



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 41 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 16. februar 2018,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om gjennomføring av prosjektet rv 555 Sotrasambandet i Bergen og Fjell kommunar i Hordaland som OPS-prosjekt (offentleg-privat-samarbeid). Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg frå kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen kommune til kryss med fv 561 ved Kolltveit på Sotra i Fjell kommune.

I Prop. 1 S (2014–2015) blei det varsla at regjeringa ville be Statens vegvesen om å starte planlegginga av tre prosjekt for gjennomføring som OPS-prosjekt. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* kom regjeringa med eit overordna rammeverk for OPS i transportsektoren. Stortinget slutta seg til opplegg for gjennomføring av prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjektet våren 2017, jf. Prop. 45 S (2016–2017) og Innst. 216 S (2016–2017). Denne proposisjonen er basert på rammeverket i Meld. St. 25 (2014–2015) og vidare utvikling av dette gjennom arbeidet med prosjekta rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet og rv 555 Sotrasambandet.

Prosjektet rv 555 Sotrasambandet er m.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, sidene 56 – 57 og 288 – 290,

og i Prop. 1 S (2017–2018), side 114. I Meld. St. 33 (2016–2017) er det lagt til grunn anleggsstart i første seksårsperiode (2018–2023) under føresetnad av at det blir tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Dagens rv 555 er ein tofelts veg med varierende standard. Transportsystemet er svært sårbart med dagens bru som einaste tilkomst til kommunane Fjell, Sund og Øygarden med omfattande næringsliv innafor olje- og gass-sektoren, inkludert Ågotnesbasen og Stureterminalen. Med ein årsdøgntrafikk i 2017 på om lag 27 400 køyretøy, er det store køproblem også for kollektivtrafikken. Eksisterande Sotrabru er smal og utan tilrettelegging for gåande og syklende. Det er miljøproblem for bustadene langs dagens riksveg.

I perioden 2005–2016 var det i alt 143 ulykker med personskade på dagens veg. Totalt blei 6 personar drepne, 10 hardt skadde og 213 lettare skadde.

Prosjektet omfattar bygging av 9,4 km firefelts veg frå kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv 561 ved Kolltveit på Sotra, der om



Figur 2.1 Rv 555 Sotrasambandet – oversiktskart over prosjektet inkl. bomstasjoner

lag 4,6 km går i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru med separat gang- og sykkelveg. Brua blir om lag 950 m lang, med eit hovudspenn på om lag 590 m. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet.

Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelvegar, med 7,8 km som høgstandard løysing med skilje mellom syklande og gåande. Kollektivtrafikken vil gå saman med annan trafikk mellom Kolltveit og Bildøyna, på opprusta lokalveg mellom Bildøyna og Straume og på separat bussveg/kollektivfelt frå Straume til Valen. Det blir lagt til rette for kollektivfelt langs ny hovudveg i retning Bergen på delar av strekninga mellom Valen og Stora-vatnet. Det er planlagt nye kollektivterminalar ved Stora-vatnet og på Straume. Prosjektet legg til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalane.

Før anleggsstart på Sotrasambandet må høgspenlinja med elektrisitetsforsyning til gassterminalen på Kollsnes i Øygarden flyttast. Denne omlegginga av høgspenlinja mellom Breivik trafostasjon i Bergen kommune og Litlesotra sekundærstasjon i Fjell kommune inngår derfor ikkje i OPS-kontrakten. I september 2017 blei det inngått kontrakt mellom Statens vegvesen og BKK Nett AS om flytting av høgspenlinja med elektrisitetsforsyning. Flyttinga skal etter planen vere ferdig sommaren 2020. Det er sett av midlar til dette og andre førebuaende arbeid både i 2016, 2017 og 2018.

Dagens veg blir omklassifisert og vil fungere som lokalveg og omkøyringsveg.

KVU/KS1 for Sotrasambandet blei behandla av regjeringa i 2009. Det blei etter dette gjort ei til-

leggsutgreiing. Kommunedelplanar for prosjektet blei vedtatt i 2012, og reguleringsplanar blei vedtatt i 2016. Gjennomføringa av prosjektet fører til eit stort masseoverskot, og det blir arbeid med reguleringsplan for massedeponi ved Stora-vatnet i Bergen kommune. Alternativ til massedeponiet ved Stora-vatnet ligg imidlertid føre.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, overslag for byggekostnader og kostnader for drift og vedlikehald, overslag på betalingsprofil til OPS-selskapet, trafikkgrunnlag og bompengefinansiering. KS2-konsulenten og Statens vegvesen er i stor grad samde om utbyggingskostnadene og føresetnadene for gjennomføringa av prosjektet.

Prosjektet har sidan ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) i 2008 hatt ei vesentleg kostadsauke på ca. 70 pst., fra 5,6 mrd. kroner (prisnivå 2016) til 9,5 mrd. kroner (prisnivå 2016). Dette skyldes omfangsaukar i prosjektet og naudsynte korreksjonar.

KS2-konsulenten vurderar situasjonen i markedet som den usikkerheita som har størst innverknad på investeringskostnadane, men valg av OPS som strategi for gjennomføring påverkar usikkerheita i nesten like stor grad. Den tredje største usikkerheita er gjennomføringstid.

