



Arkivnr: 2014/1015-23

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.02.2017
Fylkesutvalet		22.02.2017
Fylkestinget		07.03.2017

## Sotrasambandet, Rv 555 (Storavatnet- Kolltveit) - bompengesøknad

### Samandrag

Fylkestinget gjorde 14.6.2016, sak 55/2016, eit prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet. Det er no utarbeida ein endeleg bompengesøknad for Sotrasambandet. Statens vegvesen har i brev frå 25.1.2017 sendt ut forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg (bompengesøknad) for Rv555 Sotrasambandet (Storetveit – Kolltveit) på lokalpolitisk høyring. Utbyggings- og finansieringsopplegget har vore til førehandsgodkjenning i Vegdirektoratet. Grunna forseinkingar i Vegdirektoratet, må fylkesrådmannen leggja fram saka for dei fylkespolitiske organa parallelt med at kommunane Øygarden, Sund, Fjell, Bergen og Askøy har saka til uttale. Når utbyggings- og finansieringsopplegget er handsama i kommunestyra, bystyret og i fylkestinget, vert det oversendt Vegdirektoratet. Prosjektet skal kvalitetssikrast eksternt (KS2), før vidare handsaming i Samferdselsdepartementet og endeleg vedtak i Stortinget.

I prinsippssaka påpeika fylkesrådmannen at med ei statleg finansiering av Sotrasambandet som skissert i gjeldande NTP 2014 - 23 (ca. 2,1 mrd. kr.), vil ei fullfinansiering av Sotrasambandet ikkje vera realistisk (vil kreva eit takstnivå over 100 kr. kvar veg). Fylkesrådmannen er derfor svært nøgd med at det no ligg føre eit utbygging- og finansieringsopplegg for Sotrasambandet, som er basert på takstar og bompengeinntekter i samsvar med prinsippssaka. På grunn av det spesielle OPS (offentleg/privat samarbeid)- opplegget er totalkostnaden for Sotrasambandet per i dag ukjent. Men i utgangspunktet er fordelinga slik, i 2017 prisnivå, at det statlege bidraget er på vel 5 mrd. av kostnaden for prosjektet på 9,5 mrd. Bompengeselskapet har inntektsrisiko og må bidra med 7 mrd.kr i passeringsinntekter for å finansiera ei investering på 4,5 mrd. 2017 kr., men bompengeselskapet har ingen risiko knytt til auke eller minke i kostnadane ved prosjektet.

Med atterhald om tilslutnad frå høyringskommunane, rår fylkesrådmannen til at fylkestinget går inn for utbygging- og finansieringsopplegget for Rv555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit) som Statens vegvesen har tilrådd

## Forslag til innstilling

1. Med atterhald om tilslutnad frå høyringskommunane, går fylkestinget inn forfølgjande utbygging- og finansieringsopplegg for Rv555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit):
  - Utbygging av Rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevinga 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.
  - Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningslinjer.
  - Bompengeperioden blir sett til 20 år frå opning av den nye vegen.
  - Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føreset, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengeperioden forlengast med inntil fem år.
  - Det blir føreset samlar 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.
  - 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.
2. Hordaland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldarnarkausjon 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

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg

- 1 16\_20658-4 Lokalpolitisk behandling av forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg for rv 555 Sotrasambandet med vedlegg

## Fylkesrådmannen, 25.01.2017

### Bakgrunn

Fylkestinget gjorde 14.6.2016, sak 55/2016, eit prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet. Det er no utarbeida ein endeleg bompengesøknad for Sotrasambandet. Statens vegvesen har i brev frå 25.1.2017 sendt ut forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg (bompengesøknad) for Rv555 Sotrasambandet (Storetveit – Kolltveit) på lokalpolitisk høyring. Utbyggings- og finansieringsopplegget har vore til førehandsgodkjenning i Vegdirektoratet. Grunna forseinkingar i Vegdirektoratet, må fylkesrådmannen leggja fram saka for dei fylkespolitiske organa parallelt med at kommunane Øygarden, Sund, Fjell, Bergen og Askøy har saka til uttale. Når utbyggings- og finansieringsopplegget er handsama i kommunestyra, bystyret og i fylkestinget, vert det oversendt Vegdirektoratet. Prosjektet skal kvalitetssikrast eksternt (KS2)<sup>1</sup>, før vidare handsaming i Samferdselsdepartementet og endeleg vedtak i Stortinget.

