



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Helge Oddvin Sandvik /
55516508

Vår referanse:
16/20658-4

Deres referanse:

Vår dato:
25.01.2017

Lokalpolitisk behandling av forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg for rv 555 Sotrasambandet

Vedlagt følger saksgrunnlag for kommunal og fylkeskommunal behandling av forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg for rv 555 Sotrasambandet. Forslaget som no vert lagt fram bygger på det arbeidet som er utført av Arbeidsgruppa for Sotrasambandet og tilråding og føringar som er gitt frå Kontaktutvalet for Sotrasambandet. Dette arbeidet var grunnlaget for prinsipp-saka som blei behandla våren og sommaren 2016.

Gjennom behandling av prinsipp-saka «Rv 555 Sotrasambandet, Prinsipp for delvis bompengefinansiering» våren/sommaren 2016, stilte kommunane og fylkeskommunen seg positive til at Sotrasambandet blir delfinansiert med bompengar og slutta seg til prinsippa for delfinansiering med bompengar som omtalt i saka.

Denne saka er utarbeidd med sikte på bindande lokalpolitiske vedtak om bompengelopplegg for prosjektet som grunnlag for gjennomføring som OPS-prosjekt (Offentleg-Privat-Samarbeid).

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. Det første av desse er prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark som blei lagt fram for Stortinget i desember 2016, jf. Prop. 46 S (2016–2017). Prosjektet rv 555 Sotrasambandet er det andre. I Meld. St. 25 (2013–2014) *På rett vei* har Regjeringa lagt fram eit overordna rammeverk for OPS i transportsektoren.

I prinsipp-saka var det føresett ei bompengeperiode på 15 år. Statens vegvesen tilrår no ein bompengeperiode på 20 år slik at bompengeperioden skal vere meir lik kontraktperioden for OPS-kontrakten. Lengre bompengeperiode fører til lågare takstar. Det er foreslått at taksten for køyretøy i takstgruppe 1 blir sett til 49 kr og taksten for takstgruppe 2 blir sett

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

til 98 kr. Det er føresett 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 og ingen rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Nytt rabattopplegg er eit resultat av endringar i den generelle takst- og rabattstrukturen for bompengeprojekt, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016).

Det er vidare lagt opp til at Hordaland fylkeskommune stiller lånegaranti.

Saksgrunnlaget vil bli sendt på høyring til kommunane Sund, Fjell, Øygarden, Askøy og Bergen, samt Hordaland fylkeskommune. Det er lagt opp til at saka skal handsamast i møte i fylkestinget 7/8 mars.

Deretter vil saka bli sendt Vegdirektoratet for vidare handsaming.

Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal
Leiar styring og strategistab

Sandvik Helge Oddvin

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 1

Likelydende brev sendt til
Askøy kommune, Postboks 323, 5323 KLEPPESTØ
Bergen kommune, Postboks 7700, 5020 BERGEN
Fjell kommune, Postboks 184, 5342 STRAUME
Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN
Sund kommune, Postboks 23, 5371 SKOGSVÅG
Øygarden kommune, Ternholmvegen 2, 5337 RONG

Rv 555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit) – forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg

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-prosjekter (Offentleg-Privat-Samarbeid). Det første av desse er prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark som blei lagt fram for Stortinget i desember 2016, jf. Prop. 46 S (2016–2017). Prosjektet rv 555 Sotrasambandet er det andre. I Meld. St. 25 (2013–2014) *På rett vei* har Regjeringa lagt fram eit overordna rammeverk for OPS i transportsektoren.

Gjennom behandling av prinsipp-saka «Rv 555 Sotrasambandet, Prinsipp for delvis bompengefinansiering» våren/sommaren 2016, stilte kommunane og fylkeskommunen seg positive til at Sotrasambandet blir delfinansiert med bompengar og slutta seg til prinsippa for delfinansiering med bompengar som omtalt i saka. Denne saka er utarbeidd med sikte på bindande lokalpolitiske vedtak om bompengelopplegg for prosjektet som grunnlag for gjennomføring som OPS-prosjekt.

1. Omtale av prosjektet

Rv 555 Sotrasambandet omfattar eit nytt vegsystem der det skal byggast 9,4 km ny firefelts veg frå Kolltveit i Fjell kommune til Storavatnet i Bergen kommune, inkl. ny Sotrabru. Dagens riksveg blir omklassifisert og vil fungere som lokalveg og omkøyringsveg.

Reguleringsplan for vegprosjektet blei vedtatt av Fjell kommunestyre i møte 26. mai 2016 og av Bergen bystyre 21. september 2016.

Totallengda på den nye Sotrabrua blir om lag 950 m, med eit hovudspenn på om lag 590 m. Brua omfattar fire køyrefelt og gang- og sykkelfelt. Total breidde er 29,5 m. Det skal også byggast to mindre bruer; bru over Bildøystraumen (lengde om lag 160 m) og bru over Straumsundet (lengde om lag 100 m).

