



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 97 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av
Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland
og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark

Innhold

1	Innleiing	5	2.5	Bompengeopplegg	15
			2.5.1	Andre føresetnader for bompengeopplegget.....	16
2	Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna- Stanghelle i Vestland	5	2.6	Fylkeskommunal garanti	17
2.1	Dagens situasjon og omtale av prosjektet	5	2.7	Statleg delgaranti	18
2.2	Lokalpolitisk behandling	8	2.8	Samferdselsdepartementet si vurdering	18
2.2.1	Bergen og Vaksdal kommunar	8	2.9	Avtale	19
2.2.2	Vestland fylkeskommune.....	10	3	Kostnadsramme for prosjektet E45 Kløfta i Finnmark	19
2.3	Trafikkgrunnlag	12		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna-Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark	21
2.4	Styrings- og finansierings- opplegg	13			
2.4.1	Styring av prosjektet	13			
2.4.2	Finansiering	14			
2.4.3	Statlege midlar.....	14			
2.4.4	Bompengebidrag.....	14			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 97 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 4. april 2025,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E16 og Vossebanen på strekninga Arna–Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar i Vestland fylke. Vidare foreslår departementet kostnadsramme for prosjektet E45 Kløfta i Alta kommune i Finnmark fylke.

2 Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland

2.1 Dagens situasjon og omtale av prosjektet

Strekninga Arna–Stanghelle er ein del av hovudkorridoren for transport mellom Oslo og Bergen.

E16 er eit hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet i Sør-Noreg. Strekninga er skred- og ulykkesutsett, fleire tunnelar er ikkje i tråd med tunnelsikkerhetsdirektivet og det er lange omkøyringsruter ved stenging. E16 på strekninga er i dag ein tofeltsveg som blei bygd ut over ein lengre tidsperiode frå 1960-talet og fram til 1991. Ein stor del av vegen har låg standard, og

mange av tunnelane er gamle med dårleg kurvatur. I perioden 2014–2023 blei det registrert 38 ulykker på strekninga, med til saman 3 drepne, 17 hardt skadde og 35 personar lettare skadde.

Bergensbanen er einaste jernbanesamband mellom Austlandet og Bergen. Banen er viktig for gods- og persontransport mellom regionane, og for regiontrafikken mellom Myrdal, Voss og Bergen. Aust for Arna har Bergensbanen låg standard, kapasitet og hastigheit, og strekninga er skredutsett. Jernbanen er enkeltspora og har krapp kurvatur. Nokre stader ligg banen på den opphavlege smalsporstraseen frå 1883. Gjennomsnittsfarten mellom Arna og Stanghelle er 70 km/t for godstog/fjerntog, og 40 km/t for regiontoga, inkludert stopp. Låg fart og lang reisetid er ei ulempe for transporten på Bergensbanen, og strekninga mellom Voss og Bergen er den største flaskehalsen. Dette er til hinder for utvikling av togtilbodet og ønskt vekst i godstransporten på Bergensbanen. Det bratte terrenget medfører stor fare for skred og steinsprang både på veg og bane.

I 2014 blei det utarbeidd ei konseptvalutgreiing for Voss–Arna, og Fellesprosjektet Arna–Stanghelle er omfatta av denne. I konseptvalutgreiinga blei det tilrådd utbygging i samsvar med konsept K5 med stor innkorting av veg og

bane. Vidare blei det i utgreiinga tilrådd at heile strekninga burde byggjast ut samla som eit felles tiltak, og både Jernbaneverket (no Jernbanedirektoratet) og Statens vegvesen tilrådde å starte utbygginga frå Arna. Konseptvalutgreiinga er kvalitetssikra eksternt (KS1), og ekstern kvalitetssikrar tilrådde nullalternativet fordi ingen av alternativkonseptane var samfunnsøkonomisk lønsame.

Samferdselsdepartementet gav i 2015 Statens vegvesen og Jernbaneverket føringar om at reguleringsplan skulle utarbeidast i samsvar med konsept K5 frå konseptvalutgreiinga for E16 og Vossebanen for strekninga Arna–Stanghelle. Samtidig blei det lagt til grunn at det skulle nyttast statleg reguleringsplan, og at prosjektet skulle gjennomførast som eit fellesprosjekt mellom veg- og jernbaneverksemdene. Reguleringsplanen blei vedteken i april 2022.

Både for veg og bane er det på strekninga eit stort behov for betre standard, tryggleik og kapasitet. Fellesprosjektet skal løyse dagens utfordringar på strekninga med skredfare og trafikktryggleik, og i tillegg følgje opp tunnelsikkerhetsdirektivet. Dobbeltspor vil auke kapasiteten og legg derfor til rette for framtidige tilbodsforbetringar, fleire godstog og auka driftsstabilitet på Bergensbanen.

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle omfattar i hovudsak tre nye tunnelar på E16 og to nye tunnelar på jernbanen på ei nær 30 km lang strekning. Prosjektet erstattar dagens seks vegtunnelar på E16 som ikkje oppfyller krava direktivet stiller til utbetring av tunnelar på TERN (Trans-European Road Network). Dagens E16 blir omkøyringsveg for ny E16 etter at prosjektet er fullført, og den blir betre tilrettelagt for sykling. Nokre av tunnelane på dagens E16 som prosjektet koblar seg til med rundkøyringar, vil bli oppgradert. Infrastrukturen på eksisterande jernbane blir fjerna når nytt dobbeltspor blir sett i drift.

Reisetida mellom Arna og Stanghelle blir redusert med i underkant av 10 minutt på veg og minimum 14 minutt på bane. Tiltaka legg til rette for eit sterkt forbetra regiontogtilbod og vil bidra til regional utvikling og utvida arbeidsmarknad mellom Bergen og Voss.

Statens vegvesen og Bane NOR SF har organisert utbygginga av E16 og Vossebanen mellom Arna og Stanghelle som eit felles prosjekt. For vegdelen blir fellesprosjektet finansiert med statlege midlar og bompengar, medan jernbanedelen blir finansiert berre med statlege midlar.

Prosjektet er prioritert for oppstart i første periode i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. I Prop. 1 S (2024–2025) for

Samferdselsdepartementet er det sett av midlar til å vidareføre førebunde arbeid for å sikre prosjektstart i 2025. Det er lagt opp til anleggsstart på ei av dei første store entreprisane i 2026. Det er venta at ny E16 mellom Trengereid og Helle vil bli ferdig bygd og opna for trafikk i løpet av 2037, medan ny E16 mellom Arna og Trengereid er venta opna i løpet av 2038. Ny jernbane mellom Arna og Stanghelle er venta opna i løpet av 2038, medan fullt dobbeltspor mellom Arna og Stanghelle er venta opna i løpet av 2039.

Eit overordna mål for prosjektet er å auke tryggleiken på strekninga ved å fjerne skredfaren. I tillegg skal infrastrukturen utformast slik at risiko for andre ulykker blir redusert. Ingen reisande på den nye E16 eller med jernbanen mellom Arna og Stanghelle skal bli drepne eller hardt skadde på grunn av skred eller togpåkøyring.

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle er i stor grad eit tunnelprosjekt. Bygging av veg og bane som eit fellesprosjekt inneber eit felles rømmingsystem mellom veg- og banetunnelar og felles tekniske løysingar. I byggefasen er det store fordelar ved felles byggherreorganisering, massehandtering, entreprisar og prosjektering.

Mellom Arna og Trengereid blir det bygd ny E16 med to tunneløp (firefelts veg). Vidare mot Stanghelle blir vegen bygd med eitt løp (tofelts veg). Fartsgrensa på den nye vegen mellom Arna og Trengereid blir 90 km/t, og 80 km/t vidare mot Stanghelle. I Arna blir det bygd ny kryssløysing med tilkopling til eksisterande vegnett, som òg tek høgde for tilkopling til ein framtidig Ringveg Øst. Ny kryssløysing blir bygd for tilkopling til eksisterande E16 på Helle, like nord for Stanghelle. På Trengereid blir det bygd ny kryssløysing for tilkopling til eksisterande fv. 49. På Trengereid og Vaksdal vil ny veg koplatt til eksisterande E16 i tunnel.

Ny jernbane blir bygd som dobbeltspor i eitt tunneløp der dimensjonerande fart er 200 km/t. Det blir nye stasjonar på Vaksdal og Stanghelle, medan dagens stasjon på Trengereid blir nedlagd. På dei nye stasjonane blir det etablert bytepunkt mellom bane og buss. I Arna er løysinga tilpassa eksisterande stasjon. Ny jernbane består av to tunnelar på 18,7 km og 7,8 km, men blir rekna teknisk som éin samanhengande jernbanetunnel. Nord for Stanghelle stasjon blir jernbanen koplatt til eksisterande enkeltspora bane vidare mot Dale og Voss. Det blir her lagt til rette med tunnelpåkøyring for eit eventuelt seinare byggetrinn mot Voss.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Kvali-



Figur 2.1 Oversiktskart for Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Kjelder: Statens vegvesen

tetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, finansiering og trafikkgrunnlag.

Fellesprosjektet foreslo opphavleg ei styringsramme på 30 176 mill. 2021-kr og ei kostnadsramme på 34 916 mill. 2021-kr. Omrekna til 2025-kr utgjer dette 37 975 mill. kr og 43 940 mill. kr. Kostnadene er inkludert mva. for heile prosjektet og føreset at prosjektet blir tildelt felles styrings- og kostnadsrammer. Ekstern kvalitetssikrar har i alternativet med felles rammer tilrådd ei styringsramme på 38 100 mill. kr og ei kostnadsramme på 45 700 mill. kr med prisnivå juli 2023, dvs. 41 182 mill. og 49 331 mill. 2025-kr. Byggekostnadsindeksen frå Statistisk sentralbyrå er brukt for å rekne om frå 2021- til 2024-prisnivå og overslag for prisveksten for å rekne om frå 2024- til 2025-prisnivå.

Statens vegvesen og Bane NOR er samde med fleire av vurderingane ekstern kvalitetssikrar har gjort gjennom KS2-analysen av prosjektet. Det gjer at Statens vegvesen og Bane NOR no tilrår ei styringsramme og ei kostnadsramme i tråd med tilrådingane frå eksterne kvalitetssikrar i alternativet med felles rammer. Samferdselsdeparte-

mentet legg Statens vegvesen og Bane NOR sitt oppdaterte forslag til styrings- og kostnadsramme til grunn.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er rekna til -36 500 mill. 2025-kr. Netto nytte per budsjettkrone er rekna til -1,0. Utan bompengefinansiering er samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet rekna til om lag -36 200 mill. 2025-kr, og netto nytte per budsjettkrone -0,9.

Ved finansiering utan bompengar er det rekna at prosjektet fører til ein reduksjon av CO₂-utsleppa på om lag 105 tonn i opningsåret. Ved finansiering med bompengar er reduksjonen i CO₂-utsleppa rekna til om lag 5 300 tonn i opningsåret. Den større reduksjonen i CO₂-utsleppa ved bruk av bompengar kjem av redusert trafikk.

Det største naturinngrepet er etablering av deponi for steinmassar i sjøen. Statsforvaltaren i Vestland har gitt løyve etter forureiningslova til å deponere inntil 9 mill. m³ overskotsmassar av stein i tre sjødeponi i Sør fjorden. Løyvet gir vilkår for utføring av anleggsarbeida slik at fare for forureining og negativ påverknad for fisk og anna marint biologisk liv blir redusert til ein aksept-

bel risiko. Det viktigaste avbøtande tiltaket i dette prosjektet er nedføringsløysinga som får tunnelsteinen og finstoffet ut i fjorden og på ei djupn som er lågare (under sprangsjiktet) enn dei vasslaga der torskeegg og larvar, anadrom laksefisk og oppdrettsfisk oppheld seg i. Statsforvaltaren meiner at nedføringsløysinga til godt under sprangsjiktet gir akseptabel miljørisiko for marint miljø. I tillegg er det i løyvet vilkår om mellom anna grenseverdiar for suspendert stoff, overvaking av fjorden inkludert korleis ulike fiskeartar reagerer på finstoff- og undervass-støy frå deponeringa. Naturinngrepa er vurdert til å ikkje redusere verdifullt mangfald.

2.2 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompenggeopplegg for E16 Arna–Stanghelle blei sendt til Bergen og Vaksdal kommunar og Vestland fylkeskommune for handsaming i mai 2022.

2.2.1 Bergen og Vaksdal kommunar

Vaksdal kommune fatta følgjande vedtak 14. juni 2022 i sak 58/2022.

1. Vaksdal kommune sluttar seg til at utbygginga av E16 Arna–Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar delfinansierast med bompengar slik det er føreslege i fagleg grunnlag frå Statens vegvesen.
2. Det blir førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna–Stanghelle. Endelege rammer blir fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet.
3. I tråd med føresetnadane i Nasjonal transportplan 2022-2033 blir det lagt til grunn at staten bidreg med totalt 11 667 mill. 2021-kr til E16 Arna – Stanghelle inkludert reguleringsplankostnadane.
4. Bompenggebidraget er førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr til vegprosjektet.
5. Det er førebels lagt til grunn at utbygginga skjer i åra 2023-2033 med prosjektering i 2023 og anleggstart i 2024.
6. Det er lagt til grunn at bompenggeinnkrevjinga startar når vegprosjektet opnar for trafikk på kvar enkelt delstrekning. Det er lagt opp til ein innkrevjingsperiode på 15 år i kvar enkelt bomstasjon.
7. Det blir lagt til grunn innkrevjing av bompengar i begge retningar i totalt seks automatiske bomstasjonar plassert i kvar ny tunnel på ny veg og på sideveg. Namn på bomstasjonar og plassering er som følger:
 - Tunesfjelltunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Arna og Trengereid
 - Kvernhusvika – plasserast på sideveg mellom Osterøybrua og Trengereid mellom Romslotunnelen og Risnestunnelen (koordinatar 60.423475, 5.507028)
 - Raudnipatunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Trengereid og Vaksdal
 - Rødberg – plasserast på kommunegrensa på sideveg mellom Trengereid og Vaksdal ved Rødberg aust for busstopp (60.439421, 5.634242)
 - Berrfjelltunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Vaksdal og Stanghelle (Helle)
 - Skreidi nord – plasserast på sideveg mellom Vaksdal og Stanghelle nord for Skreidi (koordinatar 60.498228, 5.732406)
8. Det blir lagt til grunn at bompengeselskapet kan søke om å sette opp bomstasjon på kommunal veg mellom Osterøybrua og Trengereid etter at innkrevinga er starta, dersom det blir naudsynt for økonomien i prosjektet.
9. Vaksdal kommune sluttar seg til ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompenggeopplegget på mellom 42 og 49 2021-kr. Det er føresett at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin Byggekostnadsindeks for veganlegg til og med opning av vegen, og deretter med Statistisk Sentralbyrå sin konsumprisindeks (KPI).
10. Grunntakst for takstgruppe 1 på sideveg skal i utgangspunktet vere 70 prosent av grunntakst for takstgruppe 1 på ny veg. Vaksdal kommune er uroa over usikkerheit i fordeling av trafikantar mellom ny veg og sideveg, og ønsker at bompengeselskapet kan få ein fleksibilitet i grunntakstar for takstgruppe 1 på sideveg mellom 50-90 prosent av grunntakstar på ny veg dersom trafikken fordelar seg annleis enn berekna. Takstgruppe 2 skal betale den same taksten på ny veg og sideveg.
11. Køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 prosent rabatt. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2.
12. Nullutslepps køyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt av taksten for takstgruppe 1 etter fråtrekk av brikkerabatt. Nullutslepps køyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt.

13. Det blir lagt til grunn eit passeringstak på 60 passeringar i månaden i kvar enkelt bomstasjon på ny veg og sideveg for takstgruppe 1.
 14. Det blir lagt til grunn timesregel i kvar enkelt bomstasjon på sideveg for takstgruppe 1. Trafikantane skal berre betale for ei passering i same bomstasjon innafor ein time.
 15. Alle rabattordningar føreset elektronisk brikke og gyldig avtale.
 16. Med føreslege takst- og rabattsystem for bompengeopplegget bereknar ein følgjande grunn- takstar i kvar bomstasjon i 2021-kr:
 - 56 – 65 kr for takstgruppe 1 på ny veg
 - 39 – 46 kr for takstgruppe 1 på sideveg
 - 112 – 130 kr for takstgruppe 2 både på ny veg og sideveg
 17. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Endelege rammer for vegprosjektet blir fastsett i stortingsproposisjonen for prosjektet. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar. På same måte skal eventuell kostnadsreduksjon på inntil 10 prosent av styringsramma fordelast mellom bompengar og statlege midlar etter same prosentvise fordeling som for styringsramma. Kostnadsreduksjon ut over 10 prosent blir godskriven staten.
 18. Vaksdal kommune er uroa over takstnivået i prosjektet og samla bompengebelastning i området. Vi ber om at staten tek delar av meirkostnaden for E16 Arna – Stanghelle, og at det blir lagt til grunn ei lik prosentvis fordeling mellom statlige midlar og bompeng- ebidrag som i NTP 2022-2033.
- Bergen bystyre fatta likelydande vedtak 22. juni 2022 i sak 188/22.
- Saka blei sendt på høyring i nabokommunane, og Osterøy Heradsstyre gav følgjande innspel i sak 058/22:
1. Heradsstyret i Osterøy sluttar seg til at utbygginga av E16 Arna–Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansierast med bompengar slik det er føreslege i fagleg grunnlag frå Statens vegvesen.
 2. Det blir førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna–Stanghelle. Endeleg rammer blir fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet.
 3. I tråd med føresetnadane i Nasjonal transportplan 2022-2033 blir det lagt til grunn at staten bidreg med totalt 11 667 mill. 2021-kr til E16 Arna – Stanghelle inkludert reguleringsplankostnadane.
 4. Bompengebidraget er førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr til vegprosjektet.
 5. Det er førebels lagt til grunn at utbygginga skjer i åra 2023-2033 med prosjektering i 2023 og anleggstart i 2024.
 6. Det er lagt til grunn at bompengeneinnkrevjinga startar når vegprosjektet opnar for trafikk på kvar enkelt delstrekning. Det er lagt opp til ein innkrevjingsperiode på 15 år i kvar enkelt bomstasjon.
 7. Det blir lagt til grunn innkreving av bompengar i begge retningar i totalt seks automatiske bomstasjonar plassert i kvar ny tunnel på ny veg og på sideveg. Namn på bomstasjonar og plassering er som følger:
 - Tunesfjelltunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Arna og Trengereid
 - Kvernhusvika – plasserast på sideveg mellom Osterøybrua og Trengereid mellom Romslo tunnelen og Risnestunnelen (koordinatar 60.423475, 5.507028)
 - Raudnīpatunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Trengereid og Vaksdal
 - Rødberg – plasserast på kommunegrensa på sideveg mellom Trengereid og Vaksdal ved Rødberg aust for busstopp (60.439421, 5.634242)
 - Berrfjelltunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Vaksdal og Stanghelle (Helle)
 - Skreidi nord – plasserast på sideveg mellom Vaksdal og Stanghelle nord for Skreidi (koordinatar 60.498228, 5.732406)
 8. Det blir lagt til grunn at bompengeselskapet kan søke om å sette opp bomstasjon på kommunal veg mellom Osterøybrua og Trengereid etter at innkrevinga er starta, dersom det blir naudsynt for økonomien i prosjektet.
 9. Heradsstyret i Osterøy sluttar seg til ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompengopplegget på mellom 42 og 49 2021-kr. Det er føresett at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin Byggekostnadsindeks for veganlegg til og med opning av vegen, og deretter med Statistisk Sentralbyrå sin konsumprisindeksen (KPI).
 10. Det er i berekningane lagt til grunn at grunn- takst på sideveg for takstgruppe 1 skal vere 70

prosent av grunntakst for takstgruppe 1 på ny veg. Takstgruppe 2 skal betale den same taksten på ny veg og sideveg.

11. Køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 prosent rabatt. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2.
12. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt av taksten for takstgruppe 1 etter fråtrekk av brikkerabatt. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt.
13. Det blir lagt til grunn eit passeringstak på 60 passeringar i månaden i kvar enkelt bomstasjon på ny veg og sideveg for takstgruppe 1.
14. Det blir lagt til grunn timesregel i kvar enkelt bomstasjon på sideveg for takstgruppe 1. Trafikantane skal berre betale for ei passering i same bomstasjon innafor ein time.
15. Alle rabattordningar føreset elektronisk brikke og gyldig avtale.
16. Med føreslege takst- og rabattsystem for bompengeopplegget bereknar ein følgjande grunntakstar i kvar bomstasjon i 2021-kr:
 - 56 – 65 kr for takstgruppe 1 på ny veg
 - 39 – 46 kr for takstgruppe 1 på sideveg
 - 112 – 135 kr for takstgruppe 2 både på ny veg og sideveg
17. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Endelege rammer for vegprosjektet blir fastsett i stortingsproposisjonen for prosjektet. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar. På same måte skal eventuell kostnadsreduksjon på inntil 10 prosent av styringsramma fordelast mellom bompengar og statlege midlar etter same prosentvise fordeling som for styringsramma. Kostnadsreduksjon ut over 10 prosent blir godskriven staten.
18. Osterøy kommune er uroa over det høge takstnivået som ligg til grunn og ber om at ein arbeider for ein høgare andel statleg finansiering av prosjektet.

Heradsstyret i Voss gav likelydande vedtak i sak 52/22.

Kvam herad gjorde ikkje nye vedtak, men viste til at heradsstyret gjorde følgjande vedtak i 2021 i sak 138/21:

Kvam heradsstyre ser det som nyttig og naudsynt å byggja ut E -16 i mellom Arna og Stanghelle.

Heradsstyret er derimot uroa over at rassikringsprosjekt vert løyst med bompengar, som ein del av finansieringa. Heradsstyret er og uroa for konsekvensen det får for samhandlinga mellom Kvam og Bergensområdet som bu – og arbeidsmarknadsregion, då me ser at bompengeprosjektet Kvammapakken ikkje er vurdert i den regionale samhandlinga. Kvam heradsstyre meiner det er prinsipielt feil at rassikringsprosjekt skal finansierast ved bruk av bompengar. Kvam heradsstyre ber om at staten fullfinansierer prosjektet. Vert prosjektet allikevel vedteke med bompengefinansiering, ber Kvam heradsstyre om at det blir lagt til grunn løysingar, som gjer det mogeleg å køyra gratis til Osterøy i frå Kvam, via Trengereid.

Innspelet frå Kvam herad om at det skal vere mogeleg å køyre gratis til Osterøy frå Kvam, blei ikkje teke til følgje i tilrådingar frå Statens vegvesen til endeleg lokalpolitisk behandling, og det er heller ikkje ei ønskt løysing av vedtakskommunane eller dei andre høyringskommunane.

Osterøy Heradsstyre gav i tidlegare innspel til bompengeutgreiinga i sak 021/22:

E16 Arna–Stanghelle. Førehandsvurdering av bompengeopplegg for prosjektet» dagsett 10.09.2020:

1. Osterøy kommune føreset at nye bomstasjonar for finansiering av veg E16 Arna–Stanghelle vert plassert mellom Osterøybrua og Stanghelle.
2. Dersom punkt 1 vert ivareteke ser ikkje Osterøy kommune det som naudsynt med deltaking frå kommunen i det vidare arbeidet med takst- og rabattordningar eller plassering av bomstasjonar.

2.2.2 Vestland fylkeskommune

Vestland fylkesting fatta følgjande vedtak 22. juni 2022 i sak 66/2022:

1. Fylkestinget sluttar seg til at utbygginga av E16 Arna–Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar slik det er føreslege i fagleg grunnlag frå Statens vegvesen.
2. Det blir førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna–Stanghelle. Endelege rammer blir fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet.

3. *I tråd med føresetnadane i Nasjonal transportplan 2022-2033 blir det lagt til grunn at staten bidreg med totalt 11 667 mill. 2021-kr til E16 Arna – Stanghelle inkludert reguleringsplankostnadane.*
4. *Bompengedraget er førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr til vegprosjektet.*
5. *Det er førebels lagt til grunn at utbygginga skjer i åra 2023-2033 med prosjektering i 2023 og anleggsstart i 2024.*
6. *Det er lagt til grunn at bompengeneinnkrevjinga startar når vegprosjektet opnar for trafikk på kvar enkelt delstrekning. Det er lagt opp til ein innkrevjingsperiode på 15 år i kvar enkelt bomstasjon.*
7. *Det blir lagt til grunn innkreving av bompengar i begge retningar i totalt seks automatiske bomstasjonar plassert i kvar ny tunnel på ny veg og på sideveg. Namn på bomstasjonar og plassering er som følger:*
 - *Tunesfjelltunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Arna og Trengereid*
 - *Kvernhusvika – plasserast på sideveg mellom Osterøybrua og Trengereid mellom Romslo tunnelen og Risnestunnelen (koordinatar 60.423475, 5.507028)*
 - *Raudnipatunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Trengereid og Vaksdal*
 - *Rødberg – plasserast på kommunegrensa på sideveg mellom Trengereid og Vaksdal ved Rødberg aust for busstopp (60.439421, 5.634242)*
 - *Berrfjelltunnelen – plasserast i ny tunnel mellom Vaksdal og Stanghelle (Helle)*
 - *Skreidi nord – plasserast på sideveg mellom Vaksdal og Stanghelle nord for Skreidi (koordinatar 60.498228, 5.732406)*
8. *Det blir lagt til grunn at bompengeselskapet kan søke om å sette opp bomstasjon på kommunal veg mellom Osterøybrua og Trengereid etter at innkrevjinga er starta, dersom det blir naudsynt for økonomien i prosjektet.*
9. *Fylkestinget sluttar seg til ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompengepplet på mellom 42 og 49 2021-kr. Det er føresett at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin Byggekostnadsindeks for veganlegg fram til og med opning av vegen, og deretter med Statistisk Sentralbyrå sin konsumprisindeks (KPI).*
10. *Det er i berekningane lagt til grunn at grunntakst på sideveg for takstgruppe 1 i utgangspunktet skal vere 70 pst. av grunntakst for takstgruppe 1 på ny veg. Fylkestinget er uroa over usikkerheit i fordeling av trafikantar mellom ny veg og sideveg, og ønsker at bompengeselskapet kan få ein fleksibilitet i grunntakstar for takstgruppe 1 på sideveg mellom 50-90 pst. av grunntakstar på ny veg, dersom trafikken fordelar seg annleis enn berekna. Takstgruppe 2 skal betale den same taksten på ny veg og sideveg.*
11. *Køretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt. Det blir ikkje gitt rabatt til køretøy i takstgruppe 2.*
12. *Nullutslepps-køretøy i takstgruppe 1 får 50 pst. rabatt av taksten for takstgruppe 1 etter fråtrekk av brikkerabatt. Nullutslepps-køretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt.*
13. *Det blir lagt til grunn eit passeringstak på 60 passeringar i månaden i kvar enkelt bomstasjon på ny veg og sideveg for takstgruppe 1.*
14. *Det blir lagt til grunn timesregel i kvar enkelt bomstasjon på sideveg for takstgruppe 1. Trafikantane skal berre betale for ei passering i same bomstasjon innafor ein time.*
15. *Alle rabattordningar føreset elektronisk brikke og gyldig avtale.*
16. *Med føreslege takst- og rabattsystem for bompengepplet bereknar ein følgjande grunntakstar i kvar bomstasjon i 2021-kr:*
 - *56 – 65 kr for takstgruppe 1 på ny veg*
 - *39 – 46 kr for takstgruppe 1 på sideveg*
 - *112 – 130 kr for takstgruppe 2 både på ny veg og sideveg*
17. *Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Endelege rammer for vegprosjektet blir fastsett i stortingsproposisjonen for prosjektet. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar. På same måte skal eventuell kostnadsreduksjon på inntil 10 pst. av styringsramma fordelast mellom bompengar og statlege midlar etter same prosentvise fordeling som for styringsramma. Kostnadsreduksjon ut over 10 pst. blir godskriven staten.*
18. *Under føresetnad av Kommunal- og distriktsdepartementet si godkjenning, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarlausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 7 340 mill. kr for prosjektet E16 Arna–Stanghelle med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir*

følgeleg 8 100 mill. kr. Dersom det kjem på plass ei ordning med deling av garanti-ansvaret mellom stat og fylkeskommune, legg fylkestinget til grunn at prosjektet E16 Arna–Stanghelle blir omfatta av ordninga.

19. *Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. Innkrevjingsperioden kan i særskilde tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 31 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og blir redusert i takt med nedbetalinga av lån. Garantisten har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar.*
20. *Ansvar for innkrevjing og delfinansiering av E16 Arna–Stanghelle med bompengar skal leggst inn i det regionale bompengeselskapet Ferde AS.*
21. *Fylkestinget er uroa over takstnivået i prosjektet og samla bompengebelastning i området. Fylkestinget ber difor om at staten som byggherre tek meirkostnaden for E16 Arna–Stanghelle.*

Garantiramma for bompengeprojekt blir gitt i løpande kroner og blir ikkje prisjustert. Sidan prisutviklinga i anleggsmarknaden har vore særleg høg dei seinare åra, såg Statens vegvesen at det var behov for å auke garantiramma til prosjektet E16 Arna–Stanghelle, og det blei behandla i fylkestinget i Vestland fylkeskommune 11. desember 2024 i sak 145/24:

1. *Vestland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldarnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for Ferde AS, avgrensa oppover til 8 910 mill. kr for lån til delfinansiering av E16 Arna–Stanghelle.*
2. *Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ei kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir følgjeleg 9 800 mill. kr.*

3. *Garantien omfattar også inngåtte sikringsavtalar tilknytt prosjektets lånefinansiering.*
4. *Vestland fylkeskommune har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i Ferde AS sin rett til å krevje inn bompengar i E16 Arna–Stanghelle, med tillegg av 10 pst. av til ei kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostningar.*
5. *Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilde tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftene § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 31 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen.*
6. *For å redusere garantistens økonomiske risiko, kan Ferde AS ved sviaktande økonomi i E16 Arna–Stanghelle, søkje ein auke i gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.*
7. *Vestland fylkeskommune sitt garantiansvar blir redusert i takt med den faktiske nedbetalinga av Ferde AS si gjeld for E16 Arna–Stanghelle.*
8. *For å sikre bompengειnnkrevjinga frå mogleg kryssfinansiering, seier Vestland fylkeskommune frå seg moglegheita for regresskrav som går utover Ferde AS sin innkrevjingsrett for E16 Arna–Stanghelle i tilfelle der garantien kjem til anvendelse.*
9. *Garantiane blir gitt under føresetnad av Kommunal- og distriktsdepartementet si godkjenning etter kommunelova § 14-19 første ledd.*
10. *Vestland fylkeskommune ønskjer å innlemme E16 Arna–Stanghelle i ei framtidig ordning for statleg delgaranti. Fylkeskommunen ønskjer 50 pst. avlastning på sitt garantiansvar.*
11. *Fylkeskommunen ser det som naturleg at staten sitt med heile garantiansvaret ved statlege samferdsleprosjekt.*

2.3 Trafikkgrunnlag

Trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane er vurdert av Statens vegvesen ved bruk av Regional transportmodell (RTM) for Region vest og empiriske trafikkdata. Tabell 2.1 viser framskrivne trafikk på dei ulike delstrekningane der det er planlagt å krevje inn bompengar.

Tabell 2.1 Trafikkgrunnlag i dei planlagde bomstasjonane, med referanseår 2030

Strekning:	Forventa ÅDT i dei planlagde bomstasjonane		
	Ny veg	Gamal veg	Samla
Arna–Trengeireid	6 200	4 400	10 600
Trengeireid–Vaksdal	4 900	260	5 160
Vaksdal–Helle	4 550	660	5 210
Sum	15 650	5 320	20 970

Det er rekna med ei trafikkavvising som følge av bompengar på om lag 20 pst., dels fordi nokre trafikantar vil velje andre køyreruter, dels fordi nokre vil reise mindre eller velje andre reisemål for å unngå å betale bompengar. Overslaga viser vidare at trafikken i dei nye tunnelane ville ha blitt vesentleg lågare dersom ein ikkje sett opp bomstasjonar på sidevegen (dagens E16). Utan bomstasjonar på denne vegen vil trafikkavvisinga bli så stor at det ikkje er mogleg å finansiere prosjektet.

Resultata frå transportmodellen viser svært låg trafikklekkasje til alternative ruter. Dette er fordi desse aukar reisetida vesentleg, og vegen har dårlegare standard samanlikna med den nye vegen og dagens E16 mellom Arna og Stanghelle.

Trafikkveksten dei siste 15 åra før koronapandemien, frå 2004 til 2019, var på om lag 36 pst. i Stavenestunnelen, eller rundt 2 pst. i årleg snitt. I samsvar med berekningane frå RTM er det lagt til grunn ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst på 2 pst. fram til 2030 og 1 pst. frå 2030 til 2050. Det er venta noko høgare årleg trafikkvekst for tunge køyretøy enn for lette.

Ekstern kvalitetssikrar har vurdert at analysane av trafikkgrunnlaget frå Statens vegvesen gir eit tilfredsstillande underlag for å utføre finansieringsanalysen, og at uvissa i trafikkgrunnlaget er handterbart.

Statens vegvesen tilrår at ein legg til grunn eit samla trafikkgrunnlag i dei planlagde bomstasjonane på 20 970 køyretøy per døgn (ÅDT) i referanseåret 2030.

2.4 Styrings- og finansieringsopplegg

2.4.1 Styring av prosjektet

Det er lagt til grunn ein styringsmodell for Fellesprosjektet Arna–Stanghelle som vil bidra til å sikre ein effektiv styring av prosjektet, og som vil redusere uvissa i prosjektet. Det er lagt til grunn

at Statens vegvesen skal vere prosjekteigar og ha hovudansvaret for den daglege styringa. Dette inneber at Statens vegvesen sitt styringssystem skal nyttast, supplert med Bane NOR sitt system for gjennomføringa av jernbaneprosjekt. Eit prosjektstyre med representantar frå begge organisasjonar skal bidra til å sikre rettidig finansiering og følge opp gevinstar i prosjektet, og vurdere behovet for og gjennomføre nødvendige endringar i prosjektet. Styret skal òg sørje for riktig bemanning og handtere usemje. Prosjektstyret vil vere ansvarleg for alle endringar innanfor gitte økonomiske ramar for prosjektet.

Statens vegvesen og Bane NOR er to likeverdige partar. Statens vegvesen vil vere resultatansvarleg for tiltak/endringar som gjeld berre vegdelen, og Bane NOR vil tilsvarende vere resultatansvarleg for banedelen. Det er inngått ein ny samarbeidsavtale mellom Statens vegvesen og Bane NOR for utbyggingsfasen, tilsvarende den som blei utarbeidd for planfasen.

Veg- og jernbaneprosjektet Arna–Stanghelle er eit fellesprosjekt, der vegdelen og jernbanedelen er nært knytt saman. Bane NOR som statsføretak, forsikrar seg ved behov mot operasjonell risiko gjennom private forsikringstilbydarar. Staten står som sjølvassurandør og for Statens vegvesen inneber det at aktuelle erstatningsutbetalingar blir dekkja over driftsbudsjettet og prosjektløyvingar. Dette gjeld til dømes erstatningskrav som oppstår i Statens vegvesens anleggs- og vedlikehaldsverksemd. Departementet vurderer at det vil vere administrativt krevjande og kostbart å ha to ulike praksisar for å handtere erstatningstilfelle i eit fellesprosjekt. Samferdselsdepartementet legg derfor opp til at eventuelle erstatningstilfelle i dette felles veg- og jernbaneprosjektet vil bli handtert på same måte som i Statens vegvesens øvrige bygge- og anleggsverksemd og dekkja innanfor dei statlege løyvingane til prosjektet.

Tabell 2.2 Finansieringsplan for Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

		Mill. 2025-kr				
		Før 2025	2025–2030	2031–2036	Etter 2036	Sum
E16, vegdel (48 pst.)	Statlege midlar	1 254	4 938	7 350	2 010	15 552
	Bompengar			4 000	215	4 215
Vossebanen, jernbanedel (52 pst.)	Statlege midlar		6 062	11 975	3 378	21 415
Sum Fellesprosjektet Arna–Stanghelle		1 254	11 000	23 325	5 604	41 182

2.4.2 Finansiering

Utbygginga av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjer om lag 90 pst. Jernbanedelen utgjer 52 pst. av kostnadene i prosjektet og er føresett finansiert med statlege midlar. Vegdelen utgjer 48 pst. av kostnadene i prosjektet og er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Veg- og jernbanedelen sin andel av prosjektkostnaden vil kunne endre seg, og fordelinga av midlar mellom veg- og jernbanedelen vil kunne variere mellom dei ulike budsjettåra.

Det er lagt opp til at statlege midlar til fellesprosjektet blir løyvde over kap. 1320 Statens vegvesen.

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 2.2. Det er tidlegare løyvd om lag 1,25 mrd. 2025-kr til arbeid med reguleringsplan og til anna førebauande arbeid. Desse utgiftene inngår i grunnlaget for forslaget til kostnadsramme for prosjektet.

2.4.3 Statlege midlar

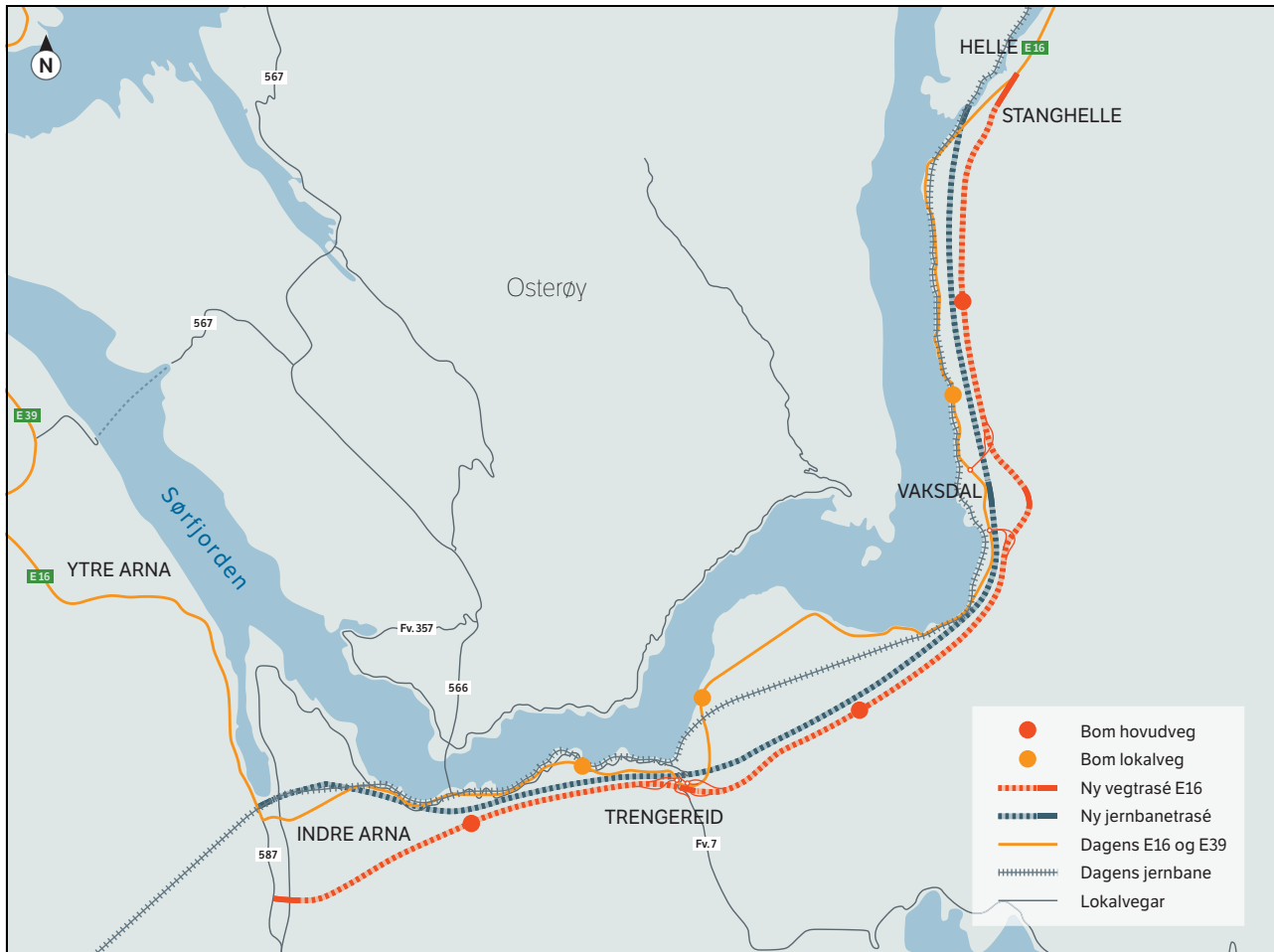
I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det prioritert om lag 33 600 mill. 2024-kr til prosjektet. Den statlege ramma til prosjektet er føresett å vere om lag 14 100 mill. kr til vegformål og om lag 15 800 mill. kr til jernbaneformål. Omrekna til 2025-kr svarar dette til høvesvis om lag 14 700 mill. kr og om lag 16 500 mill. kr. Auken i bruken av statlege midlar kjem av at prosjektet etter ekstern kvalitetssikring (KS2) er berekna til å koste meir enn det som blei lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2025–2036. Auken i kostnad er i hovudsak knytt til auka uvisse. I tillegg er det i prioriteringa til jernbaneformål i Nasjonal transportplan 2025–2036 ikkje teke høgde for meirverdiavgift knytt til jernbanen.

Statens vegvesen og Bane NOR har ulike krav til meirverdiavgift i sine prosjekt. Statens vegvesen, som er ein del av staten som rettssubjekt, har ikkje frådragsrett for meirverdiavgift. Etaten må derfor betale meirverdiavgift, og avgifta inngår som ein del av prosjektkostnadene. Bane NOR har derimot frådragsrett for meirverdiavgift, slik at avgifta ikkje inngår i prosjektkostnadene.

To ulike måtar å handtere meirverdiavgifta i eit omfattande utbyggingsprosjekt som Fellesprosjektet Arna–Stanghelle vil gi store administrasjonskostnader. Sidan Statens vegvesen er prosjekteigar, er det lagt opp til at meirverdiavgifta både for veg- og jernbanedelen i prosjektet blir behandla på same måte som i Statens vegvesen sine andre utbyggingsprosjekt. Dette gir ei teknisk meirutgift på om lag 4 100 mill. kr i utbyggingsperioden enn det som blei lagt til grunn i prioriteringa til jernbaneformål i Nasjonal transportplan 2025–2036. Den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2025–2036 blir auka tilsvarende dette beløpet.

2.4.4 Bompenggebidrag

Det er lagt til grunn eit bompenggebidrag på 3 350 mill. 2021-kr som utgjer 4 215 mill. 2025-kr. Bompenggebidraget til prosjektet har auka samanlikna med det som blei berekna i lokalpolitiske bompenggevedtak og overslaget i Nasjonal transportplan 2025–2036. Dette er fordi periodiseringa av bompengemidlane er endra. I eit prosjekt med så lang byggeperiode som E16 Arna–Stanghelle vil tidleg uttak av bompengar gi særleg store utslag i bompengeselskapet sine finansieringskostnader. I finansieringsplanen er det føresett at bompengemidlane først vil bli nytta etter 2030, medan det i den lokalpolitiske behandlinga og Nasjonal transportplan 2025–2036 blei føresett at bompengar skulle brukast tidleg i utbyggingsperioden. Denne endringa er gjort fordi eit seint uttak av bompengar reduserer bompengeselskapet sine finan-



Figur 2.2 Kart med plassering av bomstasjonane

Kjelde: Statens vegvesen

sieringskostnader og gir eit høgare bompengedrag til prosjektet, samanlikna med eit alternativ der bompengemidlane blir brukt tidleg i utbyggingssperioden.

2.5 Bompengeloplegg

Finansieringa med bompengar av E16 Arna–Stanghelle er basert på etterskotsinnkrevjing i begge retningar i automatiske bomstasjonar plasserte i dei nye tunnelane og på kvar av sidevegane, jf. figur 2.2. Nøyaktig bomstasjonsplassering i tunnelane vil bli avklara i detaljprosjekteringa av prosjektet. Det er føresett at bompenginnkrevjinga på kvar delstrekning startar når dei opnar for trafikk, både på hovudveg og sideveg. Det er i tråd med lokale vedtak lagt til grunn ein innkrevjingsperiode på 15 år i kvar enkelt bomstasjon.

Takstgruppe 1 gjeld køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy klassifiserte som M1 i Autosys uavhengig av vekt, med gyldig brukaravtale og brikke. For køyretøy i denne takst-

gruppa er det lagt til grunn timesregel i kvar av bomstasjonane på sideveg, slik at fleire passeringar i same bomstasjon på sideveg innanfor ein time blir belasta éin gong. Det blir vidare lagt til grunn eit passeringstak på 60 passeringar i månaden i kvar enkelt bomstasjon på ny veg og sideveg for takstgruppe 1.

Takstgruppe 2 er køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy klassifiserte som M1 i Autosys med gyldig brukaravtale og brikke. Køyretøy i takstgruppe 2 skal betale det dobbelte av grunntaksten for køyretøy i takstgruppe 1 i dei nye tunnelane.

Med dei føresetnadene som elles er lagde til grunn, og med ei innkrevjingsgtid på 15 år i kvar av bomstasjonane, er det rekna at gjennomsnittleg inntekt per passering må bli 44 kr i 2021-prisnivå, som svarar til om lag 55 kr i 2025-prisnivå. Dette er førebels rekna å gi desse grunntakstane i kvar av dei tre tunnelane i 2025-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 75 kr
- Takstgruppe 2: 150 kr

Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

I tråd med grunnlaget for dei lokalpolitiske vedtaka skal nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betale 50 pst. av ordinær takst etter brikkerabatt. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ikkje skal betale bompengar.

Alle rabattar føreset gyldig avtale og bruk av elektronisk brikke. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande nasjonale takstretningslinene for bompengeprojekt. Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med Statistisk sentralbyrå sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til innkrevjingsstart. Etter innkrevjingsstart er det føresett at takstane blir justerte i samsvar med Statistisk sentralbyrå sin konsumprisindeks.

Det er i berekningane lagt til grunn at grunntaksten på sideveg for takstgruppe 1 i utgangspunktet skal vere 70 pst. av grunntaksten for takstgruppe 1 på ny veg. Det er føresett at takstgruppe 2 skal betale den same grunntaksten på ny veg og sideveg.

Kommunane og fylkeskommunen viser til uvisse i fordelinga av trafikantar mellom ny veg og sideveg, og dei ønskjer at bompengeselskapet kan få ein fleksibilitet i grunntaksten for takstgruppe 1 på sideveg ved å kunne sette den til mellom 50–90 pst. av grunntaksten på ny veg, viss trafikken fordeler seg annleis enn rekna.

Statens vegvesen viser til at bompengeselskapet har som oppgåve å vurdere økonomien i prosjektet ut frå fastsett nedbetalingstid og eventuelt foreslå takstjustering viss selskapet ikkje vil vere i stand til å overhalde forpliktingane sine. Så lenge økonomien i prosjektet er tilfredsstillande, har fordelinga av trafikk i bomstasjonane mindre å seie. Bompengeselskapet bør derfor ikkje påleggast denne typen oppgåver.

Det er likevel viktig å sikre at størst mogleg del av trafikken nyttar seg av den nye trafikk-sikre vegen samtidig som bompengebelastninga på sidevegane for dei lokale trafikantane ikkje blir høgare enn nødvendig. Statens vegvesen har vist til at det i trafikkberäkningane er uvisse til korleis den totale trafikken vil fordele seg på ny veg og sideveg, og dermed kva som vil vere riktig bompengenivå på sidevegane. Statens vegvesen har derfor tilrådd at grunntaksten på sidevegane skal vere 70 pst. av grunntaksten på ny E16, slik lokale styresmakter har slutta seg til. Det blir samtidig opna for at lokale styresmakter kan ta initiativ til å vurdere nivået på grunntaksten på sidevegane på nytt eitt til to år etter at heile vegstrekninga er opna for trafikk og bom-

pengeselskapet har vurdert økonomien i prosjektet.

2.5.1 Andre føresetnader for bompengeprogget

I tråd med rutinar for handtering av uvisse i bompengeprojekt, jf. Prop. 1 S (2016–2017) for Samferdselsdepartementet, skal fastsett gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstane. Før innkrevjinga startar, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert på ny ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk lånerente, utbyggingkostnad og trafikk. I samsvar med fastsette rutinar, vil Statens vegvesen etter behandling i Stortinget gjere takstvedtak basert på Stortinget si behandling og oppdaterte vurderingar av økonomien i prosjektet før innkrevjinga startar. Vidare blir det gjort nye vurderingar av takstnivået og venta nedbetalingstid etter eitt til to år, når trafikken og samansettinga av denne er nærmare kjend. I begge tilfelle kan takstane bli endra samanlikna med det som er anslått i denne proposisjonen. Før bompengeselskapet søker takstmyndigheit om takstvedtak skal det leggjast fram ein sak for garantist for tilslutning av slike justeringar. Elles skal gjennomsnittstaksten justerast i samsvar med prisutviklinga.

Sidan utbygginga av E16 Arna–Stanghelle har ei felles styrings- og kostnadsramme med utbygginga av Vossebanen, er det lagt til grunn at bidraget frå bompengeselskapet til prosjektet skal liggje fast uavhengig av projektkostnaden og utgjere 3 350 mill. 2021-kr, som svarar til om lag 4 215 mill. 2025-kr. Det inneber at ein eventuell kostnadsauke i prosjektet ut over styringsramma vil vere staten sitt ansvar, og at ein eventuell kostnadsreduksjon frå styringsramma òg vil bli godskreven staten. Vestland fylkeskommune har gjennom fylkestingsbehandling 18. mars 2025 slutta seg til at bompengebidraget for Fellesprosjektet vil liggje fast.

Blir økonomien i bompengeselskapet dårlegare enn føresett, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. utover prisstigninga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil fem år. Desse basisføresetnadane er elles lagde til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: om lag 17 mill. 2025-kr.

- Innkjøp og etablering av bomstasjonar, og fjerning av innkrevjingsutstyr etter avslutta innkrevjing: om lag 20 mill. 2025-kr.

Med desse føresetnadene er samla innkrevjingsperiode rekna til om lag 15 år i kvar bomstasjon. Brutto bompengereintekter i 2025-prisnivå er rekna til om lag 7 250 mill. kr. Av dette er 4 215 mill. kr føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 2 780 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 255 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader, kostnader til drift av bompengeselskapet og Ferde sine kostnader til å etablere bomstasjonane og fjerne desse etter avslutta bompengereintekting. Dette inkluderer òg Statens vegvesen sine kostnader til å setje i stand vegen når bomstasjonane er fjerna.

Statens vegvesen sine kostnader ved etablering av bomstasjonsområdet inngår i kostnadsanslaget for Fellesprosjektet.

Ekstern kvalitetssikrar sine vurderingar av bompengepotensialet i prosjektet samsvarer i stor grad med det som er vurdert av Statens vegvesen. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd høgare styrings- og kostnadsramme for prosjektet enn det Statens vegvesen opphavleg føreslo, både totalt, og for vegdelen av prosjektet som skal delfinansierast med bompengar. Ekstern kvalitetssikrar har vidare vurdert at dersom denne auken i prosjekt-kostnaden for vegdelen av Fellesprosjektet skal finansierast med bompengar, er det svært sannsynleg at nedbetalingsperioden vil overstige den fastsette innkrevjingstida for bompengeprojektet og rammene for den fylkeskommunale garantien.

Statens vegvesen viser til at skilnaden mellom styrings- og kostnadsramma mellom det Statens vegvesen opphavleg føreslo og det den eksterne konsulenten har tilrådd, i all hovudsak vil bli dekt med statlege midlar og ikkje bompengar. Det blir no lagt til grunn ein auke i bompengebidraget på om lag 500 mill. 2025-kr i høve til det som blei lagt til grunn av Statens vegvesen i grunnlaget for den eksterne kvalitetssikringa. Auken i bompengebidraget kjem av at periodiseringa av bompengemidlane er endra og ikkje at bompengebelastninga i prosjektet har auka, sjå omtale i kap. 2.4.4. Det at uttaket av bompengar er flytta til seint i utbyggingsperioden reduserer bompengeselskapet sine finansieringskostnader, noko som både vil gi meir robust finansiering, fordi bompengeselskapet sin økonomi i mindre grad vil bli påverka av eventuelle renteendringar, og reduserer samstundes bompengeselskapet sine rentekostnader monaleg.

Det er som nemnt vidare lagt til grunn at bompengebidraget skal liggje fast i dette prosjektet

uavhengig av eventuelle kostnadsaukar i prosjektet. At bompengebidraget ligg fast uavhengig av kostnaden for prosjektet fjernar risikoen for takstauke og bortfall av trafikk på grunn av eventuelle kostnadsaukar i prosjektet. Det reduserer følgjeleg òg den økonomiske risikoen for fylkeskommunen og staten som delgarantistar. Samla sett vurderer Statens vegvesen derfor at opplegget for bompengefinansieringa i prosjektet som no blir lagt til grunn er meir robust enn det som blei vurdert i KS2-prosessen. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar.

Vidare er det rekna på eit optimistisk alternativ med desse føresetnadene:

- Årsdøgntrafikken i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert til 4,5 pst. i heile innkrevjingsperioden.

Med desse føresetnadane er bompengeperioden rekna til om lag 12 år, dvs. ein reduksjon på om lag 3 år. Alternativt kan ein redusere gjennomsnittleg inntekt per passering i prosjektet med om lag 10 kr. Det er førebels rekna at dette kan gi grunntakstar på om lag 62 kr for takstgruppe 1 og om lag 124 kr for takstgruppe 2 i 2025-prisnivå.

Det er òg rekna på eit pessimistisk alternativ med desse føresetnadene:

- Opninga av vegen og oppstart av bompengereintekting blir forseinka med to år.
- Trafikken i dei planlagde bomstasjonane blir redusert med 10 pst. i opningsåret.
- Gjennomsnittleg årleg trafikkvekst etter referanseåret 2030 blir halvert til 0,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader blir auka med 20 pst.
- Gjennomsnittstaksten blir auka med 20 pst. ut over prisstiging to år etter opningsåret, og trafikken i dei planlagde bomstasjonane blir redusert ytterlegare med 12 pst. som følgje av dette.

Med desse føresetnadane er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år, dvs. ein auke på om lag fem år.

2.6 Fylkeskommunal garanti

Vestland fylkeskommune vedtok 22. juni 2022 å stille full garanti ved sjølvskuldarnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 8 100 mill. kr. Garanti-beløpet inkluderer eit tillegg på 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til å dekkje eventuelle komande renter og kostnader.

Som følgje av den høge prisveksten for innsatsfaktorane for bygging av veganlegg dei siste

åra er det behov for auka garantiramme for låna til bompengeselskapet. Det blei derfor lagt fram ei ny garantisak for fylkestinget i Vestland i desember 2024. Vestland fylkesting vedtok 11. desember 2024 å stille full garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 8 910 mill. kr. Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til å dekkje eventuelle komande renter og kostnader. Det samla garantibeløpet blir 9 800 mill. kr. Vestland fylkeskommune har i sitt vedtak bedt om å innlemme prosjektet i ordninga for statleg delgaranti. Fylkeskommunen ønskjer 50 pst. avlasting på sitt garantiansvar.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Garantisten sine utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og ei forlenging av bompengeperioden med inntil fem år.

2.7 Statleg delgaranti

Som det går fram av Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, er det fastsett reglar for ei ordning med statleg delgaranti for bompengelån på riksveg. Ordninga skal gjelde alle nye riksvegprosjekt med ei kostnadsramme på over 1 mrd. kr. Gjennom ordninga blir det lagt opp til at fylkeskommunar som ønskjer avlasting på sitt garantiansvar, kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Statleg delgaranti vil berre vere aktuelt når fylkeskommunen stiller same type garanti (sjølvskuldnargaranti) for resten av lånet. Statens vegvesen forvaltar ordninga med statleg delgaranti.

Samferdselsdepartementet meiner at E16 Arna–Stanghelle fell under ordninga med statleg delgaranti.

Som det går fram av kap. 2.6, har Vestland fylkesting vedteke full garanti overfor bompengeselskapet ved utbygginga av E16 Arna–Stanghelle. Fylkeskommunen ønskjer primært at staten stiller full garanti for prosjektet, men har òg bedt om at prosjektet blir innlemma i ordninga med statleg delgaranti. Sjå kap. 2.8 for departementet si vurdering.

2.8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at utvikling av transportsystemet er ein viktig del av Noreg sitt bidrag til ei berekraftig utvikling. FN sine 17 mål

for ei berekraftig utvikling fram mot 2030 har vore ein del av arbeidet med å utvikle måla for transportpolitikken. Statens vegvesen og Bane NOR bidreg til berekraftsmåla gjennom oppfølginga av måla i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Utbygging av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle vil erstatte ei skredutsett veg- og jernbanestrekning med låg fart og leggje til rette for eit kraftig forbetra lokaltogtilbod mellom Bergen og Voss. Prosjektet vil gjere både veg og jernbane på strekninga meir føreseieleg og trygg, og korte ned reisetida mellom Bergen og Oslo. Dobbeltspor på jernbanestrekninga vil leggje til rette for framtidige tilbudsforbetringar og fleire godstog.

Prosjektet følgjer tilrådinga frå konseptvalgutgreiinga der konsept 5 (K5) blei valt. I den eksterne kvalitetssikringa (KS1) blei det peika på at dette konseptet ikkje vil gi stor nok nytte til å forsvare investeringane. Likevel blei det i desember 2015 bestemt at K5 skulle leggjast til grunn for planlegginga. Det er rekna at prosjektet har negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringa meiner likevel det er viktig å byggje ut Fellesprosjektet Arna–Stanghelle, og at prosjektet vil betre tryggleiken for dei reisande.

Det er lokalpolitisk semje om det opplegget som er føreslått for utbygging og finansiering av E16 Arna–Stanghelle, og Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Departementet har merka seg at lokalpolitiske styresmakter har slutta seg til ein fastsett gjennomsnittstakst og eit opplegg med innkrevjing på dagens E16 i tillegg til ny E16 slik vilkåra går fram av denne proposisjonen. Innkrevjing på dagens E16 har vist seg nødvendig for å unngå for stor overføring av trafikk og for å kome i mål med finansieringa. Verknaden vil bli mindre overført trafikk, lågare ulykkesrisiko og betre miljøforhold for bebuarane langs gamle E16.

Departementet har vidare merka seg Vestland fylkesting sitt vedtak frå 11. desember 2024, der det blir peika på at det er naturleg at staten har heile garantiansvaret ved statlege samferdselsprosjekt. Som det går fram av kap. 2.7 er det no etablert ei ordning der staten på visse vilkår kan stille sjølvskuldnargaranti for inntil 50 pst. av bompengelånet i nye riksvegprosjekt med ein rekna investeringskostnad over 1 mrd. kr.

Vestland fylkeskommune har vedteke full garanti overfor bompengeselskapet ved utbygginga av E16 Arna–Stanghelle, og Samferdselsdepartementet legg opp til at staten vil stille sjølvskuldnargaranti for inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret, slik Vestland fylkeskommune har

bedt om. Den statlege delgarantien vil utgjere inntil 4 900 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Viss Stortinget sluttar seg til forslaget om statleg delgaranti, vil Samferdselsdepartementet følgje dette opp overfor Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen si tilråding og legg til grunn at eventuelle justeringar av takstane på sideveg føreset tilslutning frå Bergen kommune, Vaksdal kommune og lånegarantistane. Det er vidare lagt til grunn at Stortinget blir orientert ved eventuelle takstendringar på sideveg.

Samferdselsdepartementet viser til at Statens vegvesen og Bane NOR er samde i fleire av vurderingane som ekstern kvalitetssikrar har gjort gjennom KS2-analysen av prosjektet. Som det går fram av kap. 2.1 gjer dette at Statens vegvesen og Bane NOR tilrår ei kostnadsramme i tråd med tilrådingane frå ekstern kvalitetssikrar. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet ei kostnadsramme for fellesprosjektet på 49 331 mill. kr i 2025-prisnivå, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået i 2021 nytta som referanse.

2.9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland, vil det bli inngått ein prosjektavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet Ferde i tråd med føresetnader i denne proposisjonen. Bompengeselskapet vil inngå ein finansieringsavtale med oppdragsgiversida i Statens vegvesen, som regulerer rekvirering av bompengemidlane i tråd med føresetnadene i denne proposisjonen.

3 Kostnadsramme for prosjektet E45 Kløfta i Finnmark

Prosjektet E45 Kløfta er i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* føresett starta opp i første seksårsperiode. I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet har regjeringa lagt til grunn midlar til prosjektstart i 2025, og opplyst at den ville kome tilbake til Stortinget

med forslag om kostnadsramme når det var gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet.

Strekninga er skredutsett og har stadvis krevjande stigningsforhold. På grunn av dette er strekninga ein flaskehals for tungtrafikken mellom Finnmark og utlandet om vinteren. Dagens veg har også stadvis dårleg standard. Prosjektet er på 7,6 km og består av ein tunnel på 4,2 km, 3,2 km veg i dagen og ei bru på 150 meter. Prosjektet vil gi ein sikker, føreseieleg og god heilårsveg. Vegen blir bygd med ei breidd på 9 meter.

Den eksterne kvalitetssikringa (KS2) er no gjennomført. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag og kostnadsoverslag. Det er liten skilnad mellom tala frå kvalitetssikrar og Statens vegvesen. Statens vegvesen foreslo ei styringsramme på 1 602 mill. 2022-kr og ei kostnadsramme på 1 817 mill. 2022-kr. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei styringsramme på 1 667 mill. 2022-kr og ei kostnadsramme på 1 812 mill. 2022-kr.

Det er stor grad av samsvar mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen sine vurderingar og tilråding til styringsramme. Skilnaden mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen sine tilrådingar til kostnadsramme gjeld i hovudsak byggherrekostnader og kostnader knytt til tunnel og rigg. I tillegg er vurderingane om moglege kutt i prosjektet ulike. Statens vegvesen foreslår at kostnadsramma blir fastsett i tråd med forslaget frå ekstern kvalitetssikrar, men justert for at omfanget av kutt i prosjektet er vurdert som lågare enn foreslått av kvalitetssikrar. Justert for dette foreslår Statens vegvesen ei styringsramme på 1 667 mill. 2022-kr, og ei kostnadsramme på 1 870 mill. 2022-kr. Rekna om til 2025-prisnivå blir styringsramma 1 836 mill. kr og kostnadsramma 2 059 mill. kr.

Etter ei samla vurdering legg Samferdselsdepartementet til grunn Statens vegvesen sitt justerte forslag til styringsramme og kostnadsramme etter gjennomført ekstern kvalitetssikring. Departementet foreslår derfor ei kostnadsramme på 2 059 mill. 2025-kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået i 2022 nytta som referanse.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet i 2026, og det er venta opna for trafikk i 2029.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark

I

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i desse investeringsprosjekta:	Innanfor ei kostnadsramme på:
Fellesprosjektet Arna–Stanghelle	49 331 mill. kroner
E45 Kløfta	2 059 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg forplikingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma i det einskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i seinare år.

II

Fullmakt til bompengefinansiering

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av E16 Arna–Stanghelle.
2. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E16 Arna–Stanghelle. Vilråa går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om (del)finansiering av E16 Arna–Stanghelle. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilråa denne proposisjonen set.

III

Statleg delgaranti for bompengelån

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsegn om statleg sjølvskuldnargaranti for inntil 4 900 mill. kroner til finansiering av utbygginga av E16 Arna–Stanghelle i Vestland fylke.

Det er eit vilkår for garantistillinga at Vestland fylkeskommune stiller same type garanti for den resterande delen av det maksimale garantibeløpet på 9 800 mill. kr. Det blir ikkje kravd garantiprovisjon for den statlege delgarantien.