Ekstern kvalitetssikrar viser til at er eit visst potensiale for auka nytte og reduserte kostnadar i prosjektet. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Statens vegvesen gjennom OPS-konkurransen arbeider vidare med optimalisering og kostnadsreduksjonar i prosjektet. Gjennomfø-

ringa av OPS-konkurransen er ein kombinasjon av konkurranseprega dialog og forhandlingar, blant anna for å avklare løysingar for gjennomføringa av prosjektet.

I tråd med tilrådinga frå Statens vegvesen er utbyggingskostnadene estimerte til om lag 9,5 mrd. 2016-kr, gitt finansiering som eit «tradisjonelt» prosjekt. Rekna om til 2018-prisnivå er utbyggingskostnadene om lag 10,0 mrd. kr. Av dette utgjør kostnadene knytt til flytting av høgspenlinja, grunnerverv, arkeologiske utgravningar, støyttiltak på bygningar og Statens vegvesen sin prosjektorganisasjon om lag 1,4 mrd. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte er rekna til om lag 2,1 mrd. kr. Dette er lågare enn oppgitt i St. Meld 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, kor netto samfunnsøkonomisk netto nytte var anslått til 13,7 mrd. kroner (prisnivå 2017). Dette skuldast m.a. at det i utrekninga no er lagt til grunn at prosjektet blir delvis bompengefinansiert. Netto nytte per budsjettkrone er rekna til 0,4. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,2.

3 Lokalpolitisk behandling

Våren/sommaren 2016 behandla kommunane Fjell, Sund, Øygarden, Askøy og Bergen samt Hordaland fylkeskommune ei prinsipp sak om delvis bompengefinansiering av rv 555 Sotrasambandet. Det var lokalpolitisk tilslutning til at det skulle arbeidast vidare med eit opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet med innkrevjing i bomstasjonar/bomsnitt både ved den nye og den eksisterande Sotrabrua.

Opplegg for delvis bompengefinansiering av rv 555 Sotrasambandet som OPS-prosjekt blei lagt fram for lokalpolitisk behandling vinteren 2017.

Sund kommunestyre behandla saka i møte 14. februar 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. *Utbygging av rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og på eksisterande rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.*
2. *Sund kommune legg til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny rv 555 Sotrasambandet vil bli på kr.39,50 i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og på eksisterande veg:
49 kr. for takstgruppe 1 (køyretøy på inntil 3.500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.*

98 kr. for takstgruppe 2 (køyretøy over 3.500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.

3. *Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.*
4. *Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningsliner.*
5. *Bompengeperioden blir sett til 20 år frå opningstidspunktet for den nye vegen.*
6. *Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengeperioden forlengast med inntil fem år.*
7. *Det blir føresett samla brutto bompengeinntekter på 7,0 mrd 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebidraget). Bompengebidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebidraget utgjør bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga. Bompengeselskapet vil ikkje stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet*
8. *Det blir lagt grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av vegen, og deretter med SSB sin konsumprisindeks.*

Fjell kommunestyre behandla saka i møte 23. februar 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. *Utbygging av rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og på eksisterande rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.*
2. *Fjell kommune legg til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny rv 555 Sotrasambandet vil bli på kr.39,50 i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og på eksisterande veg:
a. 49 kr. for takstgruppe 1 (køyretøy på inntil 3.500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
b. 98 kr. for takstgruppe 2 (køyretøy over 3.500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.*
3. *Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.*

4. Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningslinjer.
5. Bompengerperioden blir sett til 20 år fra opnings-tidspunktet for den nye vegen.
6. Dersom bompengeneinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.
7. Det blir føresett samla brutto bompengeneinntekter på 7,0 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebidraget). Bompengebidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebidraget utgjør bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga. Bompengeselskapet vil ikkje stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet
8. Det blir lagt grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av vegen, og deretter med SSB sin konsumprisindeks.

Bergen bystyre behandla saka i møte 22. mars 2017 og fatta følgjande vedtak:

Bystyret går inn for følgjande utbyggings- og finansieringsopplegg for Rv 555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit):

1. Utbygging av Rv 555 Sotrasambandet skal del-finansieres med bompenger. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjoner på ny og eksisterande Rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidligere vedtak.
2. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten ved åpning av ny Rv 555 Sotrasambandet vil bli på 39,50 kr i 2017-prisnivå. Det er foreløpig lagt til grunn at dette vil gi følgjande takstnivå både på ny og eksisterande veg:
 1. 49 kr for takstgruppe 1 (kjøretøy inntil 3 500 kg inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) i bomstasjonene
 2. 98 kr for takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg ekskl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1), dvs. at takstgruppe 2 betaler det dobbelte av takstgruppe 1.
3. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.
4. Detaljert takstopplegg vil bli tatt stilling til når det nærmer seg åpning av veganlegget. Miljødifferensierte takster vil være aktuelt, dvs. at kjøretøy som forurenser mye betaler høyere takst enn kjøretøy som forurenser lite. Det er en forut-

setning at eventuell miljødifferensiering ivaretar finansieringsforpliktelsene som er skissert i denne saken, jf. øvrige vedtakspunkt.

