

St.prp. nr. 80

(2005–2006)

Om utbygging og finansiering av rv 306 Kirkebakken – Re grense i Vestfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 8. september 2006,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet rv 306 Kirkebakken – Re grense i Horten kommune i Vestfold. Prosjektet forutsettes i sin helhet finansiert ved bompenger innkrevd i en tovegs bomstasjon vest for Skoppum. Det legges opp til anleggsstart våren 2007, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2009.

Ny rv 306 på strekningen Kirkebakken – Re grense må ses i sammenheng med den pågående utbyggingen av E18 til firefelts veg på strekningen mellom Kopstad og Gulli, jf. St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). I dette prosjektet inngår bygging av nytt toplanskryss for tilknytning til rv 306. E18-prosjektet skal etter planen åpnes for trafikk høsten 2007.

2 Dagens situasjon

Rv 306 starter i krysset med rv 19 nord for tettstedet Kirkebakken (Borre), fortsetter videre gjennom tettstedet Skoppum og krysser dagens E18 før den fortsetter vestover gjennom fylket til rv 40. Årsdøgntrafikken på den aktuelle strekningen varierer mellom 2 800 kjøretøy øst for Skoppum og 1 000 kjøretøy vest for Skoppum.

Trafikken mellom Horten og Tønsberg går langs rv 19. Årsdøgntrafikken på denne strekningen varierer mellom 11 000 og 13 000 kjøretøy. Rv 19 er i dag et naturlig valg for reisende sørfra til Horten og ferjesambandet Horten – Moss. Dette medfører at gjennomgangstrafikken på rv 19, som omfatter mye tungtrafikk, går gjennom tettstedet Kirkebakken.

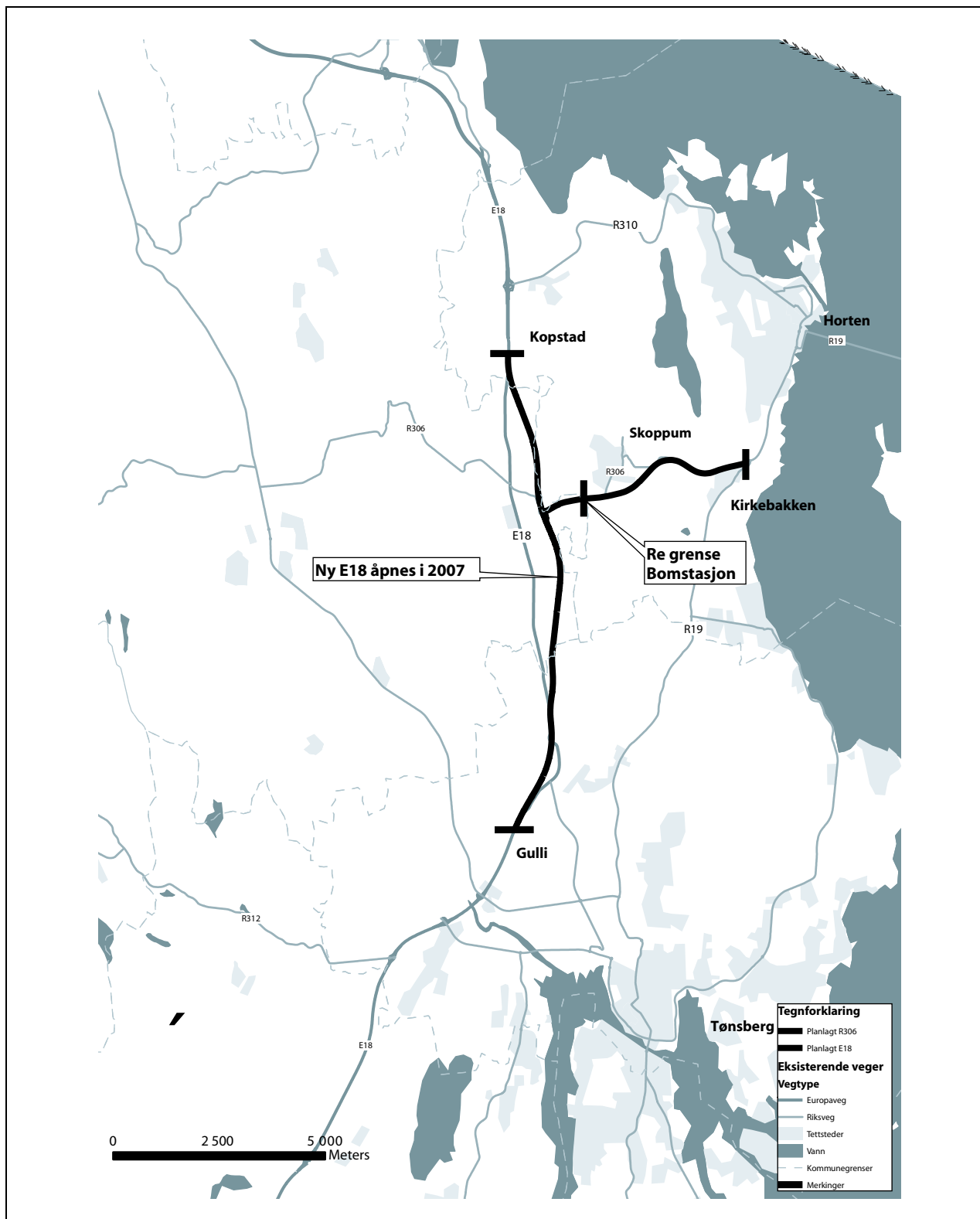
Dagens rv 306 er smal og svingete. Fartsgrensen er 50 km/t innenfor tettbygd strøk og 60 km/t på det meste av strekningen utenfor tettbygd strøk. Vegen går gjennom tettstedet Skoppum. I tillegg er det randbebyggelse langs hele strekningen, og det mangler tilbud for gående og syklende. Rv 306 er skoleveg for mange barn, både i barneskolen og ungdomsskolen. Skoleelever fra Skoppum blir transportert i buss til ungdomsskolen på Borre selv om det er sykkelavstand til skolen. Det er relativt mye pendling mot Oslo-området fra Horten og Åsgårdsstrand. Det er vanlig at pendlere tar toget fra Skoppum, og mange av disse kjører bil til jernbanestasjonen. Fra 1994 og fram til i dag er det rapportert 16 ulykker med personskafe på strekningen. En person er drept og 19 personer lettere skadet.

