



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 117 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 20. mai 2022,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark. Prosjektet gjelder bygging av 3,9 km tofelts fylkesvei med forsterket midtoppmerking i ny trasé. Videre blir det i proposisjonen orientert om andre saker. I punkt 10 blir det orientert om oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 596 av 9. februar 2021 om å avvikle kravet om helseattest for eldre bilførere. I proposisjonens punkt 11 blir det orientert om gebyrsatser for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis, jf. kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer.

Fv. 353 i Bamble kommune er hovedforbindelsen mellom Bamble og Skien på vestsiden av Frierfjorden, og er veiforbindelsen til nasjonalt og regionalt viktige industriområder på bl.a. Rafnes, Rønningen og Skjerke. Veien er også viktig for lokaltrafikken i kommunen. Spesielt har strekningen Rugtvedt – Surtebogen dårlig standard, og er ulykkesutsatt. Framkommeligheten for tunge kjøretøy på dagens vei er svært redusert. Store deler av strekningen mangler i dag tilbud til myke trafikanter. Ny vei vil gi bedre framkommelighet

og trafikk sikkerhet for alle trafikantgrupper, og vil avlaste nærmiljøet langs dagens trasé.

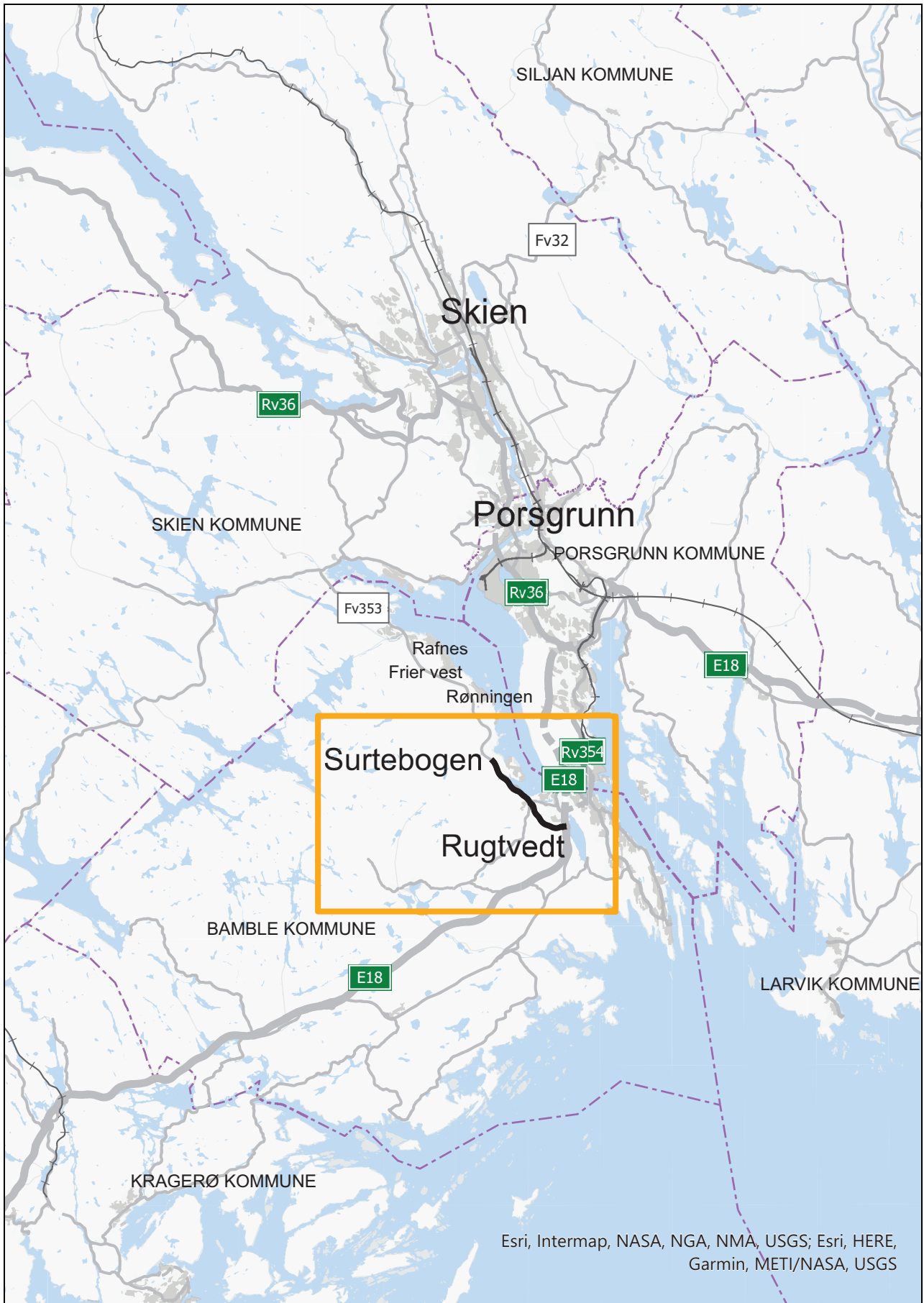
Finansieringen av prosjektet er basert på midler fra Vestfold og Telemark fylkeskommune, Bamble kommune, Nye Veier AS og bompenger. Det er lagt opp til anleggsstart i løpet av 2023 med ferdigstilling i 2025.