5. Bompengerperioden settes til 20 år fra åpning av den nye vegen.
6. Dersom bompengeneinntektene blir lavere enn forutsatt, kan gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlenges med inntil fem år.
7. Det forutsettes samlede brutto bompengeneinntekter på 7,0 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebidraget). Bompengebidraget vil bli fordelt på en utbetaling ved åpninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebidraget utgjør bompengeselskapets forpliktelser ved utbygginga.
8. Det legges til grunn at takster og kostnader skal prisjusteres med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til åpninga av vegen og deretter med SSB sin konsumprisindeks.

Askøy kommunestyre behandla saka i møte 16. februar 2017 og fatta følgjande vedtak:

Askøy kommune tar saken til orientering. Askøy kommune vil presisere at plassering av bomstasjoner som vil kunne berøre Askøy sine innfartsveier ikke kan aksepteres.

Øygarden kommunestyre behandla saka i møte 15. februar 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. Utbygging av rv 555 Sotrasambandet skal del-finansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og på eksisterande rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.
2. Øygarden kommune legg til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny rv 555 Sotrasambandet vil bli på kr.39,50 i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og på eksisterande veg:
 - 49 kr. for takstgruppe 1 (køyretøy på inntil 3 500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
 - 98 kr. for takstgruppe 2 (køyretøy over 3.500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.
3. Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale.
4. Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningslinjer.

5. *Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opning av den nye veggen.*
6. *Dersom bompengerinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.*
7. *Det blir føresett samla brutto bompengerinntekter på 7,0 mrd 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengerbidraget). Bompengerbidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av veggen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengerbidraget utgjør bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga. Bompengeselskapet vil ikkje stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet.*
8. *Det blir lagt grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av veggen, og deretter med SSB sin konsumprisindeks.*

Fylkestinget i Hordaland behandla saka i møte 7. mars 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. *Med atterhald om tilslutnad frå høyringskommunane, går fylkestinget inn for følgjande utbygging- og finansieringsopplegg for Rv 555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit):*
 - *Utbygging av Rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og eksisterande Rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.*
 - *Det er lagt til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny Rv 555 Sotrasambandet vil bli på 39,50 kr i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og eksisterande veg:*
 - *49 kr for takstgruppe 1 (køyretøy inntil 3 500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.*
 - *98 kr for takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs. at takstgruppe 2 betaler det dobbelte av takstgruppe 1.*
 - *Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.*
 - *Detaljert takstopplegg vil bli tatt stilling til når det nærmar seg opning av veganlegget. Miljødifferensierte takstar vil vere aktuelt, dvs. at køyretøy som forureinar mykje betalar høgare takst enn køyretøy som forureinar lite. Det er ein føresetnad at eventuell miljødiffe-*

rensiering ivaretar finansieringsforpliktingane som er skisserte i denne saka, jf. øvrige vedtaks punkt.

- *Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opning av den nye veggen.*
- *Dersom bompengerinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.*
- *Det blir føresett samla brutto bompengerinntekter på 7,0 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengerbidraget). Bompengerbidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av veggen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengerbidraget utgjør bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga.*
- *Det blir lagt til grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av veggen og deretter med SSB sin konsumprisindeks.*

2. *Hordaland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldmarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa opp til om lag 2,7 mrd. kr, med tillegg av 10 pst. av til ei kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle påløpte renter og kostnader. Den samla lånegarantien blir 3 000 mill. kr. Garantien blir gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar. Garantien blir gitt under føresetnad om godkjenning frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet.*
3. *Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 20 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte høve forlengast med inntil 5 år. I tillegg skal garantien gjelde i ytterlegare 2 år, jf. § 3 i garantiforskriftene.*

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført utrekningar og vurderingar av trafikken etter bygging av prosjektet rv 555 Sotrasambandet og innføring av bompengerinnkrevjing. Trafikkgrunnlaget er rekna ut på grunnlag av resultatata frå den regionale transportmodellen (RTM). I tillegg er det gjennomført tilleggsanalyser der det er nytta framskrivningar baserte på trafikkteljingar og tal frå reisevaneundersøkingar (RVU-data). Det er også sett på ein-

gongseffekten ved innføring/bortfall av bompengar for eit utval gjennomførte bompengeprojekt.

Det er rekna på forventta trafikkmengde som vil passere bomstasjonane ved opninga av det nye Sotrasambandet. Referanseåret er 2022. Trafikkprognosen som er tilrådd, er basert på tal frå RTM og framskrivingsanalysen samt erfaringstal frå ulike bompengeprojekt.

RTM reknar årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2022 til 24 600 køyretøy. Ei tilleggsanalyse utarbeidd på oppdrag frå Hordaland fylkeskommune reknar ÅDT i det same året til 24 750 køyretøy. I finansieringsanalysen er gjennomsnittet av dei to utreknin-gane lagt til grunn. Følgjeleg er det lagt til grunn ein ÅDT på 24 680 køyretøy i 2022. Dette er noko lågare enn ÅDT på Sotrabrua i 2017 som var om lag 27 400 køyretøy.