Det pågår utbygging av E18 til firefelts veg mellom Kopstad ved avkjøringen til Horten og Gulli ved avkjøringen til Tønsberg. Den nye traseen vil ligge om lag 600 m nærmere Horten enn dagens trase. Nytt toplanskryss medfører også enklere og

tryggere av- og påkjøring til rv 306. Det er derfor ventet at trafikken på rv 306 vil øke når ny E18 åpnes for trafikk, noe som vil medføre ytterligere ulemper for lokalbefolkningen.

3 Omtale av utbyggingen

Prosjektet omfatter bygging av 4,4 km tofelts veg med 10 meter vegbredde fra kryss med rv 19 nord for tettstedet Kirkebakken til grensen mot Re kom-



Figur 3.1 Kartskisse

mune. I utbyggingen inngår nytt gang- og sykkelvegnett internt på Skoppum. Prosjektet omfatter bygging av en miljøtunnel på om lag 200 m, tre mindre bruer og to kulverter. Den nye vegen blir avkjørselsfri med fire større kryss. Vegen vil krysse Vestfoldbanen i kulvert. Ny rv 306 legges utenom tettstedet Skoppum. På resten av streknin-gen vil vegen gå langs eller nær dagens veg.

Prosjektet vil bedre framkommelighets- og tra-fikksikkerhetsforholdene på strekningen. Miljøfor-holdene blir forbedret i tettstedet Skoppum, som vil bli avlastet for gjennomgangstrafikk. Videre vil bygging av gang- og sykkelvegnett bedre forholdene for myke trafikanter. I tillegg vil tettstedet Kir-kebakken bli noe avlastet ved at det forventes over-føring av trafikk fra rv 19 til rv 306. Den nye tra-seen vil føre til inngrep i både skogsområder og dyrket mark.

Reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt i 2001. Kostnadsoverslaget er 290 mill. 2004-kr. Omregnet til 2006-kr med utgangspunkt i Statistisk Sentralbyrås byggekostnadsindeks for anlegg fra 2004 til 2005 og den ordinære budsjettindeksen for anleggsarbeid fra 2005 til 2006, blir kostnadsover-slaget 310 mill. kr. I overslaget inngår forutsatte kostnader på 9 mill. kr til etablering av bomstasjon. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til 260 mill. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte-/kostnadsforholdet (NN/K) er beregnet til 0,8.