2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

Ny fv. 353 i Bamble kommune er hovedforbindelsen mellom Bamble og Skien på vestsiden av Frierfjorden, og er veiforbindelsen til nasjonalt og regionalt viktige industriområder på bl.a. Rafnes, Rønningen og Skjerke. Veien er også viktig for lokaltrafikken i kommunen.

Framkommeligheten for tunge kjøretøy på dagens vei er svært redusert. Veien er smal, stedvis kun med bredde for ett tungt kjøretøy om gangen. Spesielt ved Findal er veien meget svingete. Fartsgrensen varierer mellom 40 og 70 km/t.

Det har i tiårsperioden 2011–2020 vært 18 ulykker på strekningen. Det er ingen alvorlig



Figur 2.1 Oversiktskart over ny fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen

skadde i perioden, men 16 personer med lettere skader

Reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt i Bamble kommune i november 2020. Formålet med ny fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen (Gassveien) er å sikre en ensartet veistandard med utvidelse til to felt på hele strekningen, bedre framkommeligheten for næringstrafikken, samt sikre god kontakt mellom E18 og viktige industriområder. Videre er formålet å etablere en sammenhengende gang- og sykkelvei på strekningen, samt redusere ulykker og støy langs eksisterende vei. Prosjektet er også en viktig del av forutsetningene for at næringsområdet Frier Vest skal øke sin attraktivitet. En opprustning av veien vil være et viktig bidrag for å skape attraktive forhold for industrietableringer.

Prosjektet omfatter etablering av 3,9 km ny fylkesvei på strekningen Rugtvedt – Surtebogen, med veibredde 9 meter, inkludert skulder og forsterket midtoppmerking. Planlagt skilthastighet er 80 km/t. Det er planlagt å bygge fem bruer, fire kulverter og en mur langs parsellen. Det bygges to nye kryss på parsellen ved Findal og Skjerke. I tillegg skal eksisterende avkjøring til Surtebogen oppgraderes noe, med blant annet et kantstopp, samt at rundkjøring ved Rugtvedt må tilpasses et nytt kjøremønster. Videre vil det som nevnt bli etablert sammenhengende gang- og sykkelvei på strekningen.

Det er lagt til grunn gjennomføring av anlegget i perioden 2023–2025, med at deler av strekningen åpnes for trafikk senest 1. november 2024, og at bompengειnnkrevingen starter i 2025.

I forbindelse med gjennomføring av Nye Veiers prosjekt E18 Langangen – Dørdal vil det være anleggstrafikk på eksisterende veinett i Rugtvedtområdet. For å øke trafikksikkerheten i området, ønsker Nye Veier å bidra til at gjennomgangstrafikken på fv. 353 omlegges til Rugtvedtkrysset – Findal. Dette bidraget omfatter midler til reguleringsplanleggingen som er gjennomført, og hvor Nye Veier AS har bidratt med 6 mill. kr (2018-kroner). Bidraget omfatter også et anleggsbidrag på 44 mill. kr (2018-kroner) til prosjektering og utbygging av fv. 353. 75 pst. av bidraget forutsetter trafikkpåsetting på strekningen Rugtvedt – Findal senest 1. november 2024.

Prosjektet vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på strekningen, samt gi redusert reisetid. Prosjektet vil også gi bedre trafikksikkerhet for syklende og gående ved etablering av gang- og sykkelvei. Videre vil støybelastningen for beboerne langs dagens vei bli forbedret.

Kostnadene til prosjektet, inkludert etablering av bomstasjon, er beregnet til 598 mill. 2022-kr.

Samfunnsøkonomiske netto nytte til prosjektet er beregnet til om lag -537 mill. kr. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -2,33. Uten bompengefinansiering er samfunnsøkonomiske netto nytte til prosjektet beregnet til om lag -554 mill. kr, og netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -1,44.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompengepoeplegg for prosjektet ble oversendt Bamble kommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune for behandling i november 2021.

Bamble kommune fattet følgende vedtak 16. desember 2021 i sak 91/21:

1. *Fylkeskommunen ønsker å utnytte tilgjengelige midler fra Nye veier for å redusere bompengebelastningen ved bygging av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen. For å innfri kravet fra Nye Veier AS om trafikkpåsetting på strekningen Rugtvedt – Findal innen 1. november 2024, må det foreligge en godkjent finansieringsløsning for prosjektet i Stortinget senest høst 2022 slik at byggingen kan starte opp. Av hensyn til behovet for rask framdrift fremmes fv. 353 som et strekningsprosjekt med en egen bompengefinansiering.*
2. *Fylkeskommunen bidrar med en egenandel til prosjektet på 34 mill. kr (2021-kroner). Det forutsettes at Bamble kommune følger opp statlige og regionale føringer for areal- og transportutviklingen i byområdet og ny bystrategi uavhengig av deltakelse i Bypakke Grenland.*
3. *Utbyggingen av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen finansieres som vist i Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt faglige grunnlag, versjon datert 8. desember 2021.*
4. *Det legges til grunn om lag 15 års etter-skuddsinnkreving i en bomstasjon med tovegs innkreving på ny fv. 353 ved Hafraker som vist i faglig grunnlag. Dagens fv. 353 stenges ved Hafraker.*
5. *Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 22 kroner (2021-prisnivå). Det tas utgangspunkt i at dette vil svare til en grunntakst på 24 kroner for takstgruppe 1 og 72 kroner for takstgruppe 2, basert på gitte forutsetninger om trafikksam-*