Det er lagt opp til bygging av samanhengande gang- og sykkelveg frå Kolltveit til Storavatnet. Frå Bildøyna til Storavatnet er dette ei høgstandard løysing med skilje mellom sykkelveg og fortau i ei lengde på om lag 7,8 km.

For kollektivtrafikken er det lagt opp til buss i blanda trafikk på den nye hovudvegen mellom Kolltveit og Bildøyna og på oppgradert lokalveg mellom Bildøyna og Straume. Vidare vil bussen køyre på separat bussveg/kollektivfelt frå Straume til Valen. Det blir lagt til rette for kollektivfelt langs den nye hovudvegen i retning Bergen på delar av strekninga mellom Valen og Storavatnet. Det er planlagt nye bussterminalar i Straume og ved Storavatnet. Desse inngår i prosjektet rv 555 Sotrasambandet.

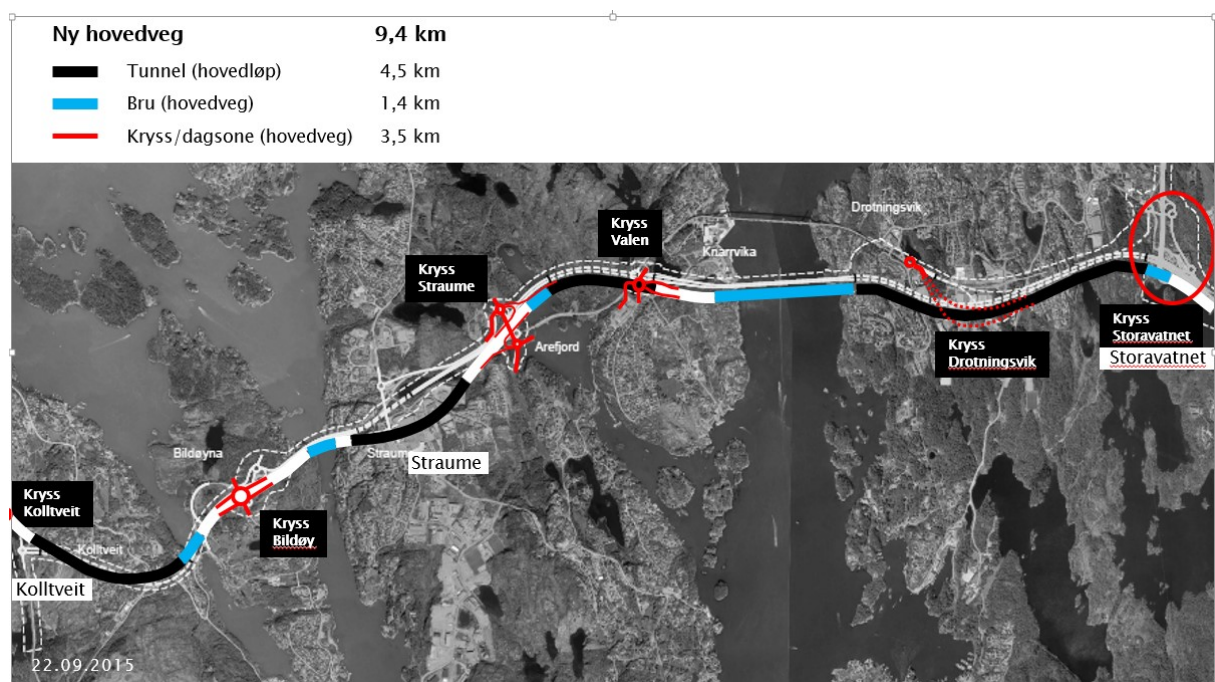
Prosjektet omfattar følgjande planskilte kryss:

- Kryss på Kolltveit
- Kryss på Bildøyna
- Straumekrysset
- Kryss ved Valen (berre ramper til og frå Bergen)
- Kryss ved Drotningstvik
- Kryss ved Storavatnet (ombygging av eksisterande kryss med Askøyveien)
- Kryss ved Godviksvingene (nytt kryss på Askøyveien)

Prosjektet omfattar følgjande tunnelar:

- Kolltveittunnelen (om lag 950 m lengde)
- Straumetunnelen (om lag 850 m lengde)
- Knarrvikatunnelen (om lag 750 m lengde)
- Drotningstviktunnelen (inkl. kryss i fjell og ramper til Drotningstvik, om lag 2 000 m lengde)
- Harafjelltunnelen (ombygging, om lag 70 m lengde)

I tillegg kjem tre tunnelar for gang- og sykkeltrafikk (Janahaugen, Kiplehaugen og Harafjellet).



Figur 1: Oversikt over rv 555 Sotrasambandet

Nytt kostnadsoverslag

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 blei det lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 7 000 mill. kr i 2013–prisnivå. Omrekna til 2017–prisnivå er dette om lag 7 700 mill. kr. Kostnadsoverslaget var basert på kommunedelplan. Uvissa kring kostnadsoverslag basert på kommunedelplan er på +- 25 pst. Det er no lagt til grunn eit kostnadsoverslag på om lag 8 900 mrd. kr i 2014–prisnivå, basert på godkjent reguleringsplan. Omrekna til 2017–prisnivå er dette i underkant av 9 600 mill. kr, dvs. om lag 1 900 mill. kr høgare enn det overslaget som blei lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013).