4 Lokal behandling

Bompengefinansiering av rv 306 på strekningen Kirkebakken – Re grense har vært tatt opp ved flere anledninger, bl.a. i forbindelse med ulike for-slag til bompengefinansiert utbygging av E18 i Vestfold. I november 2001 fattet Vestfold fylkes-kommune vedtak om å utrede bompengefinan-siering av rv 306 som et eget prosjekt.

I utredningen som ble sendt på høring i april 2002, ble flere alternative løsninger vurdert. Sta-tens vegvesen anbefalte tovegs bomstasjon øst for Skoppum. Under høringen kom det fram at Horten kommune ønsket bomstasjonen plassert vest for Skoppum. I juni 2002 fattet Vestfold fylkeskom-mune vedtak om bompengefinansiering av pro-sjektet basert på en bomstasjonsplassering i tråd med kommunens ønske. Det ble også fattet vedtak om at Horten kommune skulle opprette bompeng-eselskap og garantere for selskapets lån, jf. *vedtak A*. Horten kommune sluttet seg til Vestfold fylkes-kommunes vedtak i oktober 2002, jf. *vedtak B*.

I juni 2005 fattet Horten kommune vedtak om opprettelse av bompengeselskap. Det ble fattet et primært og et sekundært vedtak. Kommunen ønsket primært at selskapet skulle opprettes som et kommunalt foretak, men kunne sekundært akseptere at selskapet opprettes som aksjeselskap. Forutsatt at selskapet opprettes som et aksjesel-skap, har kommunen vedtatt å garantere for sel-skapets gjeld begrenset til 366 mill. kr i inntil 23 år.

Samferdselsdepartementet har lagt spørsmålet om selskapsform fram for Kommunal- og regional-departementet, som har konkludert med at kom-muneloven og loven om interkommunale selskap ikke åpner for at et kommunalt eller interkommu-nalt selskap/foretak kan ta opp lån som skal gå til å finansiere bygging av en riksveg. Det forutsettes derfor at bompengeselskapet opprettes som aksje-selskap, og Horten kommune sekundære vedtak legges til grunn, jf. *vedtak C*.

Fylkesmannen i Vestfold har i vedtak av 7. juli 2005 godtatt at Horten kommune garanterer for bompengeselskapets lån, jf. *vedtak D*.

I oktober 2005 fattet Vestfold fylkeskommune vedtak om at eventuelle kostnadsøkninger ut over 10 pst. skal dekkes innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen til øvrige riksveger i Vestfold, jf. *vedtak E*.

Bompengeselskapet, Horten bompengesel-skap RV 306 AS, ble opprettet 9. mai 2006.

A. Vestfold fylkeskommune – vedtak i fylkestinget 11. juni 2002:

- «1. Fylkestinget i Vestfold ber Samferdselsdepar-tementet legge fram for Stortinget en sak om bompengefinansiering av ny riksveg 306 Kirke-bakken – Re grense. Det tas sikte på at strek-ningen står ferdig bygget i 2007. De samlede kostnadene, inkludert renteutgifter på 191 mil-lioner kroner, utgjør 446 millioner kroner.
2. Det etableres en tovegs bom på rv 306 ved Råen vest for Skoppum rett etter at ny rv 306 og E18 Kopstad – Gulli er ferdig bygget, senest 1. janu-ar 2008.
3. Innkrevingstiden settes til 12 år.
4. Bomavgiften for lette kjøretøyer med tillatt to-talvekt opp til 3500 kg settes til 34,- 2002-kro-ner.
5. Bomavgiften for tunge kjøretøyer med tillatt to-talvekt over 3500 kg settes til det dobbelte av taksten for lette kjøretøyer.
6. Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisstigningen.

7. Det forutsettes at rabatter og fritak for betaling av bompenger er i samsvar med Vegdirektoratets takstretningsslinjer.
8. Det forutsettes at Horten kommune garanterer for bomselskapets gjeld begrenset til 315 millioner kroner. Garantitiden er maksimalt 20 år, inklusive maksimal innkrevingstid på 15 år og 5 års forlengelse av bompengerperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til garantien.
9. For å finansiere utbyggingen av rv 306 opprettes et bomselskap med Horten kommune som eier.»

*B. Horten kommune – vedtak i kommunestyret
28. oktober 2002:*

- «1. Kommunestyret slutter seg i prinsippet til vedtaket i fylkestinget i sak 42/02 «Bomfinansiering av ny rv 306 Kirkebakken – Re».
2. Rådmannen arbeider videre med punktene 8 og 9 i fylkestingets vedtak, herunder selskapsform.»

