



Prop. 133 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 11. mai 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Som omtalt i Prop. 182 S (2012–2013), er det lagt opp til ei trinnvis utbygging av delar av fv 714 mellom Stokkhaugen i Orkdal kommune og Sunde i Snillfjord kommune i Sør-Trøndelag. Gjennom behandlinga av Prop. 182 S (2012–2013) slutta Stortinget seg til finansieringsopplegget for trinn 1 av den planlagde utbygginga, jf. Innst. S nr. 39 (2013–2014). Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av trinn 2 av utbygginga. Finansieringa er basert på bompengar og fylkeskommunale midlar.

Trinn 1 vil etter planen vere nedbetalt i 2018. Det er lagt opp til anleggsstart for prosjekta i trinn 2 hausten 2017, med fullføring i løpet av 2020.

2 Omtale av utbygginga

Som det går fram av Prop. 182 S (2012–2013), utarbeidde Hitra, Frøya og Snillfjord kommunar og Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2009 ein plan for delvis bompengefinansiert utbygging av delar av fv 714 mellom Stokkhaugen i Orkdal kommune og Sunde i Snillfjord kommune. Planen omfatta 10 delprosjekt. Følgjande tiltak og prosjekt inngjekk i utgangspunktet i dei ulike trinna:

Trinn 1:

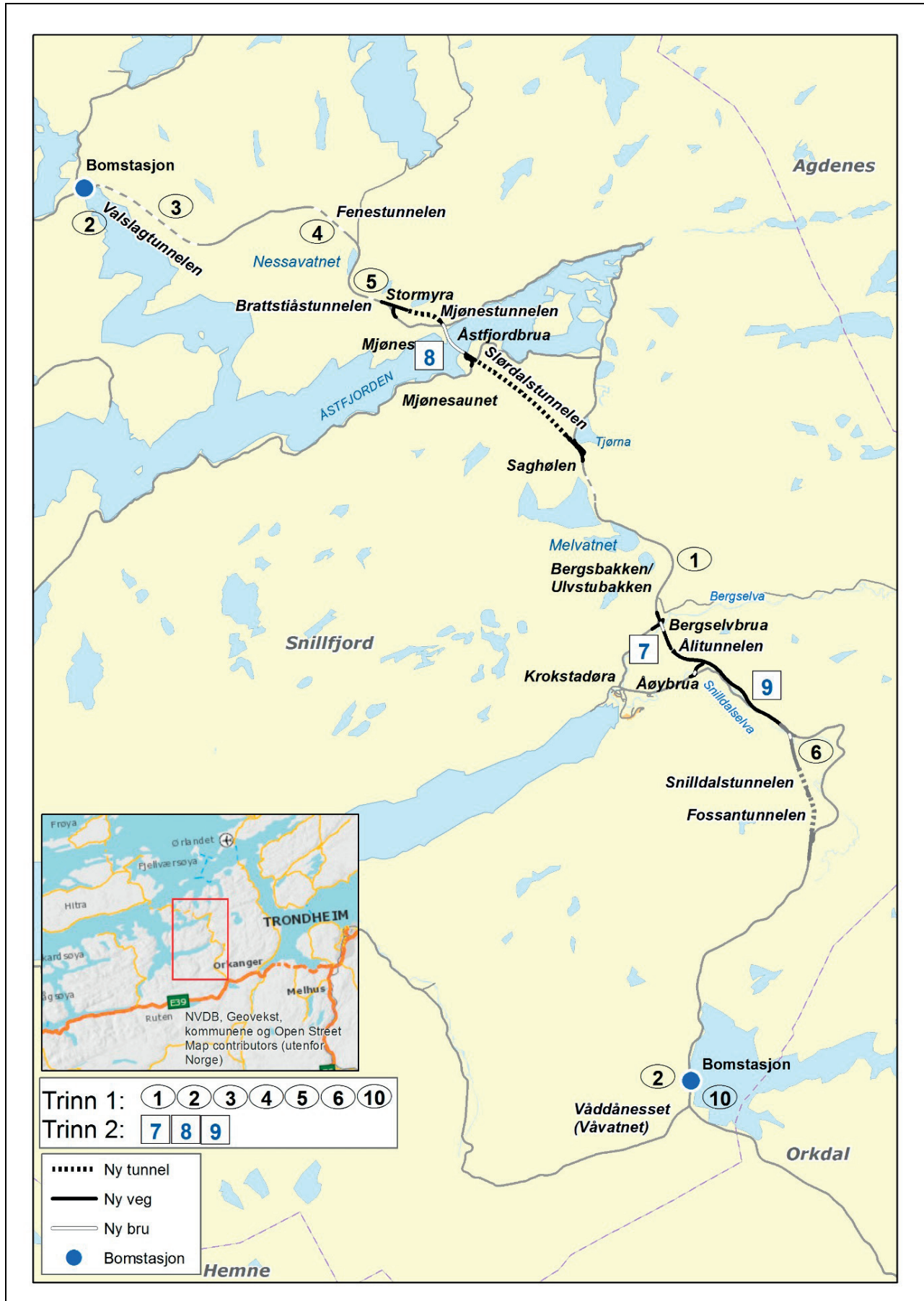
1. Ny veg Bergsbakken/Ulvstubakken (opna for trafikk i 2011)
2. Etablering av to bomstasjonar
3. Valslagtunnelen med tilhøyrande veg (opna for trafikk i januar)
4. Fenestunnelen med tilhøyrande veg (opna for trafikk i 2013)
5. Mjønes – Brattstiåsen – Nessavatnet med Brattstiåstunnelen (opna for trafikk i 2013)
6. Ny veg og tunnelar i Snilldal inkl. Fossantunnelen og Snilldalstunnelen (planlagt opna for trafikk sommaren 2017)
7. Ny veg utanom Krokstadøra inkl. bru over Snilldalselva og Bergselva samt Ålitunnelen