2. Tidlegare lokalpolitisk behandling

Våren/sommaren 2016 behandla kommunane Fjell, Sund, Øygarden, Askøy og Bergen samt Hordaland fylkeskommune ei prinsippsak om delvis bompengefinansiering av rv 555 Sotrasambandet. I saka var det tilrådd at vidare arbeid med bompengesøknaden for Sotrasambandet blir basert på følgjande prinsipp:

1. Bompengesøknaden skal avgrensast til finansiering av bompengeprojektet rv 555 Kolltveit – Storavatnet, der innhaldet er bestemt i reguleringsplanen for projektet.
2. Det blir tilrådd plassering av bomstasjonar/bomsnitt etter prinsipp 3, dvs. bompengειnnkrevjing i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar ved den nye og den gamle Sotrabrua, med same takstnivå. Det blir ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningslinjer.

Det ligg føre slike vedtak:

Fjell kommune

Fjell kommunestyre fatta følgjande vedtak 28. april 2016, sak 46/2016:

1. Fjell kommunestyre stadfestar tidlegare vedtak om at Sotrasambandet vert delfinansiert med bompengar.
2. Fjell kommunestyre slutter seg til prinsippa for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som skildra i notatet Rv.555 Sotrasambandet – Prinsipp for delvis bompengefinansiering av 3.februar 2016, kap.2.1, og ber om at desse føresetnadene vert lagt til grunn for utarbeiding av formell bompengesøknad til Stortinget.
 - Bompengesøknaden skal avgrensast til finansiering av bompengeprojektet: Rv. 555 Storavatnet – Kolltveit, der innhaldet er bestemt i reguleringsplanen for projektet.
 - Det vert tilrådd plassering av bomstasjonar/bomsnitt etter prinsipp 3, dvs. bompengειnnkrevjing i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua, same takstnivå i begge punkta. Det vert ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningslinjer.

Sund kommune

Sund kommunestyre fatta følgjande vedtak 12. april 2016, sak 22/16:

1. Sund kommune stiller seg positiv til delfinansiering av Sotrasambandet med bompengar.
2. Sund kommune sluttar seg til prinsippa for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som skildra i notat av 03.02.2016, kap. 2.1, og ber om at desse føresetnadene vert lagt til grunn for utarbeiding av bompengesøknad.

Øygarden kommune

Øygarden kommunestyre fatta følgjande vedtak 13. april 2016, sak 25/16:

1. Øygarden kommune stiller seg positiv til delfinansiering av Sotrasambandet med bompengar.
2. Øygarden kommune sluttar seg til prinsippa for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som skildra i notat av 03.02.2016, kap. 2.1, og ber om at desse føresetnadene vert lagt til grunn for utarbeiding av bompengesøknad.

Askøy kommune

Askøy formannskap fatta følgjande vedtak 19. april 2016, sak 42/2016:

Askøy kommune tar dokumentet til orientering og har ingen anmerknings til høringsdokumentet.

Bergen kommune

Bergen bystyre fatta følgjande vedtak 15. juni 2016, sak 152/2016:

1. Bergen kommune stiller seg positiv til delfinansiering av Sotrasambandet med bompenger.
2. Bergen kommune slutter seg til prinsippene for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som beskrevet i notatet «Rv 555 Sotrasambandet – prinsipp for delvis bompengefinansiering» av 3. februar 2016, kapittel 2.1, og ber om at disse forutsetningene legges til grunn for utarbeiding av formell bompengesøknad til Stortinget.
3. Bystyret forutsetter bompengefinansiering (bompengepakke 2) som en del av finansieringen av neste fase når nord-sør akse på Sotra og Storavatnet – Liavatnet realiseres. Bystyret viser for øvrig til sak 51/15 RV 555 Storavatnet – Liavatnet kommunedelplan med konsekvensutredning«*Bystyret forutsetter at planen må inngå i bompengesøknaden for Sotrasambandet samt gjennomføres som en del av dette.*»

Hordaland fylkeskommune

Hordaland fylkesting fatta følgjande vedtak i fylkestinget 14. juni 2016, sak 55/2016:

1. Fylkestinget er positiv til å delfinansiera utbygginga av Rv. 555 Storavatnet – Kolltveit, Sotrasambandet, med bompengar.
2. Fylkestinget sluttar seg til prinsippa for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som skildra i notat av 03.02.2016, kap. 2.1 – med tilrådd plassering av bomstasjonar/bomsnitt etter prinsipp 3 med einvegs eller tovegs bompengeinnkrevjing i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua, med same takstnivå i begge punkta og ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningsliner. Fylkestinget ber om at desse føresetnadene vert lagt til grunn for utarbeiding av endeleg bompengesøknad.