C. Horten kommune – sekundært vedtak i kommunestyret 16. juni 2005:

- «1. RV 306 fra Kirkebakken – Re grense bygges som en bomveg innen en ramme av 294 200 000 i 2005-kr
2. Det opprettes et bompengeselskap som foretas finansieringen og den operative innkrevingen.
3. Bompengeselskapet opprettes som et heleid kommunalt aksjeselskap AS
4. Selskapets navn er Horten bompengeselskap RV 306 AS
5. Bompengeselskapets aksjekapital:
 - a) Aksjekapitalen er kr 500.000 fordelt på 500 aksjer a' kr 1.000.
 - b) Aksjekapitalen finansieres ved en bevilgning av kommunens ubundne kapitalfond på kr 500.000.
 - c) Budsjettet justeres slik, se tabell 4.1

Tabell 4.1

Art	Fra	Til	Med
352-10-1900-3332			
Kjøp av aksjer	0	500 000	500 000
3948-1900-3332 Bruk av ubundet kapitalfond	0	- 500 000	- 500 000
			0

6. Selskapets formål:
 - a) Selskapet skal fullfinansiere planlegging og utbygging av ny rv 306 fra Kirkebakken til ny E18.
 - b) Selskapet skal etablere og administrere driften av bompengerinnkrevingen i bompengerperioden.
 - c) Selskapet/kommunen skal foreta de nødvendige låneopptak i samsvar med Stortingets vedtak og avtale med Vegdirektoratet.
 - d) Selskapet har ikke til formål å skaffe aksjeeierne økonomisk utbytte
 - e) Når vegprosjektet er nedbetalt og alle utgifter for øvrig er dekket herunder tilbakebetaling av aksjekapital til kommunen, oppløses bompengeselskapet i henhold til de regler som fremgår av bompengeravtalen og aksjeloven.
 - f) Selskapet skal for øvrig arbeide innen den ramme som bompengeravtalen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet med underliggende avtaler setter.
7. Myndighet til å representere kommunen og å gjennomføre stiftelsen av aksjeselskapet delegeres til ordføreren.
8. Ordføreren er bompengeselskapets generalforsamling.
9. Selskapets styre består av styreformann og to styremedlemmer. Styret skal ha personlige vararepresentanter.
10. Selskapets styre velges av generalforsamlingen.
11. Garanti for lån til bygging av ny rv 306:
 - a) Horten kommune garanterer i form av simpel kausjon for bompengeselskapets gjeld begrenset oppad til 366.000.000 i 2005-kr.
 - b) Garantitiden settes til 23 år inklusive byggeperioden og 5 års forlengelse av bomperioden i tilfelle sviktende økonomi.
 - c) Det er et vilkår at garantien blir sikret med 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.
 - d) Det tas forbehold om Stortingets samtykke i garantien.
12. Utgangspunkt for garantien:
 - a) Samlet anleggskostnad for utbyggingen av rv 306 Kirkebakken – Re grense er beregnet til 294 200 000 2005-kr inkludert kostnadene med å sette opp bomstasjonen.
 - b) Anlegget skal fullfinansieres ved hjelp av bompenger.
 - c) For å finansiere utbyggingen, etableres det en 2-vegs bomløsning med bom vest for Skoppum rett innenfor kommunegrensen mot Re kommune. Bommene settes i drift

så raskt som mulig etter at anlegget er åpnet for trafikk.