Trinn 2:

8. Kryssing av Åstfjorden med bru og tunnel Tjørna – Mjønesaunet, og tunnel under Mjønes-hatten
9. Utbetring av eksisterande veg langs Snilldalselva
10. Våvasstunnelen inkl. Våda ytre bru med tilhøyrande vegar

Alle delprosjekta er vist i kartskissa i fig. 2.1.

Som omtalt i Prop. 182 S (2012–2013), vart delprosjekt 3 *Valslagtunnelen med tilhøyrande veg* finansiert med statleg tilskot frå post 62 Skredsikring fylkesveg. Prosjektet vart derfor tatt ut av bompengeprosjektet.



Figur 2.1 Fv 714 Stokkhaugen – Sunde, trinn 1 og 2 – prioriterte prosjekt og tiltak

Delprosjekt 7 *Ny veg utanom Krokstadøra inkl. bru over Snilldalselva og Bergselva samt Ålitunnelen* er utsett til trinn 2 og slått saman med delprosjekt 9 *Utbetring av eksisterande veg langs Snilldalselva*.

Delprosjekt 10 *Våvasstunnelen inkl. Våda ytre bru med tilhøyrande vegar* er gjennomført i samband med delprosjekt 6 *Ny veg og tunnelar i Snilldal*. Fylkeskommunen har finansiert utbygginga for å sikre samordning med prosjektet E39 Harangen – Høgkjølen om uttak av stein.

Trinn 2 omfattar etter dette følgjande delprosjekt:

- *Delprosjekt 7/9 Ny veg utanom Krokstadøra inkl. bru over Snilldalselva og Bergselva samt Ålitunnelen*

Dagens fv 714 går gjennom Krokstadøra, som er kommunesenteret i Snillfjord. Vegen har fartsgrenser på 50 og 60 km/t og er utan gang- og sykkelveg. Prosjektet omfattar bygging av 3,7 km ny veg utanom Krokstadøra, og inkluderer to mindre bru og ein kort tunnel. Prosjektet vil korte inn fv 714 med om lag 2 km. Dette inkluderer ny veg og planlagde utbetringar på strekningar i tidlegare delprosjekt 9. Dagens veg gjennom Krokstadøra vil bli omregulert til lokalveg. Det ligg føre vedtatt reguleringsplan for prosjektet.