- mensetning. Gjennomsnittstaksten reguleres i takt med prisstigningen, og grunntakstene tilpasses denne.*
6. *Takst- og rabattordninger er forutsatt å følge gjeldende takstretningslinjer. Kjøretøy uten gyldig avtale og elektronisk brikke betaler full pris. Det blir lagt opp til følgende rabatt- og fritaksordninger for kjøretøy med brikke og gyldig avtale:*
 - a. *Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt*
 - b. *Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 50 pst. rabatt av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.*
 - c. *Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt.*
 - d. *Det innføres et passeringstak på 40 per kalendermåned for takstgruppe 1.*
 - e. *Øvrige fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer, grunntakstene tilpasses denne.*
 7. *Bompengeprojektet legges inn som et prosjekt i et heleid datterselskap under Vegfinans AS, prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS.*
 8. *Vestfold og Telemark fylkeskommune yter et ansvarlig lån til Vegfinans AS på 125.000,- kr til bruk som aksjekapital ved stifting av prosjektselskapet.*
 9. *Den fylkeskommunale andelen, om lag 124 mill. kr, finansieres med mva-kompensasjon på om lag 90 mill. kr og lån 34 mill. kr (2021-kroner).*
 10. *Kostnadsøkninger opptil 10% utover prisstigning skal dekkes av fylkeskommunale midler og bompenger. Kostnadsøkning som overstiger 10 prosent utover prisstigning blir dekket av Vestfold og Telemark fylkeskommune. Kostnadsreduksjon på mer enn 10 prosent forutsettes delt mellom partene.*
 11. *Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprojektet gjennom interne lån fra Vegfinans Vestfold og Telemark AS, som eier alle aksjer i selskapet. Vegfinans Vestfold og Telemark AS, et heleid datterselskap av Vegfinans AS, skal stå for eksternt finansiering av prosjektet.*
 12. *Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Vestfold og Telemark AS, begrenset oppad til 400 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS.*
 13. *Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 440 mill. kr.*
 14. *Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.*
 15. *Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS sin gjeld overfor Vegfinans Vestfold og Telemark AS begrenset oppad til det samme beløp.*
 16. *Vestfold og Telemark fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS rett til å innkreve bompenger, med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.*
 17. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Vestfold og Telemark fylkeskommune i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 24 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Vestfold og Telemark fylkeskommune. For å redusere garantistens økonomiske risiko, kan Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS ved sviaktende økonomi, søke en økning i gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.*
 18. *Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Vegfinans Vestfold og Telemark AS og Vegfinans fv. 353 Rugtvedt Surtebogen AS sin gjeld.*
 19. *Om garantien kommer til anvendelighet frasier Vestfold og Telemark fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover prosjektselskapets innkrevingsrett.*
 20. *Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.*
- Vestfold og Telemark fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 14. desember 2021 og fattet følgende vedtak i sak 206/21:
1. *Fylkeskommunen ønsker å utnytte tilgjengelige midler fra Nye veier for å redusere bom-*

- pengebelastningen ved bygging av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen. For å innfri kravet fra Nye Veier AS om trafikkpåsetting på strekningen Rugtvedt – Findal innen 1. november 2024, må det foreligge en godkjent finansieringsløsning for prosjektet i Stortinget senest høst 2022 slik at byggingen kan starte opp. Av hensyn til behovet for rask framdrift fremmes fv. 353 som et strekningsprosjekt med en egen bompengefinansiering.
2. Fylkeskommunen bidrar med en egenandel til prosjektet på 34 mill. kr (2021-kroner). Det forutsettes at Bamble kommune følger opp statlige og regionale føringer for areal- og transportutviklingen i byområdet og ny bystrategi uavhengig av deltakelse i Bypakke Grenland.
 3. Utbyggingen av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen finansieres som vist i Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt faglige grunnlag, versjon datert 8. desember 2021.
 4. Det legges til grunn om lag 15 års etter-skuddsinnkreving i en bomstasjon med tovegs innkreving på ny fv. 353 ved Hafraker som vist i faglig grunnlag. Dagens fv. 353 stenges ved Hafraker.
 5. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 22 kroner (2021-prisnivå). Det tas utgangspunkt i at dette vil svare til en grunntakst på 24 kroner for takstgruppe 1 og 72 kroner for takstgruppe 2, basert på gitte forutsetninger om trafikksamsetning. Gjennomsnittstaksten reguleres i takt med prisstigningen, og grunntakstene tilpasses denne.
 6. Takst- og rabattordninger er forutsatt å følge gjeldende takstretningslinjer. Kjøretøy uten gyldig avtale og elektronisk brikke betaler full pris. Det blir lagt opp til følgende rabatt- og fritaksordninger for kjøretøy med brikke og gyldig avtale:
 - a. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt
 - b. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 50 pst. rabatt av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.
 - c. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt
 - d. Det innføres et passeringstak på 40 per kalendermåned for takstgruppe 1.
 - e. Øvrige fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer, grunntakstene tilpasses denne.
 7. Bompengeprosjektet legges inn som et prosjekt i et heleid datterselskap under Vegfinans AS, prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS.
 8. Vestfold og Telemark fylkeskommune yter et ansvarlig lån til Vegfinans AS på 125.000,- kr til bruk som aksjekapital ved stifting av prosjektselskapet.
 9. Den fylkeskommunale andelen, om lag 124 mill. kr, finansieres med mva-kompensasjon på om lag 90 mill. kr og lån 34 mill. kr (2021-kroner).
 10. Kostnadsøkninger opptil 10% utover prisstigning skal dekkes av fylkeskommunale midler og bompenger. Kostnadsøkning som overstiger 10 prosent utover prisstigning blir dekket av Vestfold og Telemark fylkeskommune. Kostnadsreduksjon på mer enn 10 prosent forutsettes delt mellom partene.
 11. Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprosjektet gjennom interne lån fra Vegfinans Vestfold og Telemark AS, som eier alle aksjer i selskapet. Vegfinans Vestfold og Telemark AS, et heleid datterselskap av Vegfinans AS, skal stå for eksternt finansiering av prosjektet.
 12. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Vestfold og Telemark AS, begrenset oppad til 400 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS.
 13. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 440 mill. kr.
 14. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.
 15. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS sin gjeld overfor Vegfinans Vestfold og Telemark AS begrenset oppad til det samme beløp.
 16. Vestfold og Telemark fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS rett til å innkreve bompenger, med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.
 17. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Vestfold og Telemark fylkeskommune i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal

garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 24 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Vestfold og Telemark fylkeskommune. For å redusere garantistens økonomiske risiko, kan Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS ved sviktende økonomi, søke en økning i gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.

18. Vestfold og Telemark fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Vegfinans Vestfold og Telemark AS og Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS sin gjeld.
19. Om garantien kommer til anvendelighet frasier Vestfold og Telemark fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover prosjektselskapets innkrevingsrett.
20. Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.

Bamble kommune fattet følgende vedtak 10. februar 2022:

Bamble kommunestyret vedtar punktene 21 og 22 fra formannskapetets innstilling til K-sak 91/21. Punktene legges til kommunestyrets vedtak i samme sak.

21. Bamble kommune finansierer investeringer innenfor VA-området med inntil 23 mill. kroner. Investeringen finansieres innenfor investeringsrammen for VA-hovedplanen.

22. Bamble kommune finansierer prosjektet med inntil 17. mill. kroner fra fond for finansplasseringene. Budsjettmessige konsekvenser tas inn i økonomiplan for 2022–2025.

4 Trafikkgrunnlag

Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT) på den aktuelle strekningen av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen er estimert til om lag 4600 kjøretøy, 10 pst. av disse er tunge kjøretøy. Estimeringen er gjort på bakgrunn av registreringer i tellepunkt ved Findal i perioden mai–oktober 2021.

Det er gjennomført beregninger med regional transportmodell RTM versjon 4.2.2. Beregningene er gjort i en enkel delområdemodell «DOM Grenland» som dekker deler av fylket Vestfold og Telemark.

Beregningene er gjort for en grunntakst på 26 kr (2021-nivå). Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy (takstgruppe 2) betaler trippel takst av lette kjøretøy (takstgruppe 1).

Transportmodellberegningene viser at bompengerinnkreving med den foreslåtte bomstasjonen og beregnede takster på fv. 353 vil føre til en betydelig reduksjon i trafikken, slik at samlet ÅDT gjennom bomstasjonen blir redusert med om lag 25 pst. Trafikkavvisningen ved innføring av bompenger har ulike årsaker: Noen velger en annen kjørerute, noen velger å ikke reise eller velger et annet mål for reisen (bortfall av trafikk).

Det har vært utfordrende å få trafikken i modellen til å stemme med faktiske tellinger på veien. Beregnet trafikk i modellen ligger på ca. 2400 i ÅDT, og er betydelig lavere enn estimert ÅDT på 4600 som er basert på tellinger. Det skyldes blant annet at endringer i rutevalg som følge av bompengerinnkreving i Bypakke Grenland ikke fullt ut fanges opp av transportmodellen. De faktiske tellingene er tillagt mer vekt enn beregningene som er gjort i modellen. Basert på erfaring fra andre tilsvarende prosjekter er derfor avvisningsprosenten på om lag 25 pst. fra transportmodellen benyttet, og estimert trafikk på bakgrunn av tellinger benyttet som utgangspunkt for finansieringsberegningene.

Forventet ÅDT i åpningsåret uten bompenger er om lag 4600, og med bompenger om lag 3450.

Det er ikke gjennomført egne utregninger for tunge kjøretøy (godstransport). I bompengerberegningene legges det derfor til grunn at avvisningen for tunge kjøretøy er proporsjonal med avvisningen for lette kjøretøy, slik at tunge kjøretøy fortsatt utgjør 10 pst. Dette kan være en noe forsiktig forventning, da godstransporten som regel er noe mindre følsom for innkreving av bompenger enn lette kjøretøy.

For den generelle trafikkutviklingen er det tatt utgangspunkt i trafikkveksten fra prognosene som ble utarbeidet for Telemark i forbindelse med arbeidet med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det er lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 1,19 pst. frem til og med 2029, og 0,69 pst. fra 2030.