Fase 2 – Nord–sør aksen på Sotra og Storavatnet – Liavatnet

I Bergen bystyre sitt vedtak blei det føresett bompengefinansiering (bompengepakke 2), som ein del av finansieringa av neste fase når nord–sør aksen på Sotra og Storavatnet – Liavatnet skulle realiserast. Desse prosjekta er ikkje med i dette saksgrunnlaget. Statens vegvesen meiner at vidare arbeid med finansieringsløyisingar for tilstøytande veg- og kollektivtiltak i Bergen og på Sotra må skje etter at bompengesaka for rv. 555 Kolltveit–Storavatnet er godkjent i Stortinget.

Realisering av planane i Bergen og på Storesotra kan skje gjennom eigne bompengeordningar eller eventuelt ved seinare revisjon / innlemming i eksisterande bompengeordningar. Det vil ikkje bli tatt stilling til dette i denne saka, men på eit seinare stadium.

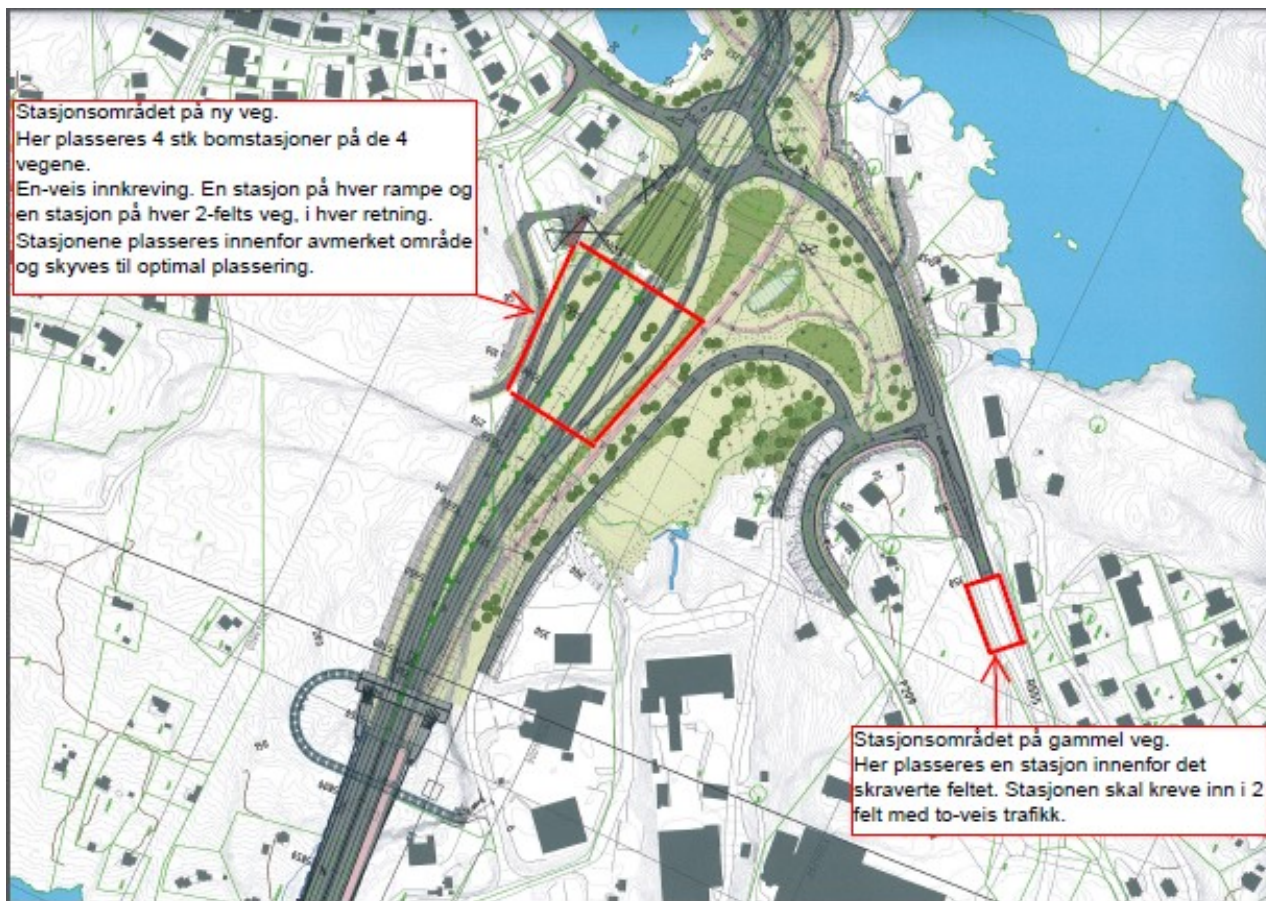
3. Bompengeopplegg

Plassering av bomstasjonar

I prinsippasaka for Sotrasambandet som blei behandla lokalpolitisk våren/sommaren 2016, var det gjort greie for tre opplegg for plassering av bomstasjonar, omtalte som prinsipp 1, 2 og 3. Ved den lokalpolitiske behandlinga av saka slutta alle kommunane samt fylkeskommunen seg til prinsipp 3, som var tilrådd av Statens vegvesen. Prinsipp 3 inneheld eitt bompengesnitt med bomstasjonar nær ny og nær eksisterande Sotrabru.