- *Delprosjekt 8 Kryssing av Åstfjorden med bru og tunnel Tjørna – Mjønasaunet, og tunnel under Mjøneshatten*

Prosjektet omfattar bygging av om lag 5,5 km ny veg på strekninga Saghølen – Stormyra med bru over Åstfjorden (725 m), to tunnelar (Slørdalstunnelen 2645 m og Mjønestunnelen 745 m) og korte strekningar med veg i dagen med tre kryssområde. Prosjektet vil korte inn fv 714 med om lag 6 km. Det ligg føre vedtatt reguleringsplan for prosjektet.

- *Delprosjekt 10 Våvasstunnelen inkl. Våda ytre bru med tilhøyrande vegar*

Som omtalt er dette prosjektet gjennomført. Fylkeskommunen har finansiert utbygginga som er føresettt å inngå i finansieringsopplegget for trinn 2.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, samfunnsøkonomisk analyse, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag for trinn 2. Ved den lokalpolitiske handsaminga av prosjektet vart det lagt til grunn eit samla kostnadsoverslag (styringsramme) for utbygginga på 1 626 mill. 2016-kr. Rekna om til 2017-prisnivå utgjer dette 1 667 mill. kr. Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme på 1 650 mill. 2016-kr og ei

kostnadsramme på 1 840 mill. 2016-kr. I samråd med Sør-Trøndelag fylkeskommune blir resultatet frå den eksterne kvalitetssikringa lagt til grunn for utbyggings- og finansieringsopplegget for prosjektet. Rekna om til 2017-prisnivå gjev dette ei styringsramme på 1 691 mill. kr og ei kostnadsramme på 1 886 mill. kr.

Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag -190 mill. 2017-kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til -0,3. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,1.

3 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til opplegg for utbygging og finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde, trinn 2, blei handsama av aktuelle kommunar og Sør-Trøndelag fylkeskommune i juni 2016.

Snillfjord, Hitra og Frøya kommunar handsama saka i møte i kommunestyra høvesvis 09., 22. og 23. juni 2016. Kommunane fatta følgjande likelydande vedtak:

1. [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune gir sin tilslutning til å delfinansiere prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen-Sunde i Sør-Trøndelag (trinn 2) med bompengar.
2. [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune vil spesielt understreke, i lys av den negative utviklingen i ulykker med personsaker/dødsulykker på strekningen de siste årene, viktigheten av at prosjektene i pakken nå ferdigstilles innenfor de tidsrammer som er planlagt.
3. [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune godkjenner at en ny Stortingsproposisjon omfatter finansiering av delprosjektene 7–10, med mulighet for å ta inn prosjekter fra marginallisten dersom økonomien tilsier det. Delprosjekt 8 gis prioritet foran delprosjekt 7.
4. Det legges foreløpig til grunn en investeringskostnad (styringsramme) for trinn 2 på 1 626 mill. kroner. (Alle beløp i 2016-kroner.) Endelige rammer (styrings- og kostnadsrammer) vil bli fastsatt etter ekstern kvalitetssikring (KS2).
5. For trinn 2 legger [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune til grunn at bompenger skal finansiere ca. 56 prosent av investeringskostnadene, foreløpig anslått til 910 mill. kr. Bompengelånet skal også dekke rentekostnader og kostnader ved administrasjon og innkreving av bompenger.
6. For trinn 2 forutsetter [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune at Sør-Trøndelag fylkeskommune over vegbudsjettet bevilger et beløp som dekker ca. 44 prosent av investeringskostnadene, foreløpig anslått til 716 mill. kr.