Kommunane på Sotra inngår i den felles arbeidsmarknaden i Bergensområdet. I byvekstavtalen som er inngått mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, er det eit mål om at veksten i persontransporten i Bergen skal takast med kollektivtransport, sykkel og gåing. I Bergensområdet er fleire bompengoordningar i drift, og fleire er under planlegging. Parallelt med forhandlingane om byvekstavtalen er det utarbeidd ei ny bypakke for Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018). Det er i tillegg knytt stor uvisse til utviklinga i næringslivet, spesielt i olje- og gassindustrien. Statens vegvesen tilrår derfor at det i finansieringsanalysen for rv 555 Sotrasambandet blir lagt til grunn nullvekst i trafikken frå referanseåret 2022 og gjennom heile bompengeperioden.

5 Bompengeprogger

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar både ved ny og eksisterande Sotrabru. Samferdselsdepartementet viser til at bompengennkrevjing på sideveg/avlasta veg er drøfta i fleire stortingsdokument opp gjennom åra. I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* blir det presisert at det berre unn-taksvis bør opnast for å krevje inn bompengar på sidevegnettet, jf. side 94 i meldinga. Trafikkvurderingane viser at utan bompengennkrevjing både på ny og eksisterande veg vil mesteparten av trafikken framleis gå på dagens veg. Dette vil vere uheldig både ut frå omsynet til trafikksikkerheita og miljøet. Vidare vil bompengepotensialet blir vesentleg lågare enn det som er lagt til grunn i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal*

transportplan 2018–2029. Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til opplegget med bompengennkrevjing også på dagens veg og sluttar seg til det foreslåtte opplegget.

Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Presis plassering innafor dei markerte områda, jf. figur 5.1, vil først bli avgjort når plasseringa av skilt, varsellys, bommar og tunnelrelaterte installasjonar er avklart.

I prinsippasaka som blei behandla våren/sommaren 2016, var det lagt til grunn 15 års bompengeperiode. Ved den endelege behandlinga av forslag til finansierings- og utbyggingsopplegg er det lagt til grunn 20 års bompengeperiode. Dette vil føre til mindre skilnad på lengda på bompengeperioden og lengda på OPS-kontrakten som er 25 år, jf. kap. 6. Det er likevel føresett same bompengebidrag som med 15 års bompengeperiode og tradisjonell gjennomføring. Dette gir lågare takstar enn det som blei lagt til grunn ved lokalpolitiske behandlinga av prinsippasaka i 2016.

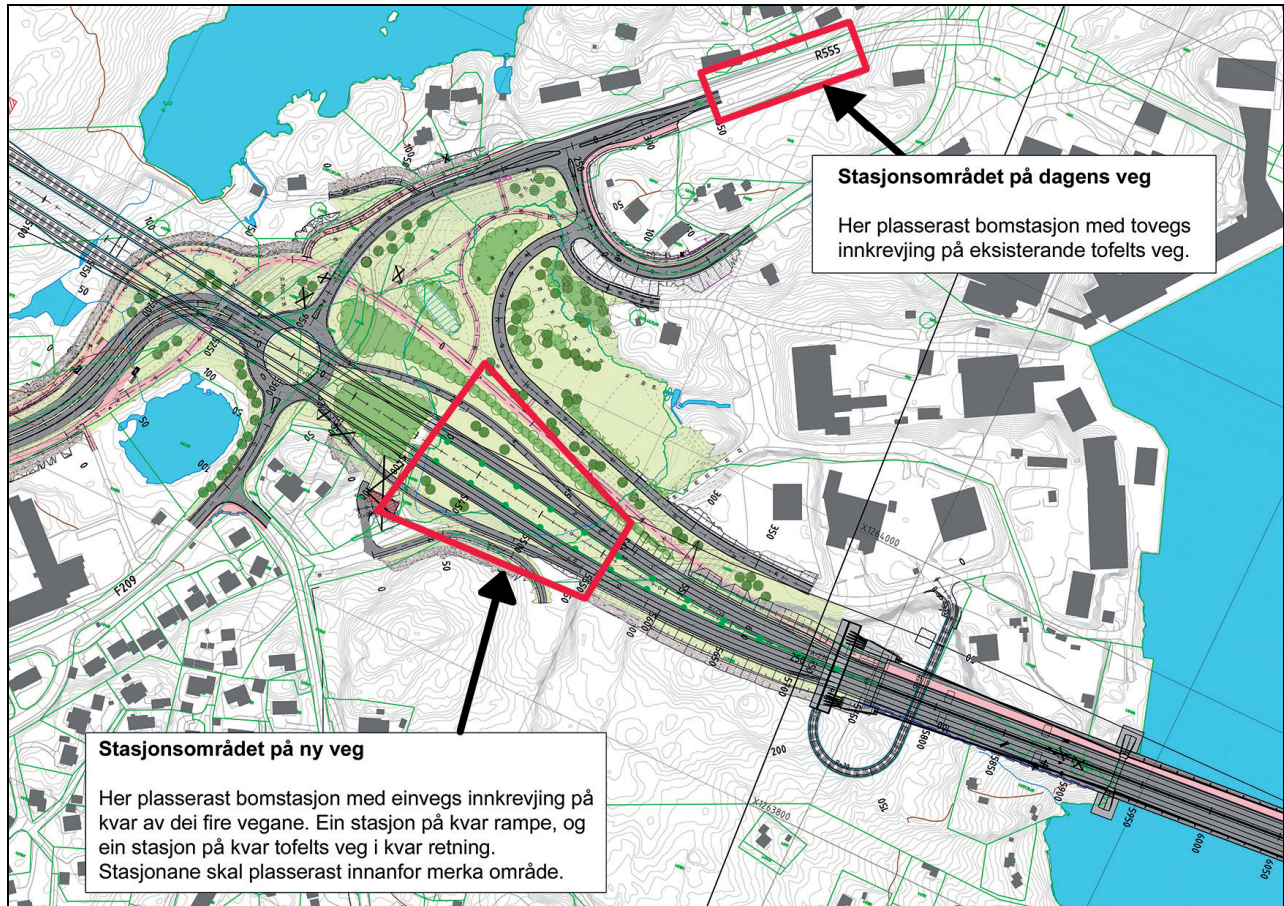
Gjennom Stortinget si behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) blei det gitt nye retningslinjer for takstgrupper og bruk av rabattordningar. Vidare er det i Prop. 1 S (2016–2017) lagt opp til nye rutinar for fastsetjing av takstar. Takst- og rabattopplegget for dette prosjektet er i tråd med dei nye retningslinjene.