Presis plassering innafor dei markerte områda, jf. figur 2, vil først bli bestemt når plasseringa av skilt, varsellys, bommar og andre tunnelrelaterte installasjonar er avklart.

Kostnader til innkrevjing og drift av selskapet er estimerte til 15 mill. kr pr. år.



Figur 2: Bomstasjonsplassering

Bompengeperiode

I prinsipp saka som blei behandla våren/sommaren 2016 var det lagt til grunn 15 års bompengeperiode. Det er no 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. Takstnivået med 20 års bompengeperiode og gjennomføring som OPS-prosjekt vil bli lågare enn ved 15 års betaling.

Takst- og rabattsystem

Med 15 års bompengeperiode var det i prinsipp saka lagt til grunn ein bompengetakst for lette køyretøy på 45 kr i 2015-prisnivå etter 20 pst. rabatt. Dette inneber ein gjennomsnittstakst på 47,50 kr i 2017-prisnivå. Med ein bompengeperiode på 20 år kan gjennomsnittstaksten reduserast til 39,50 kr i 2017-prisnivå.

Statens vegvesen tilrår at det blir lagt til grunn ein gjennomsnittstakst/gjennomsnittleg inntekt pr. passering på 39,50 kr i 2017-prisnivå. Å nytte gjennomsnittstakst er i tråd med opplegget i Prop. 1 S (2016–2017), side 76. Dette er også nytta i fleire tidlegare bompengeprosjekt i Hordaland.

Gjennom Stortinget si behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) blei det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. Dette inneber at takstgruppe 1 (lette køyretøy inkl. køyretøygruppe M1) får 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2

(tunge køyretøy ekskl. køyretøygruppe M1) er det innført obligatorisk brikke, og det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i denne takstgruppa.

Det er førebels rekna med at ein gjennomsnittstakst på 39,50 kr gir følgjande bompengetakstar i bomstasjonane før rabatt på både ny og eksisterande veg ved opning av Sotrasambandet (i 2017-kr):

- 49 kr for takstgruppe 1
- 98 kr for takstgruppe 2, dvs. at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Endeleg forslag til takst- og rabattsystem vil bli lagt fram til lokalpolitisk behandling før Statens vegvesen Vegdirektoratet fattar takstvedtak før innkrevjinga startar opp.

Takst for nullutsleppskøyretøy

Gjennom klimaforliket på Stortinget våren 2012 (Innst. 390 S (2011–2012)) ved behandling av klimameldinga (Meld. St. 21 (2011–2012)), blei det vedtatt at dagens avgiftsfordelar for kjøp og bruk av reine nullutsleppskøyretøy skal vidareførast ut neste stortingsperiode (2017), så framt talet på reine nullutsleppskøyretøy ikkje overstig 50 000. Talet på elbilar har no passert 100 000. Eksempelvis utgjør elbilar 10 pst. av sum passeringar i bomringen i Bergen, Askøypakken 14 pst., Bømløpakken 12 pst., Finnfast 23 pst. I Bergen har talet på elbilar dobla seg frå 2014 til 2015 og igjen frå 2015 til 2016.

Nullutsleppskøyretøy er mellom anna fritatt for betaling av bompengar. Fordelane for elbilar har resultert i at mange trafikantar har kjøpt elbil enten som bil nr. 2, eller bytta ut bilen som brukte fossilt drivstoff. Salet av elbilar har vore spesielt høgt i enkelte område med bompengar. I fleire bompengeprojekt utgjør elbilar over 10 pst. av talet på passeringar. Elbilane sin del av passeringane veks. Ordninga har derfor svekka inntektene i mange bompengeprojekt.

For Sotrasambandet er det i føresetnadane for utrekning av gjennomsnittleg inntekt pr. passering lagt til grunn at 10 pst. av passeringane er nullutsleppskøyretøy. Det er lagt til grunn at prosjektet blir opna for trafikk i 2024. Ved behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017, jf. Innst. 2 S (2016–2017)), er det opna for at elbilfritaket for bompengar kan avgjerast lokalt, men Stortinget har bedt Regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyretøy. I grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018–2029 er det tilrådd at fritaket for betaling av bompengar for elbilar bør avviklast. Med ein føresett opning av Sotrasambandet i 2024 og med framleis vekst i talet på elbilar, er det vanskeleg å sjå føre seg eit fullstendig fritak let seg kombinere med bompengar som ein vesentleg del av finansieringa av prosjektet. Statens vegvesen tilrår at det for nullutsleppskøyretøy i Sotrasambandet blir innført ein bompengetakst på halvparten av grunntakst (24,50 kr i 2017-prisnivå).

Statens vegvesen viser til at dersom innføring av halv takst for nullutsleppskøyretøy ikkje er tilstrekkeleg for å oppretthalde den føresette gjennomsnittstaksten, kan takstane justerast opp.

Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført utrekningar og vurderingar av trafikken etter bygging av nytt Sotrasamband og innføring av bompenggeinnkrevjing på prosjektet.

Trafikkgrunnlaget for Sotrasambandet er rekna ut på grunnlag av resultatata frå den regionale transportmodellen (RTM). I tillegg er det gjennomført ein tilleggsanalyse der det er nytta framskriving basert på trafikkteljingar og tal frå reisevaneundersøkingar (RVU-data). Det er også sett på eingongseffekten ved innføring/bortfall av bompengar for eit utval bompengeprojekt. Formålet er å vurdere om data frå desse prosjekta kan ha overføringsverdi og vere til nytte i vurderinga av eingongseffekten basert på dei to andre metodane.

Det er rekna på forventa trafikkmengde som vil passere bomstasjonane ved opninga av 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 opningsåret til 24 600 køyretøy. Ei tilleggsanalyse utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen AS på oppdrag frå Hordaland fylkeskommune reknar ÅDT i opningsåret til 24 750 køyretøy. Det er dermed svært lite avvik mellom desse trafikkta.

Trafikken som er tilrådd i finansieringsanalysen utgjer gjennomsnittet av dei to utrekningane. Basert på dette er ÅDT rekna til 24 680 køyretøy i 2022. Erfaringstal frå eit utval bompengeprojekt bygger opp under den avvisinga av trafikk som Siv.ing Hopen AS kjem fram til. Trafikken som blir lagt til grunn med bompengar, er noko lågare enn ÅDT på Sotrabraua i 2015 på 25 900 køyretøy.

Berekninga er gjennomført med referanseår 2022. Det er no føresett opning av prosjektet i 2024. Det er ikkje føresett vekst i trafikken mellom 2022 og 2024.

I samband med Nasjonal transportplan 2018–2029 er det utarbeidd prognosar over framtidig trafikkutvikling. For Hordaland gjeld prognosar som vist i tabell 1.

Tabell 1 Prognosar over forventa vekst i trafikken i Hordaland

Tom. år	Lette køyretøy	Tunge køyretøy
2018	2,2	2,1
2022	1,7	2,1
2028	1,5	1,9
2040	1,0	1,4
2050	0,8	1,4

Prognosane gjeld trafikktutviklinga i Hordaland samla sett. Lokale forhold vil kunne avvike i høve til den generelle utviklinga for fylket.

Kommunane på Sotra inngår i den felles arbeidsmarknaden i Bergensområdet. Det er politiske mål om at veksten i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gåing. I Bergensområdet er det fleire bompengerordningar i drift eller under planlegging. Det er i tillegg stor uvisse knytt til utviklinga i næringslivet, spesielt i olje- og gassindustrien.

Statens vegvesen tilrår at det i finansieringsanalysen for Sotrasambandet blir lagt til grunn ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst på 0 pst. etter trafikkopning.

Det blir også vist til omtalen av trafikkgrunnlaget i prinsipp-saka frå 2016.

Rekneteknisk lånerente

I tråd med nye retningslinjer er det lagt til grunn ei rekneteknisk lånerente på 5,5 pst. dei første 10 åra og 6,5 pst. deretter, dvs. frå 2028. Den generelle prisstigninga er i tråd med inflasjonsmålet på 2,5 pst. pa.

4. Finansieringsmodell

Gjennomførte OPS-prosjekt i Norge

Gjennom behandlinga av Nasjonal transportplan 2002–2011 blei det vedtatt å gjennomføre tre prøveprosjekt med OPS i Norge:

- 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)

Alle tre prosjekta er bygde med avtalar om levering av veg med ein avtalt kvalitet i ein periode på 25 år. Dei private OPS-selskapa fekk ansvaret for å prosjektere, finansiere og bygge vegen, og i ettertid vedlikehalde og drive vegstrekninga. Selskapa får betalt gjennom heile perioden. Kontrakten mellom det ein-skilde selskapet og staten regulerer storleiken på den årlege summen, samt trekkmekanismer og bonusordningar ut frå korleis vegen fungerer og framstår. I ein OPS-kontrakt blir meir risiko overført til OPS-selskapet enn til entreprenørane ved tradisjonelle kontraktar. Statens vegvesen kontrollerer at alle krav i OPS-kontrakten blir følgde.

Finansieringsmodell for nye OPS-prosjekt

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 (2013–2014) *På rett vei* har Regjeringa lagt fram eit overordna rammeverk for OPS i transportsektoren.

OPS-kontrakten er ein avtale mellom staten og OPS-selskapet og vedkjem ikkje bompengeselskapet. Bompengeselskapet skal inngå ein bompengeavtale med Statens vegvesen, der profilen og andre forhold rundt bompengefinansieringa blir endeleg avklart. Forskjellen mellom ordinær bompengefinansiering og bompengefinansiering innanfor eit OPS-regime er knytt til profilen på overføring av bompengar frå bompengeselskapet til Statens vegvesen. Innanfor eit OPS-regime kan overføringa av bompengar skje i form av ei større utbetaling ved opning av sambandet (milepælsutbetaling) og resten som ei løpande utbetaling over heile bompengeperioden. Forholdet mellom desse beløpa er ikkje bestemt. I dette prosjektet er bompengetaksten fastsett. Korleis profilen på overføringane frå bompengeselskapet til staten vil bli, vil ikkje påverke taksten.

