



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 78

(2008–2009)

Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 29. mai 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av dagens riks- og fylkesvegnett i Bømlo kommune i Hordaland (Bømlopakken).

Gjennom Trekantsambandet, som blei opna for trafikk i 2001, har kommunen fått fast vegsamband til Stord og Sveio. Sør i Bømlo kommune er det dessutan ferjesamband til Sveio. Bømlo kommune har om lag 11 000 innbyggjarar og eit allsidig næringsliv.

Store delar av vegnettet på Bømlo har låg standard. Vegane er generelt smale og svingete med dårleg sikt. På fleire strekningar er det behov for gang- og sykkelveg. Etter opninga av Trekantsambandet i 2001 har trafikken på Bømlo hatt sterk vekst, og vegnettet er ikkje tilpassa dagens trafikk. Bømlopakken vil gi betre framkome og tryggleik på vegnettet.

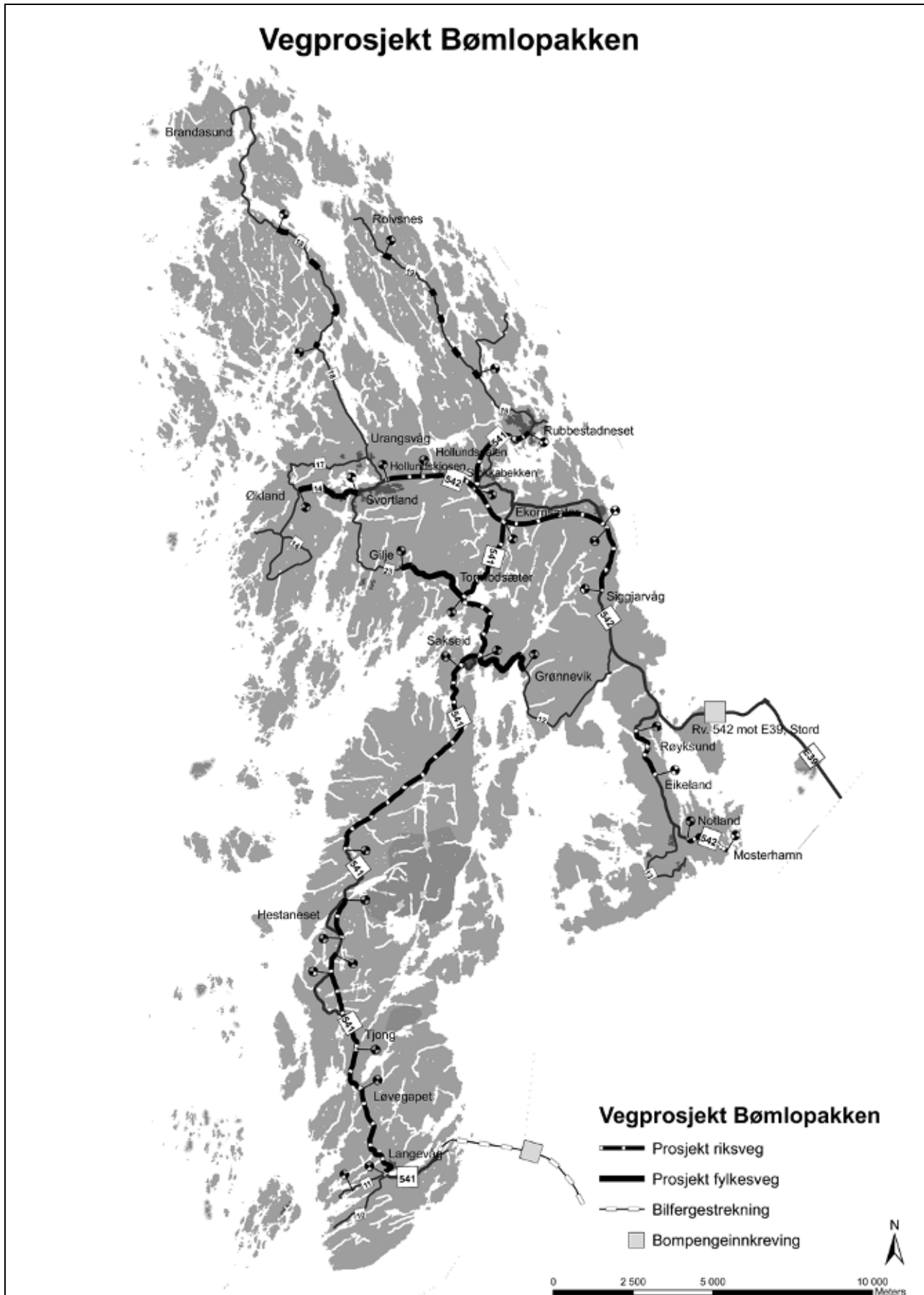
Det er lagt opp til at bompeng einnkrevjinga skal starte opp når innkrevjinga for Trekantsambandet blir avvikla, truleg i 2012/2013. Det er planlagt ein bomstasjon på rv 542 på Spissøy, like ved