For at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 20 år etter trafikkopning, er det rekna ut at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere på 40,50 kr med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande takstar både på ny og eksisterande Sotrabru (i 2018-prisnivå):

- Takstgruppe 1 (lette køyretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1): 50 kr
- Takstgruppe 2 (tunge køyretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg med unnatak av køyretøy i køyretøygruppe M1): 100 kr

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 ved bruk av gyldig brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

Gjennom behandlinga av Meld. St. 1 (2016–2017)/Innst. 2 S (2016–2017) er det opna for at fritak for bompengar for nullutsleppskøyretøy kan avgjerast lokalt. Stortinget har bedt regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimum 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyre-



Figur 5.1 Rv 555 Sotrasambandet - plassering av bomstasjonar

tøy. Som omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017), side 234, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med dette som eiga sak.

For rv 555 Sotrasambandet er det førebels lagt til grunn at 10 pst. av passeringane er nullutsleppskøyretøy. Med føresett opning av det nye Sotrasambandet i 2024 og framleis vekst i talet på nullutsleppskøyretøy, er det vanskeleg å sjå føre seg at eit fullstendig fritak let seg kombinere med bompengar som ein vesentleg del av finansieringa av prosjektet. Ved den lokalpolitiske behandlinga tilrådde Statens vegvesen at det blir innført ein bompengetakst for nullutsleppskøyretøy på halvparten av grunntaksten (førebels rekna til 25 kr i 2018-prisnivå). Kommunane Fjell, Sund, Øygarden, Askøy slutta seg til dette. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune tok ikkje endeleg stilling til spørsmålet. Dette vil bli endeleg avgjort i samband med fastsetting av takst- og rabattsystemet før trafikkopning. Statens vegvesen viser til at dersom innføring av

halv takst for nullutsleppskøyretøy ikkje er tilstrekkeleg for å oppretthalde den føresette gjennomsnittstaksten, kan takstane for alle køyretøy justerast opp.

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. Før innkrevjinga av bompengar startar opp, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk lånerente som er oppnådd og trafikk (ÅDT og fordeling mellom ulike køyretøy) og utbyggingskostnader. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen. Forslag til justeringar av takstane ut frå dette føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist.

Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

6 Gjennomføring som OPS-prosjekt

Gjennomføring av nye prosjekt med OPS-modellen

Tidlegare er det gjennomført tre prøveprosjekt med OPS i Noreg:

- E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag (opna for trafikk i 2005)
- E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder (opna for trafikk i 2006)
- E18 Grimstad – Kristiansand i Aust- og Vest-Agder (opna for trafikk i 2008/2009)

I Prop. 1 S (2014–2015) blei det varsla at regjeringa vil be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekt for gjennomføring som OPS-prosjekt. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* har regjeringa komme med eit overordna rammeverk for OPS i transportsektoren. Dette er følgt opp og utvikla vidare i arbeidet med prosjekta rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet, jf. Prop. 45 S (2016–2017), og rv 555 Sotrasambandet.

Regjeringa meiner at OPS kan vere ei formålstenleg organisering av utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen. Det inneber at ein privat kontraktspart (OPS-selskapet) får ansvar for gjennomføring av utbygging, drift og vedlikehald, og får betalt for dette etter kontrakt med staten. Regjeringa ønskjer å reindyrke OPS som ein gjennomføringsstrategi og meiner at det kan utløyse innovasjon i utføringa med nye tekniske løysingar og dermed gi meir veg for pengane. Regjeringa meiner at det også er ein styrke ved OPS at det er mogleg å kontraktfeste at kvaliteten på vegen er fast gjennom heile driftsperioden.