### Om arbeidet med bompengesøknaden

Arbeidet med prinsipp-saka og bompengesøknaden i tidleg fase er utført av ei administrativ arbeidsgruppe med deltagarar frå Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Fjell kommune, Øygarden kommune og Sund kommune, med bistand frå Sivilingeniør Helge Hopen. Arbeidsgruppa har rapportert til eit politisk kontaktutval som består av ordførarane i Fjell, Sund, Øygarden og Askøy kommune, samt byutviklingsbyråden i Bergen kommune, fylkesordførar og avdelingsdirektør Vegavdeling Hordaland, Statens vegvesen Region vest. Frå hausten 2016 tom. medio januar 2017, har Vegdirektoratet og Statens vegvesen Region vest ferdigstilt bompengesøknaden (utbyggings- og finansieringsopplegget) med oppdatert trafikkgrunnlag og ny finansieringsmodell (OPS) for prosjektet. Opplegget for bompengesøknaden vart lagt fram for kontaktutvalet 18.1.2017.

### Kva er nytt sidan prinsipp-saka?

Det er gjort ein del endringar i bompengeopplegget sidan prinsipp-saka:

- *Utvida innkrevingsperiode - frå 15 til 20 år.*  
Dette vil føre til mindre skilnad på lengda på bompengeperioden og lengda på OPS-kontrakten som er 25 år. Samla brutto bompengeinntekter for Sotrasambandet vil ikkje bli endra som følge av at bompengeperioden blir forlenga frå 15 til 20 år. Takstnivået med 20 års bompengeperiode og gjennomføring som OPS- prosjekt vil derfor bli lågare enn ved 15 års betaling.
- *Halv takst for nullutsleppkøretøy (dvs for. elbil - og hydrogenbilar).*  
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 nullutsleppkøretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 pst. av takstane for konvensjonelle køretøy. For nullutsleppkøretøy i Sotrasambandet er det foreslått innført ein bompengetakst på halvparten av grunntakst (24,50 kr i 2017-prisnivå).
- *Finansieringsopplegg med fast bompengandel.*  
Finansieringsopplegget med OPS- ordning inneber at bompengeselskapet og garantisten (fylkeskommunen) ikkje har kostnadsrisiko med prosjektet.