- d) Bomstasjonen skal stå i inntil 15 år til anlegget er nedbetalt.
 - e) Dersom utbyggingskostnadene overskrides med inntil 10 %, dekkes dette av bompengeselskapet.
 - f) Dersom utbyggingskostnadene overskrides med mer enn 10 %, dekkes de første 10 % av bompengeselskapet og resten av staten.
 - g) Dersom det blir overskridelser må dette snarest tas opp med kommunen.
 - h) Dersom det påløper driftskostnader for bompengeselskapet før bomstasjonen er i drift og disse ikke kan forskutteres av anleggskostnadene, forskutteres disse av kommunen.
 - i) Det er lagt til grunn at lånet er avdragsfritt i anleggsperioden og at renter som påløper i anleggsperioden legges til hovedstolen.
 - j) At lånes avdras over 15 år eventuelt inntil 20 år i tilfelle sviktende økonomi.
 - k) Det legges til grunn av 1. termin med renter og avdrag betales ca. 01.12.09 da anlegges forutsettes å være i drift fra og med 01.06.09.
13. Bompenger og innkrevningstid:
- a) Innkrevningstiden settes til 15 år.
 - b) Taksten for lette kjøretøyer med tillatt totalvekt opp til 3500 kg settes til 30,00 i 2004-kr.
 - c) Taksten for tunge kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3500 kg settes til det dobbelte av taksten for lette kjøretøyer.
 - d) Takstene reguleres i samsvar med prisstigningen.
 - e) Det forutsettes at rabatter og fritak for betaling av bompenger er i samsvar med Vegdirektoratets takstretningslinjer.
14. Dersom Horten bompengeselskap RV 306 AS ikke betaler renter, avdrag og eventuelt andre forpliktelser i samsvar med foreliggende betalingsplan, forutsettes det at lånegiver omgående varsler garantisten, Horten kommune.
15. Dersom bompengene i perioder ikke dekker alle utgifter til selskapet, blir dette en gjeld til kommunen som tilbakebetales så fort selskapet får mer i bompenger enn det har i utgifter. Rentefoten i gjeldsperioden er lik gjennomsnittlig NIBOR 3 mnd.
16. Stiftelseskostnadene dekkes av formannskapets disposisjonspost. Kostnadene søkes senere om mulig refundert av Horten bompengeselskap RV 306 AS.»

D. Fylkesmannen i Vestfold sitt vedtak av 7. juli 2005:

«Kommunestyrets sekundære vedtak er at bompengeselskapet opprettes og drives som et aksjeselskap, i sin helhet eid av Horten kommune. Dersom selskapet blir et aksjeselskap, vil selskapet være avhengig av at kommunen stiller garanti for lånebeløpet. Hvis dette skulle bli resultatet, vil Fylkesmannen godkjenne følgende:

1. Fylkesmannen godkjenner at Horten kommune garanterer for et lån til Horten Bompengeselskap RV 306 AS på til sammen kr 366.000.000. Det vises til kommunestyrets vedtak i sak 13/05.
2. Lånet skal nyttes til finansiering av nybygg/ombygging av riksveg 306 fra Kirkebakken til Re grense.
3. Lånet skal avdras i maksimalt 20 år, regnet fra anleggets ferdigstillelse.
4. Garantien gis som enkel kausjon og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet. Garantien opphører etter utløpet av nedbetalingsperioden med tillegg av 2 år, jf. Forskrift om kommunale og fylkeskommunale garantier fastsatt av Kommunal- og regionaldepartementet 2. februar 2001.

Fylkesmannens vedtak er avhengig av Stortingets behandling og vedtak i egen proposisjon om bompengefinansiering av RV 306 Kirkebakken – Re grense. Dette innebærer at Fylkesmannens vedtak om godkjenning av garanti for låneopptak, ikke skal gjøres gjeldende, dersom prosjektet ikke vedtas av Stortinget med de forutsetninger som fremgår i Horten kommunestyres sekundære vedtak i sak 73/05.»

E. Vestfold fylkeskommune – vedtak i fylkestinget 18. oktober 2005:

«Fylkestinget godkjenner at dersom anleggskostnadene på riksveg 306 øker med mer enn 10 % av opprinnelig kostnadsanslag på 294,2 mill. kr. (2005-kr), skal overskridelsen dekkes innenfor fylkesfordelt investeringsramme (post 60/30) til Vestfold.»

5 Trafikkgrunnlag

Det er forventet at bygging av ny rv 306 på strekningen Kirkebakken – Re grense vil føre til trafikkøkning som følge av standardheving og innkortet kjørelengde. I tillegg vil den nye traseen for E18 mellom Kopstad og Gulli redusere avstanden mellom Horten og E18 med ytterligere 600 m. I

dag fordeler trafikken i ferjesambandet Horten – Moss seg mellom rv 19 mot Tønsberg, rv 310 gjennom Falkenstein og rv 306 gjennom Skoppum. Trafikkanalyser viser at utbyggingen av E18 på strekningen Kopstad – Gulli og ny rv 306 på strekningen Kirkebakken – Re grense vil innebære overføring av trafikk fra rv 19 til rv 306. Det er forventet at en betydelig andel av tungtrafikken og gjennomgangstrafikken fra E18 sørfra til Horten og ferjesambandet Horten – Moss vil velge ny rv 306 i stedet for rv 19.

Ved bomstasjonssnittet vest for Skoppum er dagens årsdøgntrafikk om lag 1 000 kjøretøy. Uten bompenginnskrevning er årsdøgntrafikken beregnet til nærmere 6 000 kjøretøy etter trafikkåpning i 2009. Det er anslått at bompenginnskrevningen vil føre til en reduksjon i årsdøgntrafikken på om lag 2 200 kjøretøy. Videre er det lagt til grunn at 10 pst. av trafikken gjennom bomstasjonen ikke vil betale bomavgift. Dette gir en betalende årsdøgntrafikk på om lag 3 400 kjøretøy.

Erfaringer viser at det vil ta noe tid før trafikkmønsteret endrer seg. I finansieringsanalysene er det derfor lagt til grunn en årsdøgntrafikk på 2 500 kjøretøy første året etter trafikkåpning (2009), jevnt stigende til 3 400 kjøretøy tredje året etter trafikkåpning (2011). For videre trafikkutvikling er prognosene som er utarbeidet for Vestfold i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, lagt til grunn. Dette innebærer en årlig trafikkvekst på 1,5 pst. i perioden 2009-2011, 0,9 pst. i perioden 2012-2020 og 0,7 pst. i perioden 2021-2040.

Statens vegvesen vil understreke at det er knyttet stor usikkerhet til trafikkberegningene. Dette skyldes at det er forutsatt en vesentlig overføring av trafikk fra rv 19 til rv 306 selv med bompenginnsfinansiering av utbyggingen og relativt høyt takstnivå. Usikkerheten er langt større i trafikkberegninger som forutsetter store endringer i kjøremønsteret enn i beregninger der det i all hovedsak legges til grunn framskriving av dagens trafikk.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Prosjektet forutsettes finansiert med bompenger. Det legges opp til anleggsstart i våren 2007, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2009. Det er forventet et forbruk på om lag 2 mill. kr i 2006. Midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Eventuelle kostnadsøkninger skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at bompengeselskapet skal dekke kostnadsøkninger på inntil 10 pst. ut over opprinnelig kostnadsoverslag. Kostnadsøkninger ut over 10 pst. er statens ansvar, og skal dekkes innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen til øvrige riksveger i Vestfold.

Bomstasjonsplassering og bompengelopplegg

Det skal etableres en tovegs bomstasjon ved Råen vest for Skoppum, like ved grensen mellom Horten og Re kommuner. Det er lagt til grunn etterskuddsinnkreving i en automatisk, ubemannet bomstasjon.

Det er forutsatt takst- og rabattsystem i tråd med gjeldene retningslinjer. Følgende takster er lagt til grunn (2004-kr):

- Lette kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 30 kr
- Tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 3 500 kg): 60 kr

Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisutviklingen fra 2004. Dersom økonomien i prosjekter blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen.

- Betalende årsdøgntrafikk gjennom bomstasjonen: jevnt økende fra 2 500 kjøretøy i 2009 til 3 400 kjøretøy i 2011.
- Årlig trafikkvekst: 1,5 pst. i perioden 2006-2011, 0,9 pst. i perioden 2012-2020 og 0,7 pst. i perioden 2021-2040.
- Lånerente 6,5 pst.
- Årlig prisstigning 2,0 pst.
- Start på etterskuddsinnkreving: juli 2009.
- Årlige kostnader til bompenginnskrevning: 2,5 mill. kr.
- Gjennomsnittlig bompengetakst pr. kjøretøy: 80 pst. av leiebiltakst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til i underkant av 15 ½ år. Hovedregelen er at bompengeperioden ikke skal overstige 15 år i basisalternativet. Etter Vegdirektoratets syn må det derfor være en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lavere lånerente enn 6,5 pst. for en periode på 10-15 år. En

rente på 6,2 – 6,3 pst. vil gi en nedbetalingstid på 15 år, og det er i dag realistisk å oppnå en slik lavere rente.