Regjeringa prioriterer rask ferdigstilling av prosjekt og betalingsmekanismer som fremjar dette. Prinsippet med ikkje å betale noko før vegen er open og i bruk er derfor vidareført frå den tidlegare modellen. I tillegg er det viktig for regjeringa å bygge inn mekanismar som sikrar at OPS-selskapet har dei rette insentiva til å levere prosjektet i samsvar med kontrakten i heile driftsperioden og at modellen reduserer dei samla lånekostnadene for OPS-selskapet. Det blir derfor lagt opp til at ein større del av investeringskostnadene blir utbetalt tidleg i kontraktperioden. Dette blir kalla «milepelsutbetaling». Denne reduserer dei årlege vederlaga etter trafikkopning. For staten er det viktig at storleiken på milepelsutbetalinga blir fastsett slik at staten framleis vil ha tilstrekkelige økonomiske sanksjonar gjennom driftsperioden og at OPS-kontrakten skal vere attraktiv i marknaden. Storleiken på milepelsutbetalinga må derfor

fastsetjast særskilt for kvart prosjekt ut frå prosjektet sin eigenart.

I tillegg til milepelsutbetalinga vil OPS-selskapet få utbetalt eit årleg vederlag i heile driftsperioden for å dekke kostnader ved drift og vedlikehald samt resten av investeringskostnadene. I OPS-kontrakten blir ansvar og risiko overført til OPS-selskapet, som på si side får stor fridom til å løyse oppgåvene.

I Meld. St. 25 (2014–2015) legg regjeringa opp til at risikooverføringa i hovudsak blir som i dei tidlegare prosjekta. Dette inneber at OPS-selskapet i utgangspunktet vil ta den største delen av risikoen knytt til utbyggingskostnader, tidspunkt for ferdigstilling, drifts- og vedlikehaldskostnader og finansieringskostnader. Staten vil framleis ta risikoen for prisstigning knytt til driftskostnadene, endringar i vegstandard, eigne planendringar m.m.

Kort om rv 555 Sotrasambandet som OPS-prosjekt

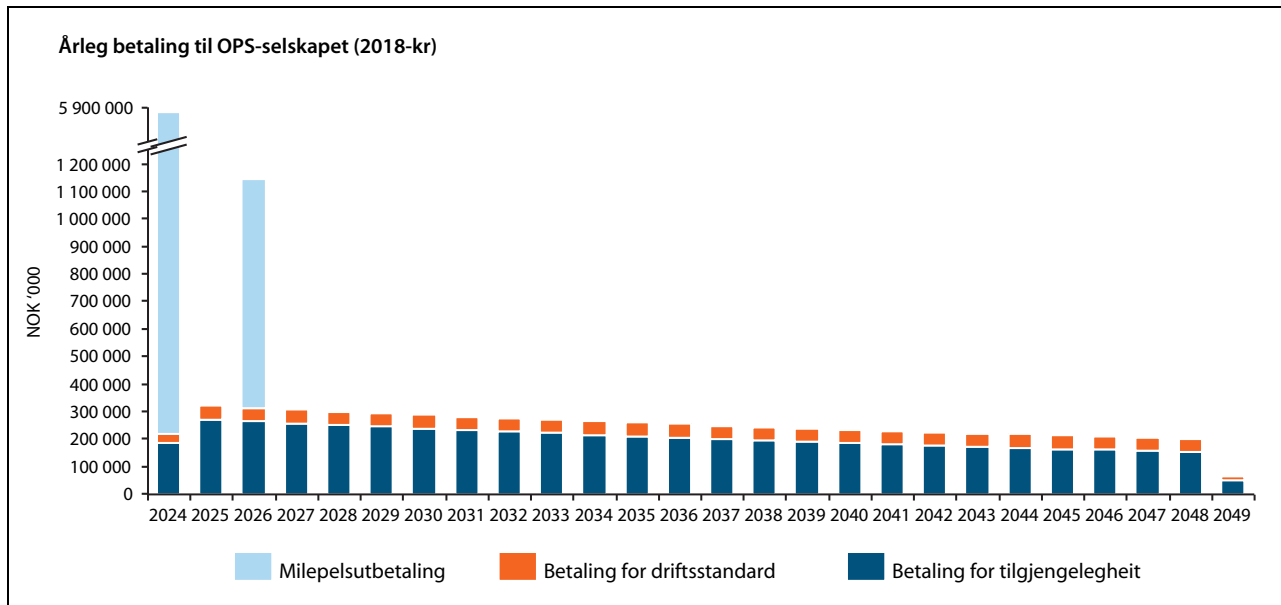
Det lagt opp til at betalinga knytt til OPS-kontrakten skal skje gjennom tre element:

- Milepelsutbetaling (kapitaltilskot) ved trafikkopning.
- Årleg utbetaling gjennom driftsperioden som betaling for at vegen er open og tilgjengeleg.
- Årleg utbetaling gjennom driftsperioden som betaling for driftsstandard.

Det er lagt opp til at OPS-selskapet også skal få ansvaret for å gjennomføre planlagte tiltak langs eksisterande rv 555. Desse tiltaka er føresett gjennomførte etter at ny rv 555 er opna for trafikk. Ut frå at eksisterande rv 555 er planlagt omklassifisert til fylkesveg, er det ikkje lagt opp til at eksisterande veg skal inngå i OPS-kontrakten etter trafikkopning/ferdigstilling.

