Statens vegvesen skal rekvirere bompengar. Etter fylkesreformen blir det lagt opp til at fylkeskommunen som utbyggjar inngår finansieringsavtale med bompengeselskapet og rekvirerer bompengar. Dette er følgt opp og framgår i Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt siste garantivedtak 1. september 2020.

## 8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Vestfold og Telemark, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med vilkåra 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 finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune.

---

**VI HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om finansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Nome kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune**

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 359 Kaste – Stoadalen i Vestfold og Telemark. Vilråra kjem fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmare reglar for finansieringsordninga.

---

---