7. Ved prisomregninger av byggekostnader skal Statistisk sentralbyrås «Byggekostnadsindeks for veganlegg» legges til grunn.
8. [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune legger til grunn at dagens bompengoordning videreføres med toveis parallell/etterskuddsinnkreving gjennom bomstasjoner på Valslag og Våvatnet.
9. Det legges til grunn gjennomsnittlige takster på 56–61 kr i bomstasjonen på Våvatnet og 72–79 kr i bomstasjonen på Valslag.

Med de forutsetninger som er lagt til grunn vedrørende brikkebruk og rabatter tilsvarer dette følgende bompengetakster:

Innkrevingspunkt	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Våvatnet	kr 50	kr 200
Valslag	kr 65	kr 260

Som del av den nasjonale bompengereformen, jf. Meld. St. 25 (2014–2015), og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) legges det til grunn en rabattordning med etterskuddsfakturering og 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

Det innføres et passeringstak, som innebærer at det settes en øvre grense for passeringer som belastes en gitt brikke i løpet av en kalendermåned. Passeringstaket vil gjelde for hver enkelt bomstasjon. I tråd med gjeldende retningslinjer settes det øvre passeringstaket til 40 per bomstasjon. [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommune ber om at taket settes til 20 og viser til at dette vil ha svært liten betydning for økonomien i prosjektet.

Endelig takst- og rabattsystem legges frem til lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen for trinn 2 starter opp.

10. Kostnadsøkninger utover prisstigning opp til kostnadsrammen skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Innsparinger fordeles på samme måte. Alternativt blir det åpnet for at reduserte byggekostnader kan nyttes til å ta inn tiltak fra marginallisten dersom det er lokalpolitisk enighet om det. Delprosjekt 13 skal i så fall tas først, øvrige delprosjekter 11–16 er i uprioritert rekkefølge. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er Sør-Trøndelag fylkeskommune sitt ansvar og dekkes med fylkeskommunale midler.
11. Det legges til grunn at Sør-Trøndelag fylkeskommune stiller garanti for nødvendige lån som bompengeselskapet tar opp.
12. Dersom det etter at innkrevningen er igangsatt viser seg at selskapets økonomiske situasjon gjør

det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter søknad til Vegdirektoratet, forlenge bompengeperioden med inntil 5 år og/eller øke takstene med inntil 20 prosent utover det takstnivået som var forutsatt ved stortingsbehandlingen.

13. Samlet innkrevingsperiode for trinn 2 er beregnet til 15 år. Dersom økonomien i prosjektet blir bedre enn forutsatt skal eventuelle økte bompengemidler settes av til utbedringstiltak på marginallisten omtalt i trinn 1. Delprosjekt 13 skal i så fall tas først, øvrige delprosjekter 11–16 er i uprioritert rekkefølge.

En eventuell fylkeskommunal andel til prosjekt på marginallisten må behandles i Fylkestinget.

14. Det forutsettes likelydende vedtak i [Snillfjord] [Hitra] [Frøya] kommuner.

Fylkestinget i Sør-Trøndelag handsama saka i møte 15. juni 2016 og fatta følgjande vedtak:

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune gir sin tilslutning til å delfinansiere prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen-Sunde i Sør-Trøndelag (trinn 2) med bompengar.
2. Sør-Trøndelag fylkeskommune vil spesielt understreke, i lys av den negative utviklingen i ulykker med personskader/dødsulykker på strekningen de siste årene, viktigheten av at prosjektene i pakken nå ferdigstilles innenfor de tidsrammer som er planlagt.
3. Sør-Trøndelag fylkeskommune godkjenner at en ny stortingsproposisjon omfatter finansiering av delprosjektene 7–10, med mulighet for å ta inn prosjekter fra marginallisten dersom økonomien tilsier det. Delprosjekt 8 gis prioritet foran delprosjekt 7.
4. Det legges foreløpig til grunn en investeringskostnad (styringsramme) for trinn 2 på 1 626 mill. kroner. (Alle beløp i 2016-kroner.) Endelig rammer (styrings- og kostnadsrammer) vil bli fastsatt etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Fylkestinget delegerer til Fylkesutvalget fullmakt til å godkjenne en økning i rammen for prosjektet på inntil 10 %, svarende inntil 71 mill. 2016-kr i fylkeskommunal andel, om ekstern kvalitetssikring viser behov for dette.
5. For trinn 2 legger Sør-Trøndelag fylkeskommune til grunn at bompenger skal finansiere ca. 56 prosent av investeringskostnadene, foreløpig anslått til 910 mill. kr. Bompengelånet skal også dekke rentekostnader og kostnader ved administrasjon og innkreving av bompenger.
6. For trinn 2 bevilger Sør-Trøndelag fylkeskommune over vegbudsjettet et beløp som dekker ca. 44 prosent av investeringskostnadene, foreløpig

anslått til 716 mill. kr. Fylkestinget delegerer, jf. innstillingens pkt. 4, til Fylkesutvalget fullmakt til å godkjenne en økning i fylkeskommunal bevilgning til prosjektet på inntil 10 %, svarende inntil 71 mill. 2016-kr, om ekstern kvalitetssikring viser behov for dette.

7. Ved prisomregninger av byggekostnader skal Statistisk sentralbyrås «Byggekostnadsindeks for veganlegg» legges til grunn.
8. Sør-Trøndelag fylkeskommune legger til grunn at dagens bompengoordning videreføres med toveis parallell/etterskuddsinnkreving gjennom bomstasjonar på Valslag og Våvatnet.
9. Det legges til grunn gjennomsnittlige takster på 56–61 kr i bomstasjonen på Våvatnet og 72–79 kr i bomstasjonen på Valslag.

Med de forutsetninger som er lagt til grunn vedrørende brikkebruk og rabatter tilsvarer dette følgende bompengetakster:

Innkrevingspunkt	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Våvatnet	kr 50	kr 200
Valslag	kr 65	kr 260

Som del av den nasjonale bompengereformen, jf. Meld. St. 25 (2014–2015), og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) legges det til grunn en rabattordning med etterskuddsfakturering og 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

Det innføres et passeringstak, som innebærer at det settes en øvre grense for passeringer som belastes en gitt brikke i løpet av en kalendermåned. Passeringstaket vil gjelde for hver enkelt bomstasjon. I tråd med gjeldende retningslinjer settes det øvre passeringstaket til 40 per bomstasjon. Snillfjord, Hitra og Frøya kommuner ber om at taket settes til 20 og viser til at dette vil ha svært liten betydning for økonomien i prosjektet. Endelig takst- og rabattsystem legges frem til lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen for trinn 2 starter opp.

10. Kostnadsøkninger ut over prisstigning opp til kostnadsrammen skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Innsparinger fordeles på samme måte. Alternativt blir det åpnet for at reduserte byggekostnader kan nyttes til å ta inn tiltak fra marginallisten dersom det er lokalpolitisk enighet om det. Delprosjekt 13 skal i så fall tas først, øvrige delprosjekter 11–16 er i uprioritert rekkefølge. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er Sør-Trøndelag fylkeskommune

sitt ansvar og dekkes med fylkeskommunale midler.