I Meld. St. 25 (2014–2015) er det vurdert som viktig at finansieringskostnadene for OPS-selskapet blir reduserte. For kommande OPS-prosjekt er det derfor lagt til grunn at det skal nyttast ein betalingsprofil der størstedelen av investeringskostnadene blir utbetalte tidleg i kontraktsperioden, etter at vegen er opna for trafikk og sett i drift. Vidare skal OPS-selskapet motta eit årleg vederlag gjennom kontraktsperioden for å dekkje resten av investeringskostnadene, samt kostnader ved drift og vedlikehald. Det første prosjektet som er lagt fram for Stortinget basert på dette rammeverket er rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark, jf. Prop. 45 S (2016–2017).

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

- Milepælsutbetaling når prosjektet blir opna for trafikk, inkl. betaling av meirverdiavgift for anleggskostnadene.
- Løpande utbetaling gjennom kontraktsperioden som betaling for tilgjengelegheit (at vegen er open og tilgjengeleg).
- Løpande utbetaling gjennom kontraktsperioden som betaling for driftsstandard (brøyting, reinhald, lys m.m.).

For OPS-selskapet vil det ikkje spele nokon rolle om finansieringa skjer gjennom bompengar eller statlege midlar. Kontrakten vil bli inngått med staten, og rekvirering og handtering av bompengar vil bli eit forhold mellom staten og bompengeselskapet.

Milepælsutbetalinga vil vere ein sum i kontrakten mellom staten og OPS-selskapet. Staten kan dekkje dette med bompengar eller statlege midlar, eller ein kombinasjon av desse. Det vil vere mest gunstig for bompengeselskapet si gjeldsbelastning og renteutgifter at så mykje som mogleg av milepælsutbetalinga blir dekt med statlege midlar og at bompengane primært går til den løpande utbetalinga for tilgjengelegheit.

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

Førebuande arbeid og kostnader utanfor OPS-kontrakten

Før OPS-kontrakten kan skrivast under, er det nødvendig å flytte høgspenlinja som står i traséen for den nye Sotrabraua. Høgspenlinja er den einaste elektrisitetsforsyninga til gassterminalen på Kollsnes i Øygarden. Høgspenlinja forsyner også m.a. oljeplattforma Martin Linge. Kostnadene til flytting av høgspenlinja vil ikkje inngå i OPS-kontrakten. Også arkeologiske undersøkingar vil bli gjennomført utanom OPS-kontrakten. Statens vegvesen vil i tillegg ha kostnader til prosjektorganisasjon og grunnverv. Det er lagt til grunn vel 1 mrd. kr til kostnader utanom OPS-kontrakten.

Bompengeselskapet sitt finansieringsansvar

Gjennom føresett gjennomsnittstakst, trafikkgrunnlag og bompengerperiode er inntektsstraumen av bompengar bestemt. Overføringa av midlar frå bompengeselskapet til Statens vegvesen kan skje via bompengelån og/eller løpande bompengeinntekter.

Opplegget for finansiering som OPS-prosjekt, inkl. storleiken på milepælsutbetalinga og betaling for tilgjengelegheit er ikkje endeleg avklart. Som omtalt, vil bompengane primært bli nytta til å betale for tilgjengelegheit gjennom ein fast årleg sum i 20 år. Resterande bompengar vil bli nytta til milepælsutbetalinga. 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 bompengebidraget til investeringskostnadene i prosjektet større ved gjennomføring som OPS-prosjekt enn ved ordinær gjennomføring.

Brutto bompengar for prosjektet rv 555 Sotrasambandet er berekna til 7,0 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til utbygginga (bompengebidraget). Bompengebidraget skal prisjusterast med Statistisk sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til trafikkopning og deretter med SSB sin konsumprisindeks. Denne summen utgjer bompengeselskapet sitt ansvar ved finansieringa av Sotrasambandet. Bompengeinntektene ekskl. utgifter til å dekke lånerenter og kostnader til innkrevjing og drift av selskapet, skal stillast til disposisjon for Statens vegvesen, dels som bidrag til milepælsutbetalinga og dels som bidrag til den årlege betalinga for tilgjengelegheit.

Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og innkrevjingsperioden forlengast med inntil 5 år i tråd med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt.

Ved OPS vil ikkje bompengeselskapet ha ansvar ved eventuell kostnadsauke for prosjektet. Vi kan heller ikkje seie nøyaktig kor stor del av prosjektet som blir finansiert med bompengar og kor stor del som blir finansiert med statlege midlar. I prinsippasaka basert på prinsipp 3 for bompengeinnkrevjing, med ein maksimal bompengetakst på 45 kr etter rabatt var bompengepotensialet rekna i storleik 4,2 mrd i 2014 prisnivå. Omrekna til 2017-prisnivå er dette om lag 4,5 mrd. kr. Då utgjorde den statlege del av finansieringa om lag 53 pst. av totalkostnaden.