Det er også regnet på et alternativ med følgende forutsetninger:

- Den årlige trafikkveksten reduseres til 0,5 pst.
- Betalende årsdøgntrafikk reduseres med hhv. 10 og 20 pst. i forhold til i basisalternativet.
- Kostnadsoverslaget øker med 10 pst.
- Gjennomsnittlig bompengetakst pr. kjøretøy reduseres til 70 pst. av lettbiltakst.
- Takstøkning på 20 pst. etter 2 år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til vel 21 år dersom betalende årsdøgntrafikk reduseres med 10 pst. i forhold til i basisalternativet. Dersom betalende årsdøgntrafikk reduseres med 20 pst., er innkrevingsperioden beregnet til over 25 år. Dersom betalende årsdøgntrafikk reduseres med 20 pst. mens de andre forutsetningene i basisalternativet holdes fast, er innkrevingsperioden beregnet til om lag 18 år.

Beregningene viser at økonomien i prosjekt er svært følsom for endringer i trafikkforutsetningene. Som omtalt i kapittel 5 er det knyttet stor usikkerhet til trafikkberegningene for dette prosjektet. Etter Statens vegvesen sitt syn er derfor usikkerheten knyttet til om lånegjelden lar seg nedbetale innenfor den maksimale innkrevingsperioden på 20 år større enn for bompengeprojekter generelt. Dersom trafikkoverføringen til rv 306 blir vesentlig lavere enn det som er lagt til grunn i basisalternativet, går Vegdirektoratet inn for at det vurderes å gjennomføre trafikkregulerende tiltak på rv 19 og ev. rv 310. Hvilke tiltak som eventuelt skal gjennomføres, må vurderes lokalt. Slike tiltak vil da redusere risikoen for garantisten, som er Horten kommune.

Kommunal garanti

Som det går fram av pkt. 4 har Horten kommune i møte i kommunestyret 16. juni 2005 fattet vedtak om å stille garanti for et bompengelån på inntil 366 mill. 2005-kr. Fylkesmannen i Vestfold godkjente den kommunale garantien ved vedtak av 7. juli 2005. Garantien vil først komme til utbetaling dersom bompengeselskapets gjeld ikke er mulig å håndtere etter at reeltakstene er økt med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden er forlenget med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Bygging av ny rv 306 på strekningen Kirkebakken – Re grense i Horten kommune vil bedre framkom-

melighets- og trafikksikkerhetsforholdene på strekningen. I tillegg forbedres miljøforholdene i tettstedet Skoppum, som vil bli avlastet for gjennomgangstrafikk. Også tettstedet Kirkebakken vil bli noe avlastet ved at det forventes overføring av trafikk fra rv 19 til rv 306. Ny firefelts E18 mellom Kopstad og Gulli, som etter planen åpnes for trafikk i 2007, vil gjøre det enda mer attraktivt å benytte rv 306 og E18 i stedet for rv 19 mellom Horten og Tønsberg.

Lokale myndigheter har arbeidet fram en finansieringsløsning som innebærer at prosjektet i utgangspunktet kan realiseres uten statlige bevilgninger. Med de forutsetningene som er lagt til grunn i basisalternativet er innkrevingsperioden beregnet til i underkant av 15 ½ år, selv med en lånerente på 6,5 pst. Hovedregelen er at bompengeperioden ikke skal overstige 15 år i basisalternativet. Samferdselsdepartementet slutter seg derfor til Vegdirektoratets tilrådning om at det må være en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lavere lånerente enn 6,5 pst. for en periode på 10-15 år. Departementet forutsetter at dokumentasjon for et slikt rentenivå forelegges Vegdirektoratet før anleggsstart.

Samferdselsdepartementet har merket seg at det er knyttet stor usikkerhet til trafikkberegningene for prosjektet. Sikkerheten for at lånegjelda lar seg nedbetale innenfor den maksimale innkrevingsperioden på 20 år er derfor lavere for dette prosjektet enn for bompengeprojekter generelt. Horten kommune, som har fattet vedtak om å stille garanti for bompengelånet, er orientert om denne risikoen. For å redusere risikoen for garantisten slutter Samferdselsdepartementet seg til Vegdirektoratets tilrådning om at det blir vurdert å gjennomføre trafikkregulerende tiltak på rv 19 og evt. rv 310 dersom trafikkoverføringen til rv 306 blir vesentlig lavere enn det som er lagt til grunn i basisalternativet.

8 Avtale

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for rv 306 Kirkebakken – Re grense, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 306 Kirkebakken – Re grense i Vestfold.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av rv 306 Kirkebakken – Re grense i Vestfold i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av rv 306 Kirkebakken – Re grense i Vestfold

I

Stortinget samtykker i at:

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av rv 306 Kirkebakken – Re grense. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.