Storleiken på milepelsutbetalinga må ta omsyn til at OPS-selskapet skal ha tilstrekkelege økonomiske interesser av å levere kvalitet gjennom heile driftsperioden, at staten skal ha tilstrekkelege økonomiske sanksjonar til å styre kontrakten gjennom heile driftsperioden og at kontrakten skal vere attraktiv for eit tilstrekkeleg tal med gode leverandørar.

Regjeringa ser at det kan være hensiktsmessig å få prøvd ut ulike modellar for milepelsutbetaling. Det er i dette prosjektet i utgangspunktet lagt til grunn ei milepelsutbetaling på inntil 70 pst. av dei samla byggekostnadene ekskl. meirverdiavgift. Ekstern kvalitetssikrar viser til at eit høgt kapitalinnskot, herunder størrelsen på milepelsutbetalinga, kan føre til at OPS-selskapet har mindre



Figur 6.1 Årleg betaling til OPS-selskapet

insentiv til å levere avtalt kvalitet når utestående kapitaltilskot er lågt. Ekstern kvalitetssikrar meiner at det er viktig å halde på ein viss fleksibilitet i anskaffelsesprosessen med moglegheit for å gå tilbake til ein mer tradisjonell og gjennomprøvd finansiell struktur, med ei lågare milepelsutbetaling, om markedet skulle reagere negativt. I tillegg tilrår ekstern kvalitetssikrar at ein bør åpne for at tilbyderne kan foreslå alternative mekanismer til dem som legges inn i OPS-kontrakten i konkurransegrunnlaget. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at storleiken på milepelsutbetalinga blir endeleg avklart gjennom prosessen med OPS-kontrakten.

Når det gjelder risikofordelinga, så bør denne overlatast til den parten som kan handtere den best. Den endelege risikofordelinga vil derfor bli klarlagt som ein del av prosessen med OPS-kontrakten.

Meirverdiavgifta for byggekostnadene ved høvesvis ny veg og tiltak langs eksisterande veg er føresett utbetalt ved dei to tidspunkta for milepelsutbetaling.

I Meld. St. 25 (2014-2015) har Regjeringa lagt til grunn at løyvingane over statsbudsjettet til investeringane i OPS-prosjektet skal skje i utbyggingsperioden. Desse midlane skal setjast på ein ikkje renteberande konto i Noregs Bank inntil betalinga til OPS-selskapet blir gjennomført.

Det er lagt til grunn ein driftsperiode på 25 år, i tråd med Meld. St. 25 (2014-2015).

Finansieringsplan

Det er utarbeidd eit overslag for venta betaling til OPS-selskapet i form av ein finansiell modell. Denne er basert på overslag for OPS-selskapet sine byggekostnader, overslag for kostnader til vedlikehald og drift, administrative kostnader og finansielle kostnader i prosjektfinsieringsmarknaden. Den finansielle modellen er også basert på ei fastrente gjennom heile kontraktsperioden. Som for rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet blir det lagt opp til at val av fast eller flytande rente eller ein kombinasjon av desse blir avgjort som del av innkjøpsprosessen.

Figur 6.1 viser betalinga til OPS-selskapet med dei tre elementa.

Milepelsutbetalinga vil vere ein kontraktsum mellom staten og OPS-selskapet. Staten kan dekke denne med bompengar eller statlege midlar. Det vil vere mest gunstig for finansieringa at så mykje som mogleg av milepelsutbetalinga blir dekt med statlege midlar og at bompengane primært dekker den årlege utbetalinga til OPS-selskapet. På denne måten blir gjelda og rentekostnadene for bompengeselskapet redusert mest mogleg medan dei alt løyvde statlege midlane blir nytta så tidleg som mogeleg.

Etter gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt kan ikkje bompengar nyttast til drift og vedlikehald av vegnettet. Det blir derfor føresett at den årlege utbetalinga for driftsstandard fullt ut blir dekt med statlege midlar, medan bompengane skal gå til betaling for tilgjengelegheit.

Vegen blir rekna som tilgjengeleg dersom den er open for trafikk utan hindringar av nokon art (store trafikkmengder eller saktegåande køyretøy i trafikken blir ikkje rekna som hindring). I tillegg må beredskapsplanar vere godkjente. Betalinga for tilgjengelegheit i driftsperioden er ein fast årleg sum i nominelle kroner og vil dermed vere uavhengig av prisutviklinga. Bompengane vil derimot auke i tråd med prisutviklinga. Det er i finansieringsopplegget lagt til grunn nullvekst i biltrafikken etter trafikkopning. Sidan målet om nullvekst berre gjeld for persontransport med bil, er det grunn til å rekne med at det vil bli noko trafikkvekst i bompengerperioden. Det er likevel ikkje rekna med endringar i bompengeinntektene som følgje av trafikkendingar.

Statlege midlar

Statlege midlar til milepelsutbetalinga er estimerte til 5,2 – 5,4 mrd. 2018-kr. Det er lagt opp til at desse midlane blir løyvde i åra 2020–2026. Regjeringa vil kome tilbake til dette i dei årlege budsjettproposisjonane. Det er føresett at midlane blir løyvde over post 29.