5 Finansieringsopplegg

Prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen er forutsatt finansiert med fylkeskommunale midler, tilskudd fra Bamble kommune, tilskudd fra Nye

Tabell 5.1 Finansieringsplan for fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen (i mill. 2022-kr)

	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Fylkeskommunalt bidrag	12	35	128	98	17	290
Bompenger			139	169		308
Sum Finansiering	12	35	266	267	17	598

Veier AS og bompenge. En del av de fylkeskommunale midlene ble først forutsatt fordelt som et statlig tilskudd. Disse midlene ble senere omdisponert til rammetilskuddet og er dermed å regne som fylkeskommunale midler. Forslag til finansieringsopplegg er vist i tabell 5.1.

Fylkeskommunale midler

Fylkeskommunalt bidrag til prosjektet utgjør til sammen 290 mill. 2022-kr. hvor merverdiavgift-kompensasjon er inkludert med 92 mill. kr.

Av det fylkeskommunale bidraget til prosjektet er 75 mill. kr som først ble forutsatt bevilget som et statlig tilskudd i tråd med stortingsbehandling av Prop. 1 S (2020–2021), jf. Innst. 13 S (2020–2021), kap. 1320, post 65 *Tilskudd til fylkesveier*. I forbindelse med behandlingen av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2021* og Innst. 600 S (2020–2021) vedtok Stortinget at 75 mill. kr i stedet skulle overføres til rammetilskuddet til fylkeskommunene. Disse midlene er derfor å regne som fylkeskommunale midler.

I tillegg omfatter det fylkeskommunale bidraget et bidrag fra Bamble kommune på 41 mill. 2022-kr og et anleggsbidrag på 49 mill. 2022-kr fra Nye Veier AS.

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene vil det fylkeskommunale bidraget utgjøre til sammen 48,5 pst. av finansieringsrammen.

Bompenger

Det er lagt til grunn et bompengebidrag på 308 mill. 2022-kr. Dette utgjør 51,5 pst. av finansieringsrammen.

6 Bompengeopplegg

Finansieringen med bompenge av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen er basert på etterskuddsinnkreving i begge retninger i en automatisk bomstasjon plassert på fv. 353 ved Hafraker, jf. figur 6.1.

Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg ekskl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1 med gyldig avtale og brikke) skal som hovedregel betale det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1 med gyldig avtale og brikke), men med mulighet for lokal tilpasning, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Utbygginga av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen vil spesielt gi tungtrafikken stor nytte i form av innspart reisetid og kostnader når framkommeligheten blir forbedret. Hensynet til næringstrafikken er en av de primære årsakene til oppgradering av veien. Det er derfor lagt til grunn at takstgruppe 2 skal betale tre ganger taksten til takstgruppe 1.

Det er lagt til grunn bompengeinnkreving i 15 år. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeinnkreving i perioden 2025–2039.

Med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn, og for at bompengeselskapets forpliktelser skal være nedbetalt på 15 år, legges det til grunn en gjennomsnittstakst per passering på 22 kr i 2022-prisnivå. Det er foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2022-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 25 kr
- Takstgruppe 2: 75 kr

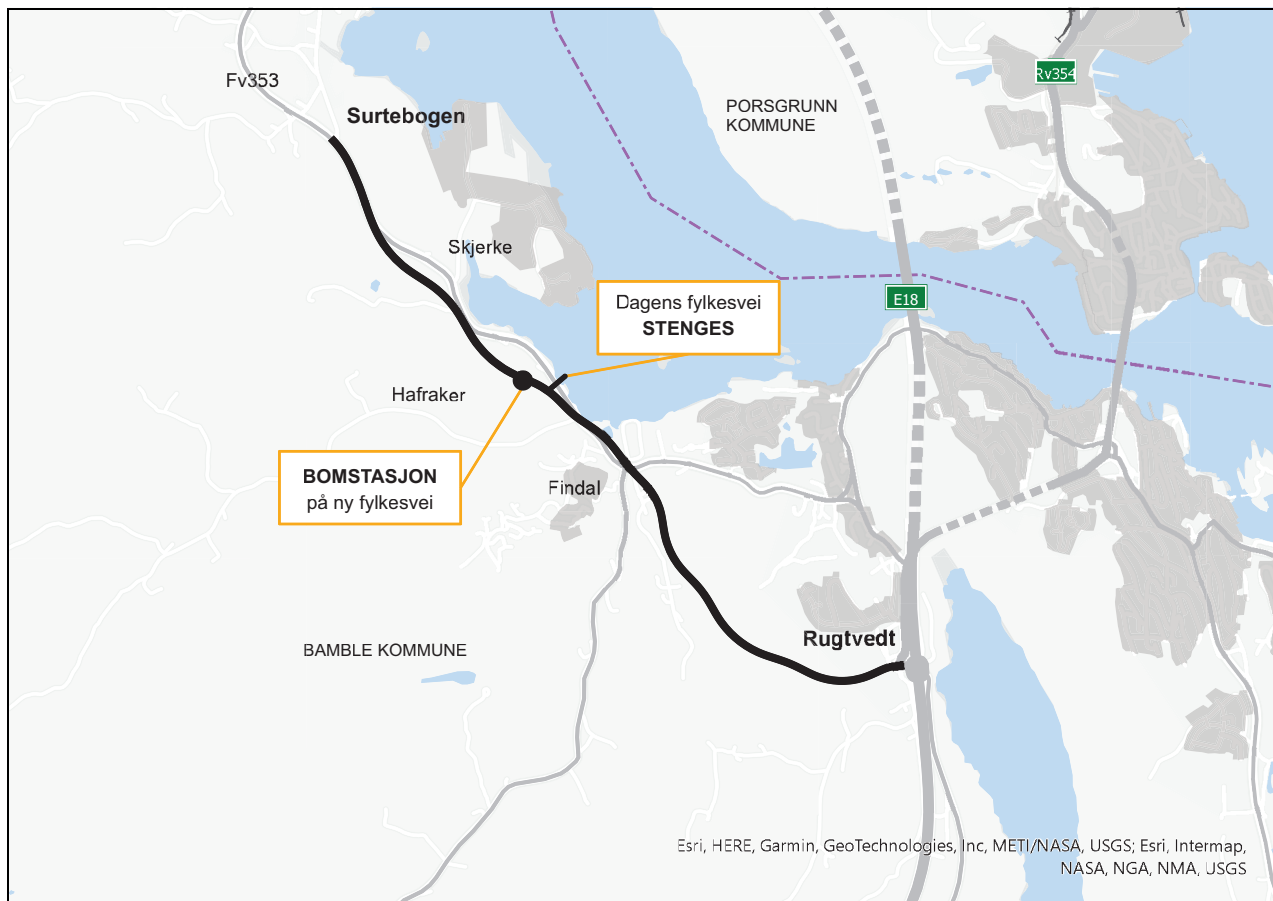
Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt med gyldig avtale og brikke. Det blir ikke gitt brikkerabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