grensa mellom kommunane Bømlo og Stord. I tillegg vil det bli innkrevjing av bompengar i ferjesambandet Langevåg – Buavåg.

Finansieringa av Bømlopakken er basert på statlege og fylkeskommunale midlar, lokale tilskot og bompengar. Som følgje av forvaltningsreforma er riksvegane på Bømlo føresett omklassifiserte til fylkesvegar frå 2010. Det er difor lagt til grunn at føresette statlege midlar til prosjektet etter 2009 blir dekkja av Hordaland fylkeskommune. Fylkeskommunen har slutta seg til dette.

2 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bømlopakken omfattar prosjekt og tiltak på dagens rv 541 og rv 542 og på fylkesvegnettet. Rv 541 er hovudvegen nord - sør frå Langevåg til Rubbestadneset. Rv 542 er den viktigaste trafikkkåra i kommunen og går mellom kommunesenteret Svortland og Trekantsambandet, med arm til Mosterhamn. Mellom Ekornesæter og Stokkabekken er det ei fellesstrekning mellom rv 541 og rv 542.



Figur 2.1 Kart

Tabell 2.1 Utbyggingsrekkefølge

<i>Prioritet</i>	<i>Strekning på dagens øvrige riksvegnett</i>	<i>Periode</i>
1	Rv 542 Hollundskjosen – Hollundsdaalen – Stokkabekken	2009-2013
2	Rv 541 Stokkabekken – Rubbestadneset inkl. rundkøyering Rubbestadneset	
3	Rv 542 Stokkabekken – Ekornsaeter – Siggjarvåg	2014-2017
4	Rv 541 Sakseid – Hestaneset – Tjong – Løvegapet	
5	Rv 541 Ekornsaeter – Sakseid	2018-2022
6	Rv 542 Røyksund – Eikeland Rv 542 Notland – Mosterhamn	
<i>Prioritet</i>	<i>Strekning på dagens fylkesvegnett</i>	
1	Fv 14 Svortland – Økland	
2	Fv 18 Urangsvåg – Brandasund	
3	Fv 19 Rubbestadneset – Rolvsnes	
4	Fv 12 Sakseid – Grønnevik	
5	Fv 23 Tormodsæter – Gilje	

Det er lagt opp til følgjande rekkefølge på utbygginga, se tabell 2.1.

Prioritet 1: Rv 542 Hollundskjosen – Hollundsdaalen og Hollundsdaalen – Stokkabekken

På Bømlo er det denne vegstrekninga som har størst trafikk. Ny veg vil i hovudsak følgje eksisterande vegtrasé. Vegparsellane er til saman om lag 3,4 km. Vegen får to kryss utforma som rundkøyeringar. Kryss med rv 541 mot Rubbestadneset inngår i prioritet 3. Langs vegen skal det byggast gang- og sykkelveg og busslommer.

Prioritet 2: Rv 541 Stokkabekken – Rubbestadneset og rundkøyering Rubbestadneset

Heile strekninga frå Stokkabekken til Rubbestadneset blir om lag 3 km lang og om lag 0,3 km kortare enn eksisterande veg. Ny veg skal i hovudsak byggast i ny trasé. Ny bru over Stongarsundet blir om lag 70 m lang og med store fyllingar på begge sider av sundet. Det er dessutan planlagt ein ny tunnel på om lag 0,3 km. Det kan vere naturleg å dele utbygginga i tre etappar. Eksisterande veg er planlagt nytta av gang- og sykkeltrafikken, samt bussar.