Over post 30 er det tom. 2017 løyvd 217 mill. kr i 2018-prisnivå til førebuande arbeid. I statsbudsjettet for 2018 er det løyvd ytterlegare 260 mill. 2018-kr.

Bompengar

Bompengane vil primært bli nytta til å betale for tilgjengelegheit gjennom ein fast årleg sum i driftsperioden på 25 år, dvs. i bompengerperioden på 20 år og ytterlegare fem år. Denne er estimert til 300 – 340 mill. kr per år i nominelle kroner. I tillegg er det rekna med eit bidrag til milepelsutbetalinga på 1,1 – 1,3 mrd. kr i 2018-prisnivå. Samanlikna med ordinær gjennomføring vil dermed låneopptaket og rentekostnadene for bompengeselskapet bli lågare ved gjennomføring som OPS-prosjekt. Dette fører til at med same takstnivå blir bompengbidraget til prosjektet større ved gjennomføring som OPS-prosjekt enn ved ordinær gjennomføring.

Brutto bompengeinntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018-kr. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen vil bompengbidraget til prosjektet utgjere om lag 6,5 mrd. 2018-kr. Netto lånerenter vil utgjere omlag 0,5 mrd. kr, medan kostnader til innkrevjing og drift av bompengeselskapet vil utgjere om lag

0,3 mrd. kr. Bompengbidraget utgjere bompengeselskapet sitt ansvar ved finansieringa av prosjektet rv 555 Sotrasambandet.

Bompengbidraget og bompengetakstane skal prisjusterast med Statistisk sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til trafikkopning og deretter med SSB sin konsumprisindeks. Gjennomsnittstakst skal nyttast som grunnlag for prisjustering.

Bompengeinntektene ekskl. utgifter til å dekke lånerenter og kostnader til innkrevjing og drift av selskapet, skal stillast til disposisjon for Statens vegvesen.

Bompengeselskapet vil ha inntektsrisikoen for bompengeinntektene. Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og innkrevjingsperioden forlengjast med inntil 5 år i tråd med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Ved gjennomføring som OPS-prosjekt er det lagt til grunn at bompengeselskapet ikkje vil ha ansvar ved eventuell kostnadsauke.

Det er lagt til grunn at prosjektet skal inngå i det nye regionale bompengeselskapet Ferde AS.

Andre føresetnader

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Trafikkgrunnlag: 24 680 køyretøy (ÅDT) i estimert opningsår 2024
- Årleg trafikkvekst: 0 pst.
- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter 6,5 pst.
- Årleg prisvekst: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 15,5 mill. kr
- Bompengerperiode: 20 år

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande endra føresetnader:

- ÅDT i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert til 4 pst.

Med desse føresetnadene er perioden med etter-skotsinnkrevjing rekna til om lag 18,5 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduserast frå om lag 50 kr til om lag 46 kr, medan taksten for takstgruppe 2 kan reduserast frå om lag 100 kr til om lag 92 kr.

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

- ÅDT i opningsåret blir redusert med 10 pst.

- Trafikken blir redusert med 0,5 pst. per år frå opningsåret og gjennom heile bompengeperioden
- Lånerenta aukar frå 5,5 pst. til 6,5 pst. dei 10 første åra
- Det blir gjennomført ein takstauke på 20 pst. utover prisstiginga etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden framleis rekna til om lag 20 år. Dette viser at prosjektet er robust for endringar i føresetnadene. Årsaka er i stor grad lågare låneoptak før innkrevjingsstart enn ved ordinær gjennomføring.

7 Fylkeskommunal garanti

Hordaland fylkeskommune vedtok i fylkestinget 7. mars 2017 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt bompengelån på inntil 3,0 mrd. kr, jf. kap. 3. Garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med 20 pst. ut over prisstiginga og bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at dagens rv 555 er ein tofelts veg med varierende standard. Transportsystemet er svært sårbart med dagens Sotrabru som einaste tilkomst til kommunane

Fjell, Sund og Øygarden med omfattande næringsliv innafor olje- og gass-sektoren. Med ein ÅDT i 2017 på om lag 27 400 køyretøy, er det i dag store køproblem også for kollektivtrafikken. Over Sotrabrua er det ingen tilbod for gang- og sykkeltrafikken. Det er miljøproblem for bustadene langs dagens veg. Gevinstane ved prosjektet er betre framkommelegheit, trafikktryggleik og samfunnstryggleik, betre bumiljø langs dagens veg og eit samanhengande tilbod for gåande og syklande mellom Sotra og Bergen.

Samferdselsdepartementet legg opp til at rv 555 Sotrasambandet blir gjennomført som det andre prosjektet basert på rammeverket for OPS i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering.

Vi HARALD, Noregs Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

I

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå ein OPS-kontrakt for prosjektet rv 555 Sotrasambandet og gjennomføre arbeid knytt til prosjektet i regi av Statens vegvesen, men slik at dei samla statlege pliktene ikkje overskrid ei ramme på 10,5 mrd. kroner, innafor ei øvre ramme for investeringar og drift av prosjektet på 17 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere rammene i seinare år.

II

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til

delvis bompengefinansiering av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland. Vilkåra går fram av denne proposisjonen.

III

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

IV

Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland blir gjennomført som OPS-prosjekt.