11. Dersom det etter at innkrevningen er igangsatt viser seg at selskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter søknad til Vegdirektoratet, forlenge bompengeperioden med inntil 5 år og/eller øke takstene med inntil 20 prosent ut over det takstnivået som var forutsatt ved stortingsbehandlingen.
12. Samlet innkrevingsperiode for trinn 2 er beregnet til 15 år. Dersom økonomien i prosjektet blir bedre enn forutsatt skal eventuelle økte bompengemidler settes av til utbedringstiltak på marginallisten omtalt i trinn 1. Delprosjekt 13 skal i så fall tas først, øvrige delprosjekter 11–16 er i uprioritert rekkefølge. En eventuell fylkeskommunal andel til prosjekt på marginallisten må behandles i Fylkestinget.
13. Det forutsettes likelydende vedtak i Snillfjord, Hitra og Frøya kommuner.
14. Sør-Trøndelag fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for lånene som bompengeselskapet tar opp. Garantien gjelder for hovedstolen for lånet, maksimalt 925,5 mill. nominelle kroner med tillegg av 10 prosent av til enhver gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Lånet kan ikke overstige 1018,1 mill. kr (ny garantisak i forbindelse med trinn 2). Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av reeltakstene med inntil 20 prosent og/eller en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Endelig garantibeløp kan bli justert om ekstern kvalitetssikring (KS2) viser behov for endret ramme for prosjektet (jf. innstillingens pkt. 4). Fylkestinget delegerer til Fylkesutvalget fullmakt til å godkjenne en økning i garantien på inntil 10 %.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikktala er baserte på registrert trafikk og regional transportmodell. I trinn 1 blei det sett opp bomstasjonar i Snillfjord kommune, ein på Valslag og ein ved Våvatnet. I 2015 var registrert årsgjennsnitts trafikk (ÅDT) 1 380 kjøretøy i eksisterande bomstasjon på Valslag og 1 670 kjøretøy i bomstasjonen ved Våvatnet. Tungtrafikken utgjorde om lag 11,5 pst.

Som følge av tiltaka i trinn 2 reknar transportmodellen med ein trafikkauke på 8 pst. ved Valslag og 11 pst. ved Våvatnet samanlikna med registrert trafikk. Ein slik trafikkauke kan i all hovudsak forklarast med kortare reisetid med ny veg. Auken verkar ikkje urimeleg som følge av at

køyrelengda blir redusert med om lag 8 km. I finansieringsanalysen for trinn 2 er derfor dette lagt til grunn. Dette tilsvarar ein ÅDT etter fullføring i 2020 på om lag 1 490 køyretøy på Valslag og om lag 1 850 køyretøy ved Våvatnet.

For den generelle trafikktviklinga er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1,4 pst. i perioden 2016–2019, 1,3 pst. i perioden 2020–2023 og 0,9 pst. i perioden 2024–2033. Dette er i tråd med prognosane som vart utarbeidde for Sør-Trøndelag i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023.

5 Finansieringsopplegg for trinn 2

Finansieringa av trinn 2 av utbygginga av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde er basert på bompengar og fylkeskommunale midlar. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Fylkeskommunale midlar

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at 44 pst. av utbyggingskostnadene blir finansierte med fylkeskommunale midlar. Med utgangspunkt i ei styringsramme for prosjektet på 1 691 mill. 2017-kr, blir samla fylkeskommunalt bidrag 744 mill. kr. Av dette har fylkeskommunen alt løyvd 252 mill. kr til framskunding av delprosjekt 10.

Bompengar og bompengelopplegg

Det er lagt opp til at prosjekta i trinn 2 blir del-finansierte med bompengar ved å vidareføre eksisterande innkrevjing i bomstasjonane på Valslag og ved Våvatnet etter at trinn 1 er nedbetalt i 2018. Det er lagt til grunn innkrevjing i om lag 15 år, frå 2019 til 2033.

I tråd med Prop. 182 S (2012–2013), jf. Innst. 39 S (2013–2014), er det i dag ei ordning med forskottsbetaling der abonnentar med gyldig brikke og avtale får rabattar på mellom 30 og 50 pst. Tra-

fikantar med abonnement i andre bompengeselskap får 10 pst. rabatt ved bruk av brikke. Takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1) betalar i dag fem gongar taksten for takstgruppe 1 (køyretøy med tillaten totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1).