Når det i denne saka er nytta samla bompengainntekter på 7 mrd., er det viktig å understreke at denne summen inkluderer lånerenter og alle andre kostnader knytt til innkrevjing og drift av selskapet, i tillegg til sjølve bompengebidraget. Sistnemnde vil ligge i den storleik som er vist til i prinsipp-saka (4,5 mrd. 2017 kroner). Den endelege profilen på OPS-opplegget vil avgjere kor mykje av bompengainntektene som vil gå til å dekke renter og kor mykje som vil bidra til finansieringa, men slik at den samla bompengebelastinga for trafikantane ikkje blir endra. Dette inneber at den statlege delen vil vere på det nivå som er vist til i prinsipp-saka (53 pst). Den eksakte sum vil mellom anna vere avhengig av investeringsprofilen og endeleg kostnadsoverslag.

Pessimistiske føresetnader

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ:

- ÅDT i opningsåret blir redusert med 20 pst.
- Lånerenta aukar frå 5,5 pst. til 6,5 pst dei 10 første åra
- Takstauke på 20 pst. utover prisstiginga etter to år

Med desse føresetnadene er det rekna med at innkrevjingsperioden må forlengast med om lag 3 år, til om lag 23 år. Dette viser at prosjektet er robust for endringar i føresetnadene. Årsaka til dette er i stor grad lågare låneopptak før innkrevjingsstart enn ved ordinær gjennomføring.

Organisering

I vanlege bompengeprojekt vil det vere tett kontakt mellom bompengeselskapet og Statens vegvesen for å følgje rekvisisjonsplanar og slutttoppgjer når prosjektet er ferdigstilt og endelege kostnader vert kjent. For OPS-projekt vil det verte eit skilje mellom bompengeselskapet og OPS-selskapet. Vegdirektoratet vil inngå kontraktar med dei to partane separat. Det vil ikkje bli inngått avtalar mellom OPS-selskapet og bompengeselskapet. Organiseringa er vist i figuren under:



5. Fylkeskommunal garanti

Ved gjennomføring som OPS-projekt vil bompengeselskapet få eit lågare lånebehov enn ved tradisjonell gjennomføring som bompengeprojekt. Lånegarantien må i staden ta høg

for ugunstig utvikling i føresetnadene for bompengefinansieringa. Sidan opplegget for finansieringa som OPS-prosjekt ikkje er endeleg avklart, tilrår Statens vegvesen at den fylkeskommunale garantien blir sett ut frå det maksimale låneopptaket som kan bli aktuelt. I tillegg må det takast høgde for dei pessimistiske føresetnadene i finansieringsanalysen. Ut frå dette er maksimal lånegjeld ved OPS-gjennomføring rekna til om lag 2,7 mrd. kr. Med 10 pst. tillegg vil dette utgjere eit garantibehov nærare 3 mrd. kr. Det er rekna med at lånegjelda vil vere på dette nivået ved utgangen av 2031. Statens vegvesen tilrår at Hordaland fylkeskommune fattar eit garantivedtak på 3 000 mill. kr.

Det er rekna ut at trafikken må reduserast med meir enn 24 pst. samanlikna med basisføresetnadene for at noko av garantien skal komme til utbetaling. Dette vil seie at ÅDT ved trafikkopning må vere lågare enn 18 670 køyretøy. Til samanlikning var ÅDT i 2015 på 25 900 køyretøy.

6. Vidare prosess

Eit førebels saksgrunnlag blei lagt fram for kontaktutvalet i møte 18 januar 2017.

Tilbakemeldingar frå utvalet er innarbeidd i det endelege saksdokumentet.

Saksgrunnlaget for delvis bompengefinansiering av rv 555 Sotrasambandet blir sendt til lokalpolitisk i kommunane Fjell, Sund, Øygarden, Askøy og Bergen, samt Hordaland fylkeskommune. Etter lokalpolitisk behandling vil saka bli sendt Vegdirektoratet.

Prosjektet skal kvalitetssikrast eksternt (KS2). Dokumenta som inngår i KS2 er under arbeid.

Etter at prosessen kring KS2 gjennomført vil det bli fremma ein Stortingsproposisjon om finansiering og gjennomføring av prosjektet.

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

7. Tilråding – forslag til vedtak

Statens vegvesen tilrår at det blir fatta følgjande vedtak om finansieringa av rv 555 Sotrasambandet:

1. 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.
2. 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.

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 frå opning av den nye vegen.
6. Dersom bompengeinntektene 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 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 utbetalingar 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 til grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for vegen fram til opninga av vegen og deretter med SSB sin konsumprisindeks.

Det er berre fylkeskommunen som skal vedta pkt. 9 og pkt. 10:

9. Hordaland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldnarkausjon 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.
10. 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 forlengjast med inntil 5 år. I tillegg skal garantien gjelde i ytterlegare 2 år, jf. § 3 i garantiforskriftene.