I tråd med lokalpolitiske vedtak legges det til grunn 50 pst. rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1, mens nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt og blir dermed ikke belastet bompenge.

Det er videre lagt til grunn et passeringstak på 40 passeringer per kalendermåned for kjøretøy i takstgruppe 1 for å skjerme lokaltrafikken.

Alle rabatter forutsetter gyldig avtale og brikke. Ellers gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekt.

Det er forutsatt at takstene blir justert i forhold til prisutviklingen, og at det regionale bom-



Figur 6.1 Plassering av bomstasjonen

pengeselskapet Vegfinans AS delfinansierer utbyggingen og håndterer bompengene gjennom prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS.

Andre forutsetninger for finansieringen

I tråd med rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner, jf. Prop. 1 S (2016–2017), vil fastsatt gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkrevningen starter vil gjennomsnittstaksten bli vurdert på ny ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk lånerente og trafikk. Videre blir det gjort nye vurderinger av gjennomsnittstaksten etter ett til to år, når trafikken og sammensetningen av denne er nærmere kjent. I begge tilfeller kan grunn-takstene bli endret sammenlignet med det som er anslått i denne bompengeproposisjonen. Det skal legges fram sak for garantist for tilslutning av slike justeringer, før bompengeselskapet søker takstmyndighet om takstvedtak. Ellers skal gjennomsnittstakst justeres i samsvar med prisutviklingen.

Eventuelle kostnadsøkninger ut over ordinær prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekt. Det innebærer at kostnadsøkninger på opp til 10 pst. skal dekkes med 48,5 pst. fylkeskommunale midler og 51,5 pst. bompenger. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene skal kostnadsøkninger utover 10 pst. dekkes av Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Kostnadsreduksjoner på inntil 10 prosent gir redusert bompengandel. Kostnadsreduksjoner utover 10 pst. skal fordeles mellom partene og bompengeselskapet i forhold til partene sin del av finansieringen.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn planlagt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene fra første låneopptak, deretter 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2 pst.

- Årlige innkrevings- og driftskostnader: Om lag kr 1,50 per passering, ved en ÅDT på 3450 utgjør det om lag 1,9 mill. kr
- Gjennomsnittsinntekt per passering: kr 22,- 2022-kr

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år. Brutto bompengeneinntekter er beregnet til om lag 449 mill. 2022-kr der 308 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 111 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 30 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Kostnad til etablering av bomstasjonen ligger i styringsrammen.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Kostnadene blir redusert med 10 pst.
- Årsdøgntrafikken er 10 pst. høyere enn i basisalternativet
- Beregningsteknisk lånerente blir redusert med ett prosentpoeng de ti første årene
- Ellers er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 10 år. Alternativt kan gjennomsnittlig inntekt per passering reduseres med om lag fem kroner.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- 10 pst. kostnadsøkning
- Årsdøgntrafikken i åpningsåret er 10 pst. lavere enn planlagt
- Årlig trafikkvekst etter 2030 blir halvert i forhold til basisalternativet
- Beregningsteknisk lånerente økes med ett prosentpoeng de 10 første årene
- Takstøkning på 10 pst. utover prisstigning etter to år

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 20 år, dvs. en økning på fem år i forhold til basisalternativet. Alternativt kan gjennomsnittlig inntekt per passering økes med om lag fire kroner fra innkrevingsstart.

Maksimal lånegjeld er med disse forutsetningene beregnet til om lag 370 mill. ved utgangen av 2024.

7 Fylkeskommunal garanti

Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok i møte 14. desember 2021 å stille garanti ved selv-

skyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Vestfold og Telemark AS, begrenset oppad til 400 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir 440 mill. kr.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigning og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Ny fv. 353 i Bamble kommune er hovedforbindelsen mellom Bamble og Skien på vestsiden av Frierfjorden, og er veiforbindelsen til nasjonalt og regionalt viktige industriområder på bl.a. Rafnes, Rønningen og Skjerke. Veien er også viktig for lokaltrafikken i kommunen. Spesielt har strekningen Rugtvedt – Surtebogen dårlig standard, og er ulykkesutsatt.