Prioritet 3: Rv 542 Stokkabekken – Ekornsaeter og Ekornsaeter – Siggjarvåg

Vegparsellane Stokkabekken – Ekornsaeter og Ekornsaeter – Siggjarvåg er på til saman om lag 6,8 km. Trasé er ikkje endeleg fastlagt, men truleg er den beste løysinga å bygge ny veg i stor grad utanom eksisterande busetnad. Kryss med avgreining av rv 541 ved Stokkabekken og Ekornsaeter

inngår. Det kan vere naturleg å dele utbygginga i tre etappar. Der vegen blir lagt om er eksisterande veg tenkt nytta av gang- og sykkeltrafikken samt bussar. Elles blir det lagt opp til samanhengande gang- og sykkelveg langs heile strekninga. Frå Siggjarvåg er det bygd ny veg vidare sørover/austover som del av Trekantsambandet.

Prioritet 4, 5 og 6: Rv 541 Sakseid – Hestaneset, Hestaneset – Tjong, Tjong – Løvegapet, Ekornsaeter – Sakseid og rv 542 Røyksund – Eikeland og Notland – Mosterhamn

Tiltaka omfattar enten omlegging eller utbetring langs eksisterande veg, samt bygging av gang- og sykkelveg der det er størst behov. Det er lagt til grunn bygging av ny Røyksund bru og ein tunnel på om lag 0,5 km ved Sakseid. Desse parsellane er på til saman 25,5 km.

Fylkesvegar

Tiltaka på fylkesvegane er i hovudsak breiddeutviding og bygging av møteplassar.

Kostnadsoverslag

Det samla kostnadsoverslaget for prosjekt og tiltak i Bømlopakken er om lag 1 mrd. kr. Av dette er om lag 910 mill. kr på dagens øvrige riksvegnett og om lag 90 mill. kr på dagens fylkesvegnett,

Kostnadene for det største prosjektet, rv 541 Sakseid – Hestaneset, er førebels rekna til om lag 170 mill. kr. Kostnadene for det største fylkesvegprosjektet (strekninga fv 18 Urangsvåg – Brandasund) er førebels rekna til vel 40 mill. kr.

For dei prosjekta på dagens øvrige riksvegnett som er prioriterte for oppstart i perioden 2009-2013, ligg det føre godkjente reguleringsplanar. Det er òg vedteke reguleringsplan for eit prosjekt som er prioritert i perioden 2014-2017. Det er framleis stor uvisse knytt til kostnadene for fleire prosjekt og tiltak.

Anleggsarbeida på strekninga rv 542 Hollundskjosen – Hollundsdalen er starta opp. Kostnadsoverslaget er 32 mill. kr. Arbeidet med rundkøringa ved Rubbestadneset er planlagt starta opp i 2009. Kostnadsoverslaget er 7 mill. kr. For strekninga Hollundsdalen – Stokkabekken er kostnadsoverslaget om lag 90 mill. kr, medan kostnadsoverslaget for strekninga Stokkabekken – Rubbestadneset er om lag 140 mill. kr. Summen av kostnadene for desse fire prosjekta er om lag 270 mill. kr.

I tillegg er det i perioden 2009-2013 lagt opp til å investere om lag 25 mill. kr på dagens fylkesvegnett.

3 Lokalpolitisk behandling

Det er i lang tid blitt arbeidd med ei Bømlopakke. Kommunestyret har hatt saka oppe til behandling fleire gonger.

Fylkestinget i Hordaland behandla saka fyrste gongen 13. juni 2007. Fylkestinget fatta følgjande vedtak:

1. Fylkestinget ser det som viktig å få utbedra vegenettet på Bømlo og er positive til bompengereking for delfinansiering av Bømlopakken.
2. Fylkestinget tilrår bompengesøknaden for Bømlopakken med ein maksimal bompengedel på 313 mill. kr (2005-kr). For å oppnå ein slik bompengedel vert det opp til Bømlo kommune å finne løysingar for manglande bompengereking med enten auka bompengesatsar, fleire bomstasjonar eller lengre innkrevingstid.
3. Fylkestinget går inn for at det vert lagt opp til ei prioritering av statlege riksvegmidlar og fylkesvegmidlar i samsvar med søknaden.
4. Fylkestinget legg til grunn at utbyggingstiltaka i bompengepakka til ei kvar tid må tilpassast dei samla inntektene.