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit passeringstak på 40 passeringar pr. bomstasjon pr. kalendermånad.

For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt pr. passering må vere på 75 kr i bomstasjonen på Valslag og 58 kr i bomstasjonen ved Våvatnet, med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn. Det er rekna med at ein takst for køyretøy i takstgruppe 2 som er fire gonger taksten for køyretøy i takstgruppe 1, vil gje same gjennomsnittlege belastning for køyretøy i takstgruppe 2 som med dagens takst- og rabattstruktur. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande grunntakstar i 2017-kr:

Bomstasjon	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Valslag	63 kr	252 kr
Våvatnet	49 kr	196 kr
Sum	112 kr	448 kr

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil rekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane. Gjennomsnittstaksten vil bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringar av takstane som følgje av dette føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretninglinene for bompengeprojekt.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for fv 714 Stokkhaugen – Sunde, trinn 2

	mill. 2017-kr		
	2015–2017	2018–2020	Sum
Fylkeskommunale midlar	252	492	744
Bompengar	23	924	947
Sum	275	1 416	1 691

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Eventuell kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal følgeleg dekkjast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuell auke ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekt av Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. skal fordelast mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle reduksjonar på meir enn 10 pst. tilkjem fylkeskommunen.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn føresett, kan selskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke realtakstane med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra, deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 6 mill. kr.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden knytt til finansiering av prosjekta i trinn 2 rekna til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter i 2017-kroner er rekna til om lag 1 300 mill. kr. Av dette er 947 mill. kr føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 260 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 90 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- ÅDT i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert til 4,0 pst.
- Elles er dei same føresetnadene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 13 år, dvs. ein reduksjon på om lag 2 år. Alternativt kan gjennomsnittstaksten reduserast frå 76 kr til 68 kr i bomstasjonen ved Valslag og frå 59 kr til 52 kr i bomstasjonen ved Våvatnet.

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

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma.
- Årleg trafikkvekst blir redusert til 1,4 pst.
- ÅDT i opningsåret blir redusert med 12 pst.
- Lånerenta blir auka til 9 pst.
- Takstauke på 20 pst. ut over prisstigning etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år, dvs. ein auke på om lag 5 år. Resultatet viser at finansieringsopplegget må vurderast som robust.

6 Fylkeskommunal garanti

Fylkestinget i Sør-Trøndelag vedtok i møte 15. juni 2016 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit bompengelån på maksimalt 1 018,1 mill. kr til finansieringa av fv 714 Stokkhaugen – Sunde, trinn 2.

Den fylkeskommunale garantien er førehandsgodkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, men blir ikkje endeleg godkjent før Stortinget har gjort vedtak i saka. Garantisten sitt utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Fv 714 Laksevegen mellom Stokkhaugen i Orkdal kommune og Sunde i Snillfjord kommune har låg standard, og strekninga er overrepresentert med utforkøyeringar samanlikna med andre fylkesvegar i Sør-Trøndelag. Manglande omkøyringsalternativ gjer vegnettet sårbart ved trafikkuhell, noko som fører til både uvisse og tapte inntekter for næringslivet. Trinn 2 vil i gje sikrare og betre veg og dermed sparte transportkostnader for både næringsliv og privatpersonar.

I samband med den lokalpolitiske handsaminga av saka har Snillfjord, Hitra og Frøya kommunar bedt om eit passeringstak på 20 passeringar pr. bomstasjon pr. kalendermånad. Samferdselsdepartementet viser til fastsette retningslinjer der hovudregelen er at det kan innførast eit passeringstak på 60 passeringar pr. månad for køyreteøy i taksgruppe 1. I særskilte tilfelle kan taket setjast lågare, men ikkje lågare enn 40 passeringar pr. månad. Ut frå omsynet til pendlarane aksepterer departementet eit tak på 40 passeringar pr. månad.

8 Avtale

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene i denne proposisjonen.

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2, i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2. Vilkåra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen.