

Prop. 49 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

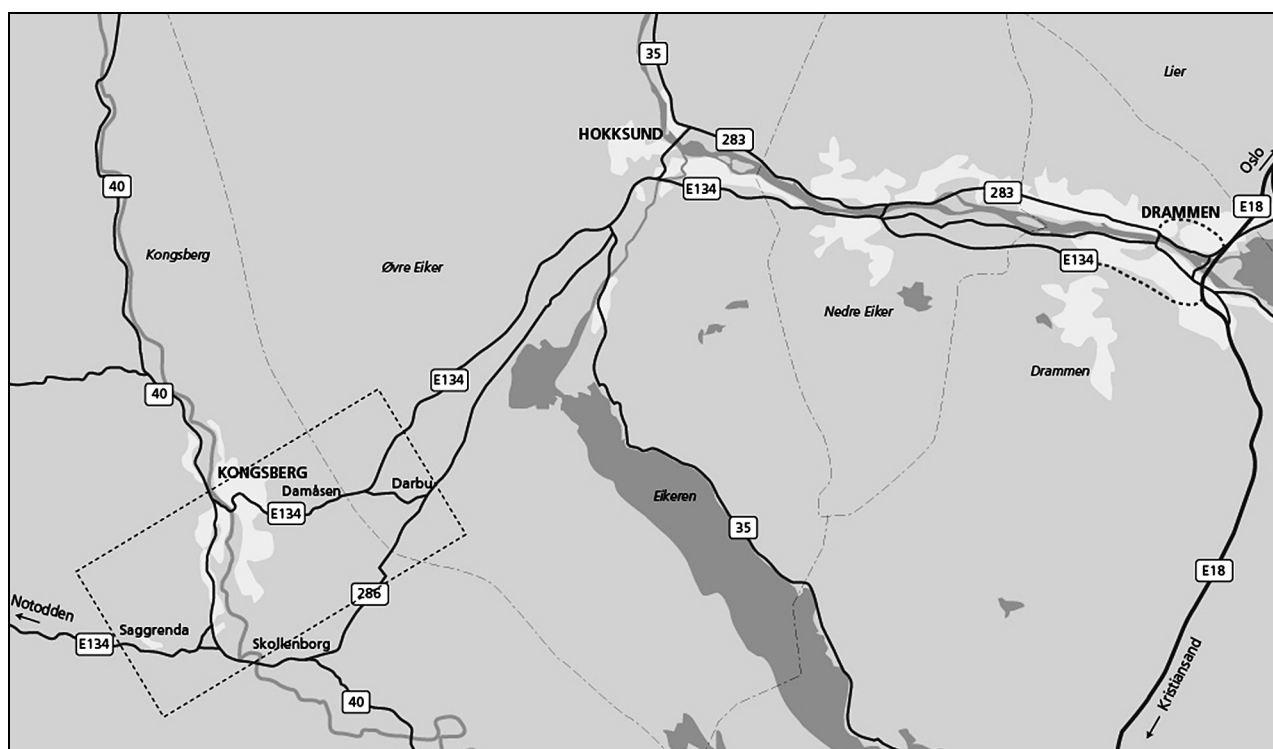
Utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 19. desember 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjon fram forslag om bygging av ny E134 mellom Damåsen i Øvre Eiker kommune og Saggrenda i Kongsberg kommune i Buskerud. E134 er et vik-

tig vegsamband mellom deler av Østlandet og Vestlandet og er hovedferdselsåren i denne delen av Buskerud. Strekningen gjennom Kongsberg har ikke tilfredsstillende standard. Ny E134 på strekningen vil bedre framkommeligheten for både gjennomgangs- og lokaltrafikken og gi færre



Figur 1.1 Oversiktskart E134 Damåsen – Saggrenda

nærføringsulemper i tettbebygde områder. Det forventes også reduksjon i antall ulykker.

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der det legges opp til anleggsstart i første fireårsperiode. Det legges nå opp til anleggsstart våren 2015, og hovedprosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

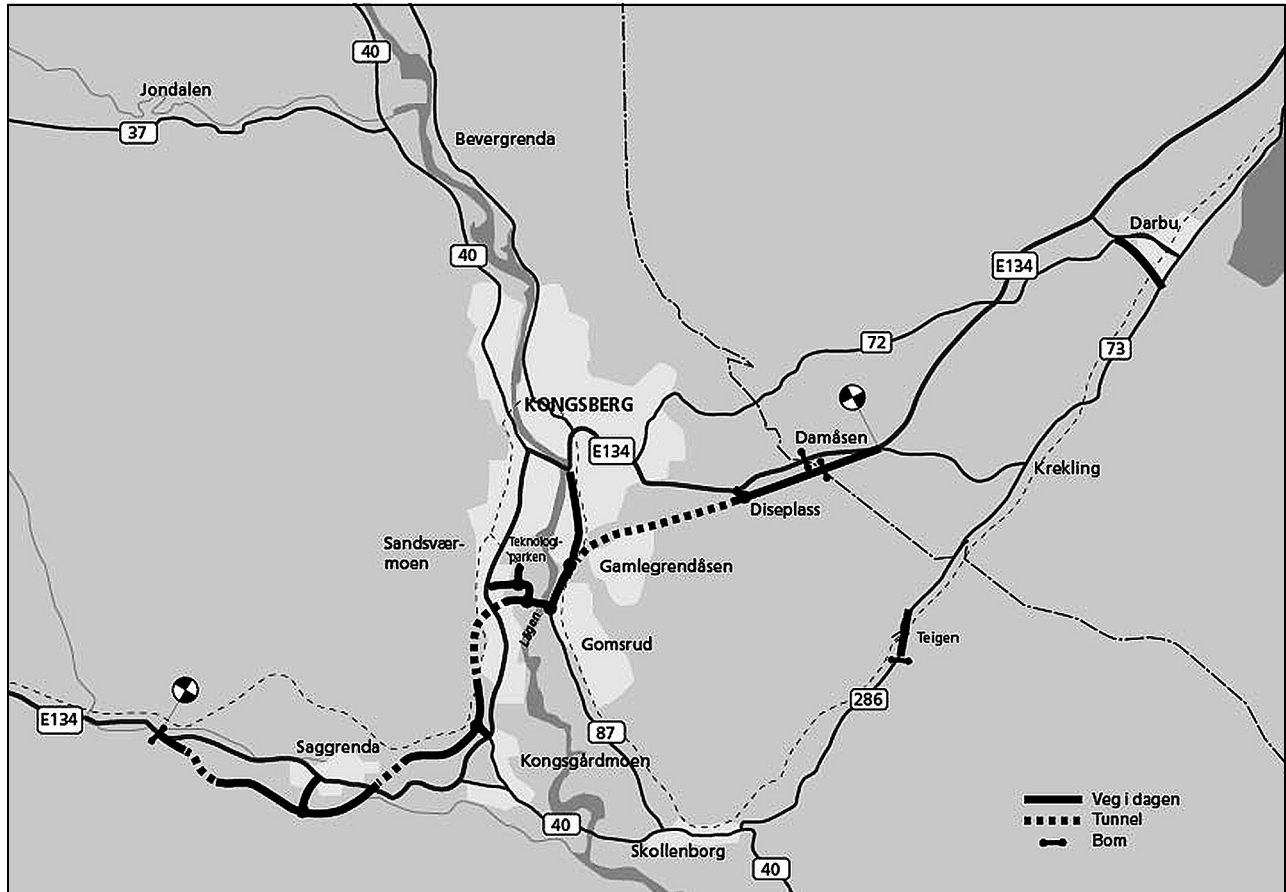
Dagens E134 mellom Damåsen og Saggrenda har ikke tilfredsstillende standard, særlig med hensyn til kurvatur og vegbredde. Vegbredden er 7-8 m inn mot Kongsberg og stedvis smalere i sentrumsområdene. E134 går gjennom bynære og tettbebygde områder, noe som gir nærføringsulemper i form av støy, barrierevirkninger, redusert luftkvalitet og rystelser. Både gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken har relativt dårlig framkommelighet. Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer i dag fra om lag 5 000 kjøretøy til om lag 19 000 kjøretøy.

Strekningen er den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud. I perioden 2004–2013 var det i

alt 50 ulykker med personskade på strekningen, og totalt ble 72 personer drept eller skadet i disse ulykkene. Av disse ble tre personer drept og fire personer hardt skadet. I tillegg var det 14 ulykker med personskade på Gomsrudvegen (fv 87), og totalt ble 19 personer drept eller skadet i disse ulykkene. Av disse ble to personer drept og en person hardt skadd.

Prosjektet omfatter bygging av 13,2 km ny hovedveg og om lag 10 km nye sideveger med tilhørende konstruksjoner og sideanlegg. ÅDT i 2040 er beregnet til å variere mellom 8 700 og 22 700 kjøretøy. Om lag 8,5 km skal derfor bygges som firefelts veg, mens resten bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Ny E134 starter ved Damåsen. Ved Diseplass etableres et planskilt kryss som skal knytte ny veg til eksisterende E134. Vegen går videre i toløps tunnel under Gamlegrendåsen til Tislegård. Her knyttes ny E134 sammen med Gomsrudvegen (fv 87) og krysser Numedalslågen på ny bru. I Sellikdalen etableres ny adkomst til Kongsberg Teknologipark. Fra Sellikdalen går ny E134 inn i en toløps tunnel under Svartås. Ved Trollerudmoen tilknyttes eksisterende E134. Ny E134 går videre mot Moane og inn i en kort ettløps tunnel med



Figur 2.1 Prosjekt E134 Damåsen – Saggrenda

midtrekkverk. Vegen kommer ut i dagen like før den krysser over eksisterende E134 og Kobberbergselva. Vegen går så gjennom Saggrenda, videre i en ny kort ettløps tunnel med midtrekkverk under Vollås før den tilknyttes eksisterende E134 øst for Kobbervoll bru.

På den 3,5 km lange delstrekningen Tislegård – Trollerudmoen bygges det fire rundkjøringer. Rundkjøringer brukes i enkelte tilfeller på nasjonale hovedveger når vegen i tillegg til å være en ren gjennomfartsveg også er en del av byens vegnett. For denne delstrekningen er bruken av rundkjøringer nødvendig på grunn av nærføring til Numedalslågen, jernbanen, boligområder og et kommunalt renseanlegg, samt ønsket om å unngå store inngrep i terrenget langs vegen. Bruken av rundkjøringer i stedet for planskilte kryss gir store kostnadsbesparelser og miljøgevinster for prosjektet.

I tillegg omfatter prosjektet siste del av nedføringsvegen til Darbu på fv 72 og ny jernbaneundergang ved Teigen på fv 286. Øvre del av nedføringsvegen fra E134 ved Dunserud kryss til fv 72 Gamle Kongsbergvei ble etablert i forbindelse med utbyggingen av E134 på strekningen Heggstad – Damåsen. Gjenstående del av nedføringsvegen etableres nå for å lede gjennomgangstrafikken utenom boligfeltet mellom fv 72 Gamle Kongsbergvei og fv 73 Kongsbergveien på en trafiksikker og effektiv måte. Jernbaneundergangen ved Teigen på fv 286 har svært dårlig standard, og det legges derfor opp til å etablere en ny undergang som gir bedre vegstandard og trafiksikkerhet. Den nye undergangen innebærer at jernbanesporet legges om på en om lag 700 meter lang strekning, noe som muliggjør høyere kjørehastighet for tog.

Reguleringsplanen for prosjektet ble godkjent i Kongsberg kommune 9. mai 2012 og i Øvre Eiker kommune 18. april 2012.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen foreslo opprinnelig en styringsramme på 3 840 mill. 2013-kr og en kostnadsramme på 4 165 mill. 2013-kr. Kvalitetssikrer tilrår en styringsramme på 4 380 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 5 140 mill. 2014-kr. Statens vegvesen har tatt kvalitetssikrers tilråinger delvis til følge og tilrår en styringsramme på 4 140 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 4 700 mill. 2014-kr. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til 330 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,3.

I henhold til kvalitetssikrers analyse har prosjektet en samfunnsøkonomisk netto nytte (prissatte effekter) på 643 mill. kr uten bompengefinansiering. Tallet for netto nytte faller med økt bompengesats, og med bompengesatser på 30 kroner for personbiler og 90 kroner for tunge kjøretøy, blir prosjektet marginalt ulønnsomt (-35 mill. kroner). Kvalitetssikrer kommer imidlertid til at prosjektets ikke-prissatte effekter trekker i positiv retning, og at en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte effekter vil være at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt uavhengig av nivået på bompengesatsene.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslaget til utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda ble behandlet av lokale myndigheter våren 2014. Øvre Eiker kommunestyre behandlet saken 2. april 2014 og Kongsberg kommunestyre 9. april 2014. Det ble fattet følgende identiske vedtak:

1. [Øvre Eiker/Kongsberg] kommune tilrår utbygging av E134 mellom Damåsen i Øvre Eiker kommune og Saggrenda i Kongsberg kommune, fullføring av nedføringsveien til Darbu på fv 72 og utbedring av jernbaneundergangen ved Teigen på fv 286 i samsvar med vedtatte reguleringsplaner.
2. Utbyggingen tilrås delfinansiert med bompenger i henhold til foreslått finansieringsopplegg.
3. Det anlegges følgende bomstasjoner:
 - Ny E134 ved Damåsen i Kongsberg kommune
 - Eksisterende E134 ved Damåsen i Kongsberg kommune
 - Ny E134 ved Saggrenda i Kongsberg kommune
 - Fv 286 ved Teigen i Kongsberg kommune
4. Forutsatt en samlet investeringskostnad på 3940 mill. 2014-kr, statlig andel på 1780 mill. 2014-kr og inntil 15 års innkrevingsperiode, med mulighet for forlengelse med inntil 5 år og økning av takstene med inntil 20 % ut over prisutviklingen dersom utviklingen i bompengeselskapets økonomi gjør det nødvendig, kan det aksepteres en bompengetakst på 31 kr pr passering (2014-kr) for lette kjøretøy og 93 kr pr passering (2014-kr) for tunge kjøretøy med

- totalvekt over 3500 kg. Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
5. Det forutsettes en rabattordning hvor alle trafikanter med elektronisk brikke gis 10 % flat rabatt.
 6. Lette kjøretøy betaler for maksimalt 40 passeringer per kalendermåned per bomstasjon.
 7. Dersom trafikken på fv 72 Gamle Kongsbergvei blir sterkt økende, innføres bilrestriktive tiltak.
 7. Dersom trafikken på fv 72 Gamle Kongsbergvei blir sterkt økende, innføres bilrestriktive tiltak.
 8. Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette bompengeselskapet «E134 Buskerud AS» for delfinansiering av E134 Damåsen – Saggrenda, i henhold til gjeldende standarder og samarbeidsavtale mellom øvrige fylkeskommuner.
 9. Fylkestinget vedtar at det inngås en låneavtale med Vegfinans AS for innbetaling av aksjekapital på 125.000 kroner.
 10. Fylkestinget oppnevner Terje Vegard Kopperud (H) og Anne Sandum (Ap) som fylkeskommunens representanter til styret i E134 Buskerud AS, med Turid Solberg Thomassen (KrF) og Steinar Berthelsen (Ap) som vararepresentanter.

Buskerud fylkesting fattet 7. mai 2014 følgende vedtak:

1. Buskerud fylkeskommune tilrår utbygging av E134 mellom Damåsen i Øvre Eiker kommune og Saggrenda i Kongsberg kommune, fullføring av nedføringsvegen til Darbu på fv. 72 og utbedring av jernbaneundergangen ved Teigen på fv. 286 i samsvar med vedtatte reguleringsplaner.
2. Utbyggingen tilrås delfinansiert med bompenger i henhold til foreslått finansieringsopplegg.
3. Det anlegges følgende bomstasjoner:
 - Ny E134 ved Damåsen i Kongsberg kommune
 - Eksisterende E134 ved Damåsen i Kongsberg kommune
 - Ny E134 ved Saggrenda i Kongsberg kommune
 - Fv. 286 ved Teigen i Kongsberg kommune
4. Forutsatt en samlet investeringskostnad på 3940 mill 2014-kr, statlig andel på 1780 mill 2014-kr og inntil 15 års innkrevingsperiode, med mulighet for forlengelse med inntil 5 år og økning av takstene med inntil 20 % ut over prisutviklingen dersom utviklingen i bompengeselskapets økonomi gjør det nødvendig, kan det aksepteres en bompengetakst på 31 kr per passering (2014-kr) for lette kjøretøy og 93 kr per passering (2014-kr) for tunge kjøretøy med totalvekt over 3500 kg. Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
5. Det forutsettes en rabattordning hvor alle trafikanter med elektronisk brikke gis 10 % flat rabatt.
6. Lette kjøretøy betaler for maksimalt 40 passeringer per kalendermåned per bomstasjon.
7. Dersom trafikken på fv. 72 Gamle Kongsbergvei blir sterkt økende, innføres bilrestriktive tiltak.
8. Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette bompengeselskapet «E134 Buskerud AS» for delfinansiering av E134 Damåsen – Saggrenda, i henhold til gjeldende standarder og samarbeidsavtale mellom øvrige fylkeskommuner.
9. Fylkestinget vedtar at det inngås en låneavtale med Vegfinans AS for innbetaling av aksjekapital på 125.000 kroner.
10. Fylkestinget oppnevner Terje Vegard Kopperud (H) og Anne Sandum (Ap) som fylkeskommunens representanter til styret i E134 Buskerud AS, med Turid Solberg Thomassen (KrF) og Steinar Berthelsen (Ap) som vararepresentanter.
11. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld, med pant i rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer selskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 2800 mill kr (2014-kroner) med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldene hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden. I tillegg gjelder selvskyldnerkausjonen i innkrevingsperioden på 15/20 år med tillegg av inntil 2 år, jf. garantiforskriftens §3. Garantitiden reduseres i takt med nedbetalingen på lånet.
12. Under forutsetning om Stortingets godkjenning vil den fylkeskommunale garantien først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realtakstene er økt med inntil 20 % ut over prisstigningen, og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt.
13. Selvskyldnerkausjonen forutsetter at Samferdselsdepartementet samtykker til at pant i rettighet til å kreve inn bompenger kan etableres.
14. Buskerud fylkesting oppfordrer regjeringen til å fortsette det positive arbeidet med å øke den statlige andelen av finansieringen for E-134 Damåsen-Saggrenda.

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjort beregninger og vurderinger av hvordan bompengeneinnkrevningen påvirker trafikken gjennom bomsnittene. Trafikken er beregnet ved hjelp av Regional transportmodell.

Det er forutsatt to bomstasjoner på ny E134, ved Damåsen og ved Saggrenda, jf. figur 2.1. I tillegg forutsettes bomstasjoner på eksisterende E134 ved Damåsen og på fv 286 ved Teigenundergangen.

For ny E134 ved Saggrenda viser beregninger at uten bompengeneinnkreving ville ÅDT i åpningsåret 2019 være på om lag 6 500 kjøretøy. Med bompenger ventes ÅDT å ligge på om lag 5 500 kjøretøy med det takstnivået som er lagt til grunn i denne proposisjonen. For ny E134 ved Damåsen viser beregningene at uten bompenger ville ÅDT i åpningsåret være på om lag 12 200 kjøretøy. Med bompenger ventes ÅDT i åpningsåret å ligge på om lag 8 700 kjøretøy.

Med bompengeneinnkreving kun på ny E134 vil en del trafikk velge alternative ruter uten bomavgift. De mest aktuelle omkjøringsrutene vil være eksisterende E134 mellom Damåsen og Kongsberg, fv 72 mellom Darbu og Kongsberg og fv 286 via Skollenborg sør for Kongsberg. Trafikkberegninger viser at trafikklekkasjen til disse rutene vil bli betydelig dersom det ikke iverksettes tiltak for å motvirke lekkasjen. Det foreslås derfor å etablere bomstasjoner på eksisterende E134 mellom Damåsen og Kongsberg (ved Diseplass). I tillegg foreslås det å etablere en bomstasjon på fv 286 ved Teigenundergangen. I åpningsåret er ÅDT gjennom bomstasjonene på eksisterende E134 og fv 286 beregnet til om lag 1 400 kjøretøy begge steder.

Fv 72 Gamle Kongsbergvei er en del av den såkalte «Sølvvegen» som er Norges eldste kjøreveg. Fylkeskommunen har tidligere akseptert at vegen må kunne stenges for gjennomkjøring, men lokalt vurderes dette som et dårligere alternativ enn trafikkreduserende tiltak og ev. etablering av bomstasjon. Dagens ÅDT på fv 72 ved kommunegrensen mellom Øvre Eiker og Kongsberg er 300–400 kjøretøy. Bomstasjonene på ny E134 med-

fører mest sannsynlig trafikkøkning, særlig tunge kjøretøy som skal til eller fra områdene nord og vest i Kongsberg. Dette vil ha uheldige konsekvenser for trafikksikkerheten og miljøet.

Det foreslås å holde fv 72 Gamle Kongsbergvei åpen for gjennomgangstrafikk, men vurdere situasjonen og iverksette tiltak dersom trafikken blir for høy. ÅDT bør ikke bli høyere enn 1 500 kjøretøy, mens antall tunge kjøretøy må vurderes særskilt. I første omgang legges det opp til fartsreducerende tiltak som skilter og fartshumper. Kostnadene ved dette, om lag 1 mill. kr, forutsettes finansiert med bompenger. Hvis trafikkproblemene blir for store etter at fartsreducerende tiltak er gjennomført, har Buskerud fylkeskommune akseptert at det settes opp en bomstasjon på fv 72.

Det er forventet en årlig trafikkvekst på 1,5 pst. i perioden 2014–2019, 1,4 pst. i perioden 2020–2029 og 1,0 pst. etter 2030. Dette er i tråd med fylkesprognosene som er utarbeidet for Buskerud i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for E134 Damåsen – Saggrenda omfatter statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør 43 pst. av kostnaden. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Statlige midler

I Meld. 26 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 420 mill. kr i statlige midler i perioden 2014–2023, omregnet til 2014-prisnivå. På grunn av økte kostnader gjorde Samferdselsdepartementet en ny vurdering av statlig andel til prosjektet før den lokalpolitiske behandlingen. I tråd med denne vurderingen legges det nå til grunn et statlig bidrag på til sammen 1 780 mill. kr, fordelt med 90 mill. kr i 2013, 1 000 mill. kr i perioden 2014–2017 og 690 mill. kr i perioden 2018–2023.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E134 Damåsen – Saggrenda

	Mill. 2014-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	90	1 000	690	1 780
Bompenger	0	1 520	840	2 360
Sum	90	2 520	1 530	4 140

Gjennom behandlingen av budsjettproposisjonene for 2013 og 2014 er det bevilget til sammen om lag 140 mill. kr til prosjektering, grunnerverv og andre forberedende arbeider, fordelt med 90 mill. kr i 2013 og 50 mill. kr i 2014. Gjennom behandlingen av Prop. 1 S (2014–2015) er det bevilget 200 mill. kr til prosjektet i 2015.

Bompenger og bompengeprogger

Finansieringsopplegget bygger på tovegs etter-skuddsinnkreving i fire automatiske bomstasjoner. Bomstasjonene plasseres på ny og eksisterende E134 ved Damåsen, på ny E134 ved Saggrenda og på fv 287 ved Teigenundergangen. Eventuelle inntekter fra en bomstasjon på fv 72 Gamle Kongsbergvei inngår ikke i finansieringsberegningene.

Bomstasjonene settes opp når hovedprosjektet åpnes for trafikk i 2019.

Det er lagt til grunn følgende takster (i 2014-prisnivå):

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 33 kr
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 99 kr

Det er forutsatt at takstene reguleres i samsvar med prisutviklingen. Abonnenter med AutoPASS-brikke får 10 pst. rabatt. Det er lagt til grunn et passeringstak på 40 passeringer pr. bomstasjon for lette kjøretøy, slik at disse innenfor en kalendermåned betaler for maksimalt 40 passeringer. Dette er i samsvar med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet.

Takstene er litt høyere enn lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen. Det er en forutsetning at det før anleggsstart foreligger lokalpolitisk tilslutning til takstene. Dette må også ses i sammenheng med muligheten for å benytte lavere beregningsteknisk rente, jf. omtale nedenfor.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal følgelig dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen

innenfor styringsrammen. Eventuelle kostnadsreduksjoner på mer enn 10 pst. tilfaller staten.

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

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

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Innskuddsrente: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader i fire bomstasjoner: 16 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 75 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden regnet til om lag 15 år.

Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 4 390 mill. kr. Bompengene skal dekke investeringskostnader på om lag 2 360 mill. kr, renteutgifter på om lag 1 790 mill. kr og innkrevingskostnader på om lag 240 mill. kr.

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

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen der bompengeselskapet dekker sin andel
- ÅDT blir redusert med ytterligere 9 pst. fra trafikkåpning
- Ingen årlig trafikkvekst fra trafikkåpning
- Realtakstøkning på 20 pst. to år etter trafikkåpning.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 20 år, dvs. en økning på om lag 5 år ut over basisalternativet.