### Om Sotrasambandet

#### Prosjektet

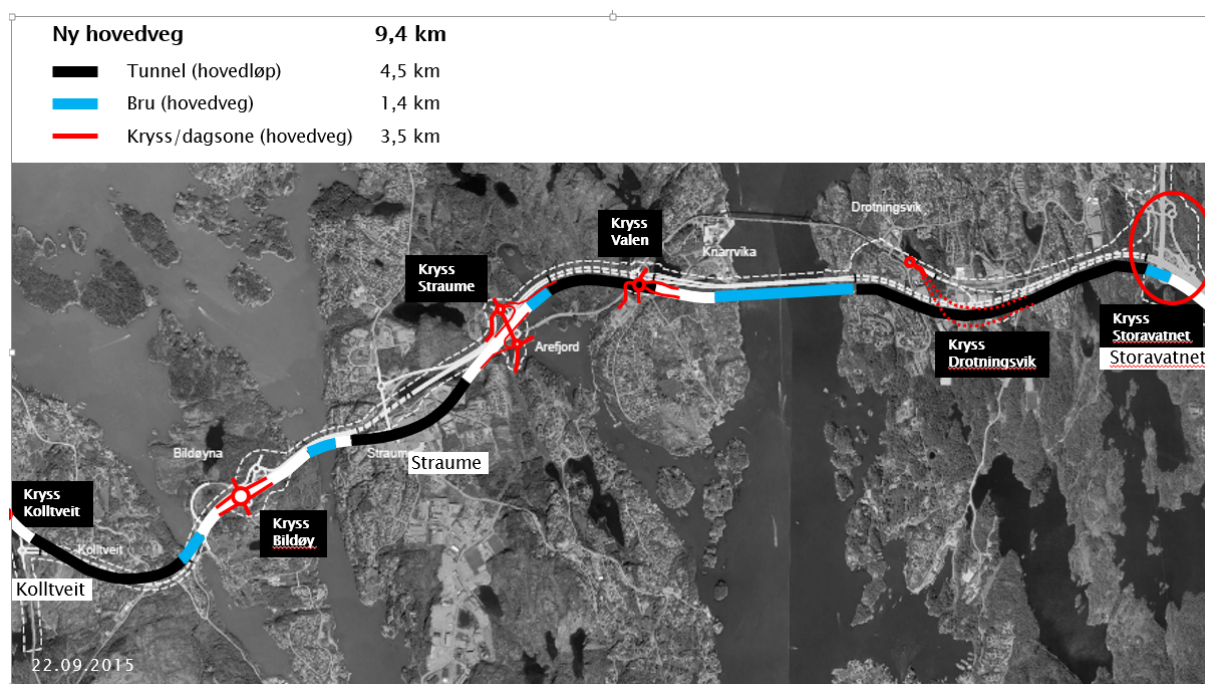
Rv 555 Sotrasambandet omfattar eit nytt vegsystem der det skal byggast 9,4 km ny firefelts veg frå Kolltveit i Fjell kommune til Storavatnet i Bergen kommune, inkl. ny Sotrabru. Dagens riksveg blir omklassifisert og vil fungera som lokalveg og omkøyringsveg.

<sup>1</sup> Om KS2: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/statlig-oekostyring/ks2.pdf>

Total lengda på den nye Sotrabraua 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 Bildøy 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 Bildøy og på oppgradert lokalveg mellom Bildøy 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 strekinga mellom Valen og Storavatnet. Det er planlagt nye bussterminalar i Straume og ved Storavatnet. Desse inngår i prosjektet Rv 555 Sotrasambandet.

Prosjektet omfattar også fleire tunellar og planfrie kryss - som vist på biletet nedanfor:



### Kostnad

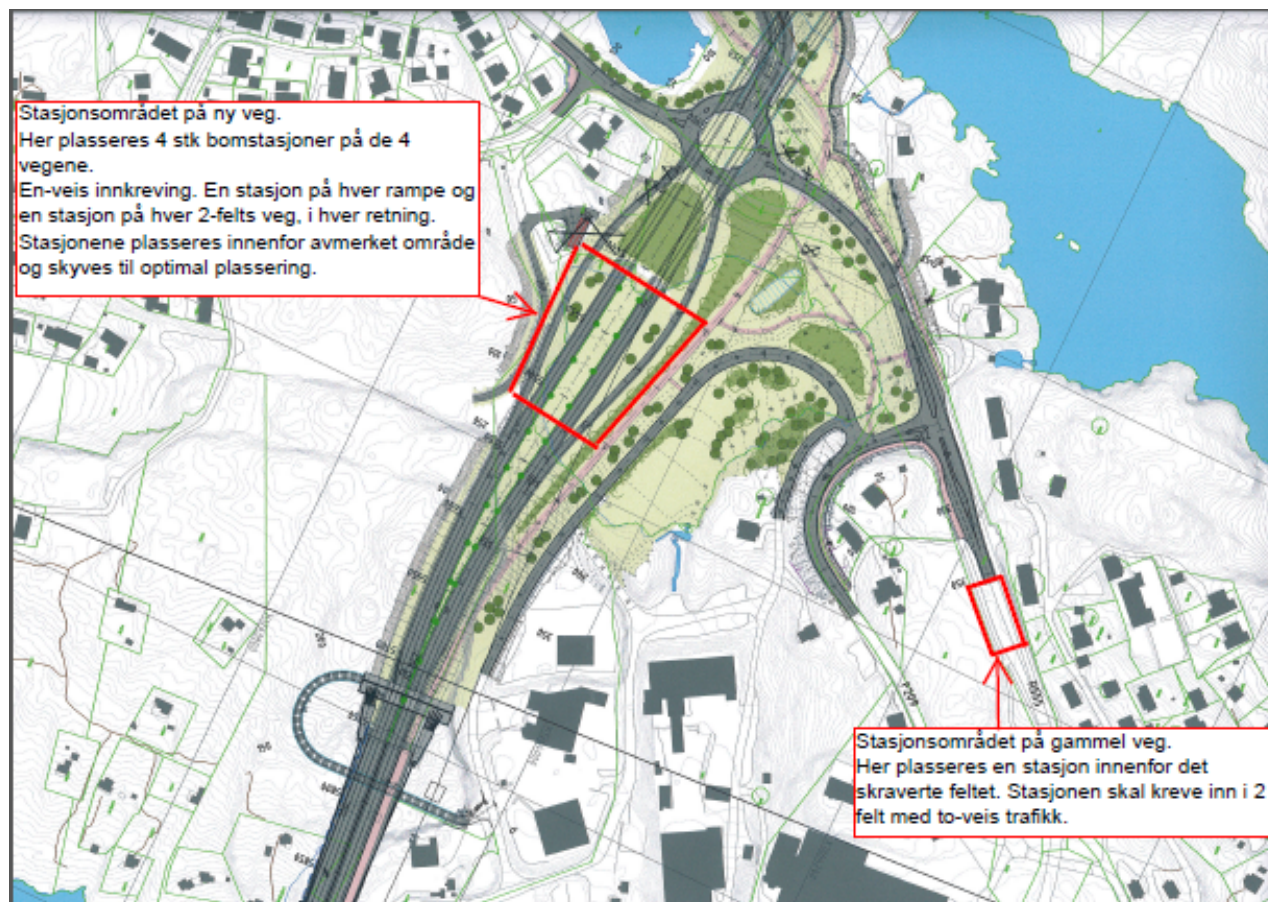
I prinsippssaka basert på prinsipp 3 for bompengerekkjering, med ein maksimal bompengetakst på (45kr.) etter rabatt, vart bompengepotensialet rekna til 4,2 mrd. Då utgjorde bompengefinansieringa omlag 47 pst. og den statlege delen omlag 53 pst. av anleggskostnaden på 8,9 mrd. 2014 kr. Anleggskostnaden er no omrekna til 9,6 mrd. 2017 kr. Det er då framleis føresett at bompengandelen skal vera på 47pst. av anleggskostanden dvs. 4,5 mrd. For å finansiera eit lån på 4,5 mrd. vil det bli samla inn 7 mrd. kr., gitt dei føresetnadane som er lagt inn i finansieringsmodellen. Ved OPS vil ikkje bompengeselskapet ha ansvaret ved eventuell kostnadsauke for prosjektet.

Sotrasambandet	I prinsippssaka, 2014 kr.	I 2017 kr.	Sluttresultat, i 2017 kr.
Kostnad	8,9 mrd. kr.	9,6 mrd. kr.	?
Bompengedel	4,2 mrd. kr.	4,5 mrd. kr.	4,5 mrd. kr.
Statleg del	4,7 mrd. kr.	5,1 mrd. kr.	?

## Om bompengeopplegget

### Innkreving

Det er lagt opp til innkreving etter prinsipp 3 i prinsippsaaka. Det vert eit bompengesnitt med bomstasjonar nær ny og eksisterande Sotrabru - på Sotra-sida av bruene. Bompengeinnkrevinga er føresett starta opp ved bruopning i 2024 og vil vara i 20 år.



### Takst og rabattopplegg

Det er lagt til grunn ein gjennomsnittstakst/gjennomsnittleg inntekt pr. passering på 39,50 kr i 2017-prisnivå. I utrekninga av gjennomsnittleg inntekt pr. passering er det lagt til grunn at 10 pst. av passeringane er nullutsleppskøyretøy. Takst ein veg:

Køyretøy	Takst i 2017 kr. før rabatt, kr.	Takst i 2017 kr. etter rabatt, kr
Lett bil (fossil)*	49,00	39
Lett bil (nullutslepp)**	24,50 (?)	?
Tung bil	98,00	98,00

\*Køyretøygruppe M1 vert no rekna som lett bil (M1 er bilar for persontransport med maks åtte sitteplasser i tillegg til førarsetet.)