I henhold til gjeldende takstretningslinjer skal «*taksten for takstgruppe 2 som hovedregel være to ganger takstgruppe 1*». Samferdselsdepartementet har merket seg at det er lokalpolitisk enighet om at takstgruppe 2 skal betale tredobbel takst i forhold til takstgruppe 1. Tunge kjøretøy vurderes å ha høy nytte av at veien bygges ut fordi veien stedvis er svingete og svært smal med veibredde kun for ett tungt kjøretøy om gangen. Fartsgrensen på strekningen varierer i dag mellom 40 og 70 km/t, og store deler av strekningen mangler tilbud til myke trafikanter.

Prosjektet vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på strekningen, også for myke trafikanter da det skal etableres gang- og sykkelvei.

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene legger Samferdselsdepartementet til grunn at Vestfold og Telemark fylkeskommune dekker kostnadsøkninger ut over 10 pst. og står som garantist for låneopptak. Samferdselsdepartementet har merket seg at kostnadsbesparelser på opp til 10 pst. skal gå til å redusere bompengandelen, og at kostnadsbesparelser på over 10 pst. skal fordeles mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet etter partenes andel av finansieringen.

Samferdselsdepartementet forutsetter at de fylkeskommunalt stilte garantiene godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Vestfold og Telemark, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkreving av bompenger, i tråd med vilkårene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

10 Anmodningsvedtak nr. 596 (2020–2021), 9. februar 2021

Ved behandlingen av Dokument 8:79 S (2020–2021) om å oppheve krav om helseattest for eldre bilførere, jf. Innst. 195 S (2020–2021), fattet Stortinget følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen fjerne kravet om obligatorisk helseattest for eldre som grunnlag for førerkort.»

I merknad fra flertallet i Innst. 195 S (2020–2021) ble det fremhevet at det må finnes rutiner og ordninger som gjør at eldre sjåførere som ikke er skikket til å kjøre bil, fratas førerkortet. Komiteens flertall ved Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti stemte for anmodningsvedtaket. Mindretallet ved Senterpartiet fremmet følgende forslag: «Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan dagens ordning for obligatorisk helsetest for fornyelse av førerkort fungerer, og utrede om det er forsvarlig å heve aldersgrensen for obligatorisk helsetest til 85 år.», og «Stortinget ber regjeringen tydeliggjøre i Førerkortveilederen at de kognitive testene kun skal benyttes ved mistanke om kognitiv svikt.» Ved behandlingen av Dokument 8:202 (2020–2021), jf. Innst. 447 S (2020–2021), fattet Stortinget den 27. mai 2021 nytt vedtak nr. 1013 der de anmodet om at vedtaket ble gjennomført innen 1. august 2021.

I tråd med stortingsflertallets forutsetninger og forvaltningens utredningsplikt, ble anmodningsvedtak nr. 596 fulgt opp med oppdrag til Statens vegvesen og Helsedirektoratet om å vurdere potensielle konsekvenser ved å fjerne kravet til helseattest for eldre bilførere, og mulige alternative tiltak for å avbøte disse. Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet mottok rapporten 1. oktober 2021. Samferdselsdepartementet har rapportert prosessuelt til Stortinget på oppfølging av vedtakene i Prop. 193 S (2020–2021) og i Prop. 1 S (2021–2022).

Utredningene fra Statens vegvesen og Helse- og helsedirektoratet viser at det er sannsynlig at vi får flere bilførere som kjører uten å oppfylle helsekravene, og at dette vil gi flere drepte og hardt skadde, der som kravet til helseattest oppheves. Forekomsten av demens øker kraftig etter 80 år, og forekomsten av demenssykdom er ventet å øke i årene som kommer fordi det blir flere eldre. Uten treffsikre tiltak kan vi vente en vesentlig større andel trafikkfarlige førere på veiene våre. Det vises i utredningen til at eldre bilførere har klart høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn yngre per kjørte million personkilometer, og det forventes økt antall eldre bilførere fremover. Som de mest aktuelle kompenserende tiltakene er det vurdert utvidet bruk av kjørevurdering og krav til egenerklæring ved fornyelse. Hovedutfordringen er at mange eldre med behov for videre oppfølging ikke vil bli fanget opp av disse tiltakene. Konklusjonen er at det ikke finnes alternative ordninger som kan fange opp de som ikke oppfyller helsekravene. Utredningen gir derfor en entydig og sterk faglig anbefaling om å beholde kravet om helseattest for alle bilførere over 80 år av hensyn til trafiksikkerheten.

Samferdselsdepartementet har gjennomført en helhetlig vurdering av anmodningsvedtakets konsekvenser og mulige alternative kompenserende tiltak. Svært sterke faglige råd, hvor et samlet trafiksikkerhetsmiljø og tunge helseaktører advarer mot tiltaket, samt mangelen på alternative tiltak, tilsier at ordningen med krav om helseattest bør opprettholdes. Gjennomføring av anmodningsvedtaket vil med stor sannsynlighet medføre økt antall drepte og hardt skadde i trafikken. Et slikt tiltak vil dermed være i direkte strid med nullvisjonen, som er lagt til grunn av regjeringen og Stortinget.

Obligatorisk helseattest er ingen særnorsk ordning. Aldersbestemt førerkortfornyelse er derimot normalen i Europa, og hvor 12 andre europeiske land har dette. Norge er for øvrig verdensledende innen trafiksikkerhet, og har blitt det som følge av at vi gjør selvstendige faglige vurderinger av hvilke tiltak som skal brukes i dette arbeidet nasjonalt.

Helseattesten er et målrettet og kostnadseffektivt tiltak for å identifisere førere med forhøyet risiko for trafikkulykker. Obligatorisk helseattest skal sikre at eldre bilførere fortsatt oppfyller helsekravene og gi svar på en rekke helseforhold av betydning for trafiksikker kjøring. Sykdommer som påvirker kjøreevnen oppstår primært i høyere alder. Helseattesten må fornyes minst hvert tredje år. For å sikre nødvendig medisinsk oppfølging har legen for om lag 37 prosent av bil-

førere over 80 år begrenset helseattesten til ett eller to år.

Regjeringen vil på denne bakgrunn opprettholde krav om helseattest for eldre bilførere, men vil følge opp anmodningsvedtaket når det gjelder bruk av kognitive tester og bruk av kjørevurdering.

Selv om de kognitive testene er medisinskfaglig vurdert å være treffsikre for å fange opp kognitiv svikt og demens, knytter mye av kritikken mot helseattest for eldre bilfører seg til bruken av slike tester. Det er svært viktig å være klar over at et symptom ved demensutvikling er manglende innsikt i eget sykdomsbilde. Selv om slike tester bare brukes som supplement til legens vurdering ved indikasjon på kognitiv svikt og ikke som screening, er det behov for større bevissthet om dette. Samferdselsdepartementet vil derfor i samarbeid med Helse- og omsorgsdepartementet presisere ytterligere i førerkortveilederen at kognitive tester bare skal benyttes ved indikasjon på kognitiv svikt. Departementene vil også følge med nasjonalt og internasjonalt på test- og metodeutvikling for å avdekke kognitiv svikt.

Samferdselsdepartementet vil videre igangsette arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering, blant annet for å gi legene større mulighet til å henvise til kjørevurdering. Kjørevurdering benyttes allerede i dag der legen er i tvil om helsekravene er oppfylt, men terskelen er relativt høy. Det kan derfor være hensiktsmessig å gjøre det enklere for fastlegen å henvise eldre førerkortinnehavere til kjørevurdering. I tillegg vil det bli utredet bruk av kjøresimulator.

11 Gebyrsatser for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis, kap. 4320, post 02

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) besluttet Stortinget å sette flere gebyrer som Statens vegvesen krever inn på trafikant- og kjøretøyområdet til kostnadsriktig nivå. Det ble imidlertid lagt opp til bl.a. å videreføre nivået på gebyrene for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis, som inntil videre ikke tilfreds-

stiller kostnadsriktig nivå. Det ble videre vist til at det arbeides videre med å få kostnadsriktig nivå for samtlige gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet i tråd med Stortingets forutsetninger for gebyrfinansiering av offentlige tjenester. Stortinget hadde i Innst. 13 S (2021–2022) ikke merknader til dette.

På bakgrunn av forslaget i Prop. 1 S (2021–2022) sendte Statens vegvesen 22. oktober 2021 ut høringsbrev om gebyrendringer og endringer i gebyrsatser. Ved en feil ble også gebyrsatsene for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis gjennom dette brevet nedjustert til kostnadsriktig nivå med virkning fra 2022. Øvrige gebyrer ble endret i samsvar med forutsetningene i Prop. 1 S (2021–2022). Nedsettelse av gebyrsatsene på utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis medfører reduserte inntekter på om lag 50 mill. kr på kap. 4320, post 02 i 2022. Feilen ble ikke oppdaget i tide til å omtale saken i revidert nasjonalbudsjett 2022.

Samferdselsdepartementet vil med dette varsle Stortinget om det oppståtte feilen. Det vil være mulig å reversere gebyrendringen fra august 2022, det vil si å øke gebyrsatsene til nivået fra foregående år. Departementet mener imidlertid at det er uheldig å endre gebyrene midt i året. Dette vil gi uheldige signaler overfor publikum samt arbeidet med å få kostnadsriktig nivå for samtlige gebyrer, jf. bl.a. oppfølging av Riksrevisjonens revisjon om etterlevelse av Stortingets forutsetninger for gebyrfinansiering av offentlige tjenester (Dokument 1 (2020–2021)).

Samferdselsdepartementet vil kommunisere til Statens vegvesen at det er uheldig at etaten ikke har fulgt forutsetningen for vedtatt bevilgning for 2022. Departementet legger til grunn at det forskriftsfestede gebyrnivået videreføres i 2022 forutsatt at Statens vegvesen finner inndekning for mindreinntekten i forbindelse med ny saldering av statsbudsjettet 2022. Statens vegvesen har overfor departementet varslet en gjennomgang av interne rutiner for å unngå at liknende feil oppstår igjen.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget i sakens anledning i Prop. 1 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker

1. Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Vestfold og Telemark
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen AS, om delfinansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilkårene som denne proposisjonen fastsetter.