Videre er det regnet på et alternativ med følgende optimistiske forutsetninger:

- Lånerente 5 pst.
- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret 2019.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 12 år, dvs. en reduksjon på om lag 3 år i forhold til basisalternativet.

Vegdirektoratet har gitt tillatelse til at Buskerud fylkeskommune forskutterer 7 mill. kr til planlegging av prosjektet. Midlene forutsettes tilbakebetalt med bompenger forutsatt at prosjektet blir vedtatt av Stortinget. Innen utgangen av 2014 forventes det benyttet om lag 150 mill. kr ut over tildelte midler. Disse midlene er stilt til rådighet gjennom midlertidig omdisponering av statlige midler innenfor Statens vegvesens fullmakter. I 2015 forventes det et bompengebidrag på 300 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Det forutsettes

Tabell 5.2 Takstnivå ved ulike renteforutsetninger

		2014-kr
Lånerente	6,5 pst.	2,8 pst.
Takst – lette kjøretøy	33 kr	25 kr
Finansieringskostnader	1 790 mill. kr	640 mill. kr
Innkrevingskostnader	240 mill. kr	240 mill. kr

derfor at bompengeselskapet stiller til disposisjon til sammen om lag 450 mill. kr til prosjektet i 2015.

Effekten av en omorganisering av bompengesektoren

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskap. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det åpnet for at den beregningstekniske renten i en overgangsperiode kan settes lavere, i intervallet mellom 6,5 pst. og renten på 10-års statsobligasjonslån. Det er en forutsetning at det er lokal tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien opprettholdes. Det er videre en forutsetning at lokale myndigheter forplikter seg til å legge prosjektet inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert. Departementet ber Stortinget om fullmakt til at det kan fastsettes takster i tråd med ovennevnte forutsatt lokalpolitisk tilslutning.

Når rentekompensasjonsordningen er på plass, vil det bli gjort en ny finansieringsanalyse og en ny vurdering av beregningsteknisk rente.

Tabell 5.2 viser kalkulerte bompengetakster, finansieringskostnader og innkrevingskostnader ved 6,5 pst. lånerente sammenlignet med en lånerente på 2,8 pst. Den alternative rentesatsen er satt ut fra gjeldende 10-års statsobligasjonsrente. Bompengedraget til investeringer er forutsatt uendret.

Dersom effekten av rente på 2,8 pst. i stedet benyttes til å redusere innkrevingsperioden, er det beregnet at denne kan reduseres med om lag fire år.

6 Fylkeskommunal garanti

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 7. mai 2014 har Buskerud fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 2 800 mill. 2014-kr, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, jf. kapittel 3. Garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

E134 er en viktig transportåre for trafikken mellom deler av Østlandet og Vestlandet, for regional trafikk i Buskerud og for lokal trafikk i Kongsberg. Dagens E134 gjennom Kongsberg har ikke tilfredsstillende standard og er ulykkesutsatt. Ny E134 vil gi framkommelighetsgevinster og redusert reisetid for gjennomgangstrafikken. Redusert trafikk langs eksisterende veg i sentrumsområdene bedrer forholdene for lokaltrafikken og gir færre nærføringsulemper. Det forventes også nedgang i antall ulykker.

Både Buskerud fylkeskommune og Kongsberg og Øvre Eiker kommuner har sluttet seg til bompengefinansiering av utbyggingen. Samferdselsdepartementet mener at de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn er realistiske og tilrår derfor det framlagte forslaget til utbyggings- og finansieringsplan for E134 mellom Damåsen og Saggrenda.

Samferdselsdepartementet er enig i det foreslåtte opplegget for fv 72 Gamle Kongsbergvei, der strekningen primært holdes åpen for gjennomgangstrafikk, og i at tiltak iverksettes dersom trafikken blir for høy.

Bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. låne-

rente, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskap. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektet legges inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert. Det legges også opp til at den beregningstekniske renten kan settes lavere enn 6,5 pst. i en overgangsperiode, i tråd med forutsetninger omtalt foran.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de vilkårene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud

- I
- Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til utbygging og finansiering av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
 - Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
 - Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregnings-teknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i denne proposisjonen.
-
-



Trycksak