\*\*Det er enno usikkert kva takst- og rabattopplegget for nullutsleppsbilar vert.

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.

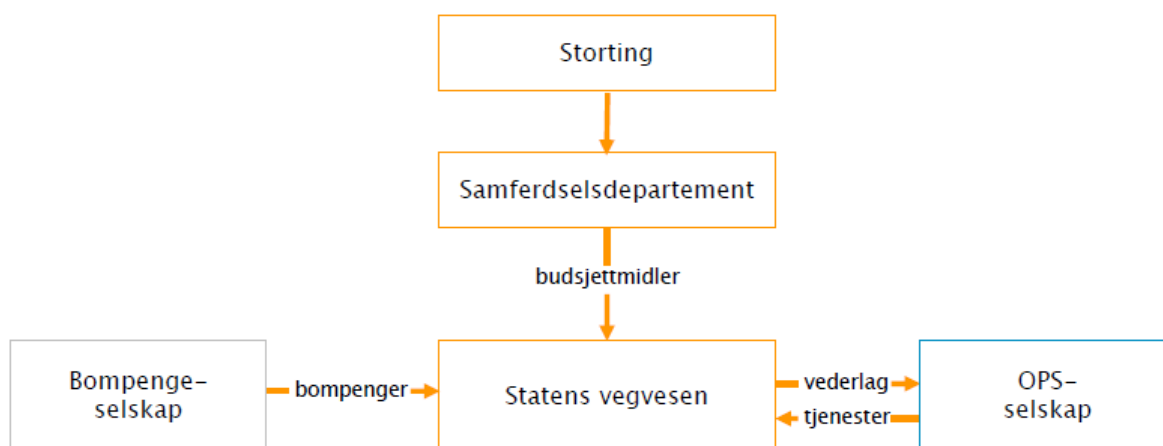
### Trafikkgrunnlag

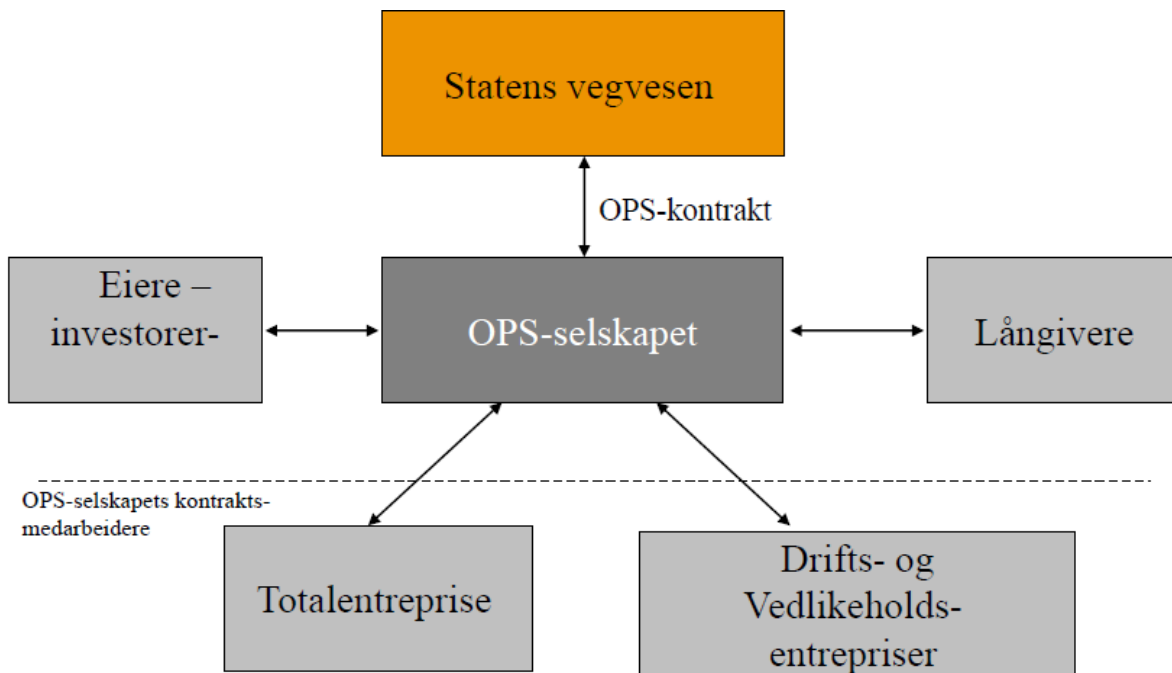
Basert på analysar frå RTM (Regional transport modell) og analysar frå Sivilingeniør Helge Hopen, er ÅDT i 2022 rekna til 24 680 køyretøy. Med nullvekst er det føresettt at dette også er ÅDT- en i opningsåret 2024.

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 bompungeordningar 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.

### **Kva er OPS (Offentlige- privat samarbeid)**

OPS er ein langtidskontrakt med både bygging og etterfølgande driftsperiode på 20-25 år. I ein slik kontrakt vert oppgåver, ansvar og risiko overført til privat sektor. Etter ferdig reguleringsplan vert prosjektet lyst ut på anbod. Statens vegvesen inngår ein kontrakt med eit OPS-selskap som tar ansvar for ein samla leveranse av alle oppgåvene i hele perioden. Figurane under viser forholdet mellom Statens vegvesen og OPS selskapet, samt overordna finansieringsopplegg for OPS selskapet.





### Finansieringsmodell

Prop. 1 S (2014-2015) blei det varsla at Regjeringa ville be Statens vegvesen om å starte planlegging av Sotrasambandet som eit OPS prosjekt. For OPS-prosjektet er det lagt til grunn at det skal nyttast ein betalingsprofil der størstedelen av investeringskostnadene blir utbetalte tidleg i kontraktperioden, etter at vegen er opna for trafikk og sett i drift. Vidare skal OPS-selskapet motta eit årleg vederlag gjennom kontraktperioden for å dekkje resten av investeringskostnadene, samt kostnader ved drift og vedlikehald. 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 kontraktperioden som betaling for tilgjengelegheit (at vegen er open og tilgjengeleg).
- Løpande utbetaling gjennom kontraktperioden 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. Opplegget for finansiering som OPS-prosjekt, inkl. storleiken på milepælsutbetalinga og betaling for tilgjengelegheit er ikkje endeleg avklart.

For å berekna bompengeselskapet sine plikter overfor staten er det tatt utgangspunkt i same brutto bompengeinntekt som om prosjektet var finansiert som eit ordinært bompengeprojekt over 20 år. Det vil seia samla brutto bompengeinntekt på 7 mrd. med utgangspunkt i følgjande føresetnader

- ÅDT 2024 : 24680 køyretøy
- Gjennomsnittstakst: kr 39,50 (39,36)
- Innkrevjingskostnader per år: 15 mill. kr.
- Trafikkvekst: 0 pst.
- Årleg prisvekst etter 2017, 2,5 pst.
- Innkrevjingskostnader: 15 mill. per år
- Lånerente opp til 2028: 5,5 pst. og deretter 6,5 pst.
- Innkrevjingsperiode på 20 år



er det rekna ut kor store midlar som kan overførast frå bompengeselskapet til Statens vegvesen.

Dette beløpet vil avhenga av utbetalingsprofilen frå bompengeselskapet til staten. Eit stort beløp ved opning av prosjektet (milepælsutbetaling) inneber at bompengeselskapet må ta opp lån. Til større dette lånet er til mindre blir betalt ut i løpet av innkrevjingsperioden, og vice versa. Dette fordi til større lånet er til større del av bompengeneinntektene vil gå med til å betale finanskostnader. Uansett vil ikkje bompengebelastninga for bilistane endrast.

### Tidlegare vedtak i fylkestinget

Fylkestinget 14. juni 2016, sak 55/2016, gjorde følgjande vedtak:

«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 bompengeneinnkrevjing 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.»

### Lokalpolitisk handsaming

Uttalane frå kommunane ligg per i dag ikkje føre. Kommunane legg opptil at saka vert handsama i desse møta:

Kommune	Møte
Askøy	Kommunestyret 16. februar
Bergen	Byrådet, 23.februar. Komité for miljø- og byutvikling, 9. mars. Bystyret, 22.mars.
Fjell	Formannskapet, 8.februar. Kommunestyret 23. februar.
Sund	Kommunestyret, 14. februar.
Øygarden	Kommunestyret, 15. februar.

### Bompengeselskap

Rv555 Sotrasambandet (Kolltveit - Storavatnet) vil, som alle nye bompengeprojekt i bomregion sørvest, bli lagt til Sørvest Bomvegselskap AS, som eit eige prosjekt. Sørvest Bomvegselskap AS vil stå for innkrevinga i prosjektet.

### Statenes vegvesen si tilråding

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. *Køretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.*
4. *Det blir lagt opp til at nullutsleppskøretøy 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 (bompengebdraget). Bompengebdraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebdraget 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 sjølvskuldnerkausjon 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.*

### **Fylkesrådmannen sine merknader**

Sotrabrua er det einaste vegsambandet mellom Sotra/ Øygarden og omverda. Ei ny Sotrabru er derfor svært viktig for å leggja til rette for betre framcome og redusert sårbarheit i transportsystemet

I prinsippa påpeika fylkesrådmannen at med ei statleg finansiering av Sotrasambandet som skissert i gjeldande NTP 2014 - 23 (ca. 2,1 mrd. kr.), vil ei fullfinansiering av Sotrasambandet ikkje vera realistisk (vil krevja eit takstnivå over 100 kr. kvar veg). Fylkesrådmannen er derfor svært nøgd med at det no ligg føre eit utbygging- og finansieringsopplegg for Sotrasambandet, som er basert på takstar og bompengeinntekter i samsvar med i prinsippa. På grunn av det spesielle OPS- opplegget er totalkostnaden for Sotrasambandet per i dag ukjent. Men i utgangspunktet er fordelinga slik, i 2017 prisnivå, at det statlege bidraget er på vel 5 mrd. av kostnaden for prosjektet på 9,5 mrd. Bompengeselskapet har inntektsrisiko og må bidra med 7 mrd.kr i passeringssinntekter for å finansiera ei investering på 4,5 mrd. 2017 kr. gitt dei føresetnadane som er lagt inn, men selskapet har ingen risiko knytt til auke eller minke i kostnadane ved prosjektet.

Med atterhald om tilslutnad frå høyringskommunane, rår fylkesrådmannen til at fylkestinget går inn for utbygging- og finansieringsopplegget for Rv555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit) som Statens vegvesen har tilrådd (sjå ovanfor).

For å få best mogleg rentevilkår er det vanleg at fylkeskommunar garanter for bompengeselskapa sine lån. Det gjeld også for bompengeprojekt på riksvegar. Per i dag er summen av vedtekne garantiar i Hordaland fylkeskommune 14 454 mill. kr. Saldo på låna det er garantert for er ca. 9 376 mill. kr. Med godkjenning av lånegarantien for Sotrasambandet vil summen av vedtekne garantiar bli 17 454 mill. kr. Garantisummen er svært høg. Men det er rekna ut at trafikken i Sotrasambandet må reduserast med meir enn 24 pst.

samanlikna med basisføresetnadene for at noko av garantien skal komme til utbetaling. Sjølv med ambisiøse målsetjingar om mindre bilbruk, er det lite truleg at biltrafikken vil bli redusert med så mykje. Fylkesrådmannen rår til at fylkestinget godkjenner følgjande garantiopplegg for Sotrasambandet:

- Hordaland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet (dvs. for Sørvest Bomvegselskap AS), 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.
- 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 gjelda i ytterlegare 2 år, jf. § 3 i garantiforskriftene.