Kommunestyret hadde saka oppe til ny behandling 24. september 2007 og fatta vedtak om å auke innkrevjingstida frå 10 til 15 år.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland er eit regionråd for åtte kommunar. Desse er Austevoll, Fitjar, Tysnes, Stord, Kvinnherad, Sveio, Etne og

Bømlo. I tillegg har Vindafjord og Haugesund status som observatørar. Eit samla råd har gjennom lang tid støtta opp om arbeidet med Bømlopakken. Det er utarbeidd ein eigen samferdselsplan for Sunnhordland der Bømlopakken inngår. Bømlopakken var sist oppe til behandling i samarbeidsrådet sitt møte 12. september 2008.

På grunn av kostnadsauke og anna tidsmessig prioritering mellom prosjekta blei eit revidert opplegg lagt fram for ny lokalpolitisk behandling. Saka blei behandla av kommunestyret 15. desember 2008. Kommunestyret gjorde følgjande vedtak:

1. Bømlo kommune godkjenner nye føresetnader og endringar i grunnlaget for Bømlo kommune sin bompengesøknad.
2. Bømlo kommune bed ordføraren og rådmannen drøfte med Hordaland fylkeskommune etablering av bompengeselskap. Bømlo kommune ynskjer primært å knyta seg til fylkeskommunalt bompengeselskap som er under etablering.
3. Bømlo kommune gjev ordførar og rådmann fullmakt til å søkje Hordaland Fylkeskommune om fylkeskommunal garanti for naudsynt låneopp-tak.
4. Kommunestyret legg til grunn at Bømlopakken vert organisert med eit rabattsystem for brukarar som til dømes i Haugalandspakken. Dersom det kjem endringar av dagens rabattsystem for bompengereking som fylgje av nye reglar frå EU/EØS vil Bømlo kommune vurdere innføring av eigen rabattordning for yrkespendlarar som sikrar at denne gruppa ikkje får høgare kostnad enn med dagens system. Kommunestyret er kjent med at endelege detaljar for ei slik ordning må utarbeidast og godkjennast i samråd med Statens vegvesen/Vegdirektoratet.

Av pkt. 4 i vedtaket går det fram at Bømlo kommune ønskjer eit rabattsystem som til dømes i Haugalandspakken. Vidare vil kommunen vurdere å innføre ei eiga rabattordning for yrkespendlarar. Statens vegvesen viser til at Haugalandspakka har rabattordningar med 30-50 pst rabatt ved forskotbetaling, passeringstak med maks. 75 passeringar pr. månad og timesregel. Statens vegvesen viser vidare til at det ikkje er lagt til grunn passeringstak og timesregel i finansieringsføresetnadene for Bømlopakken. Statens vegvesen har tatt opp med kommunen kva som ligg i den første setninga i pkt. 4. Bømlo kommune har stadfesta at det ikkje er eit absolutt vilkår frå kommunen si side at det blir innført timesregel og passeringstak. Dersom det skal innførast ei rabattordning for yrkespendlarar, føreset Statens vegvesen at dette blir ei lokal ordning med tilskot/refusjon og ikkje ein del av takst- og

rabattsystemet for Bømlopakken. Samferdselsdepartementet er samd i desse vurderingane.

Fylkestinget behandla saka 18. mars 2009. Fylkestinget fatta følgjande vedtak:

1. *Fylkestinget godkjenner revidert bompengesøknad for Bømlopakken, og tilrår at bompengedelen vert utvida frå maksimalt 313 mill. kr (2005-kr) til 642 mill. kr (2009-kr).*
2. *Fylkestinget viser til sitt tidlegare vedtak om bompengepakken frå 13.06.2007, og vil prioritere dei statlege midlane i finansieringsplanen innanfor ramma for det nye fylkesvegnettet frå 2010. I tillegg kjem prioriteringa innanfor ramma av dagens fylkesvegnett.*
3. *Fylkestinget godkjenner at det vert etablert eit bompengeselskap for Bømlopakken der fylkeskommunen har eigarmajoritet og fleirtal i styret. Fylkesutvalet får fullmakt til å teikna aksjar i selskapet og oppnemna styremedlemmar for fylkeskommunen.*
4. *Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuldnergaranti på inntil 350 mill. kr til lån, som bompengeselskapet tek opp til delvis bompengefinansiering av Bømlopakken. Garantien gjeld i inntil 15 år. Fylkeskommunen kan krevje pant i retten til å krevja inn bompengar.*

4 Trafikkgrunnlag og nytte av utbygginga

Trafikkgrunnlag

Trafikktala som er nytta i bompengesøknaden er basert på ei framskriving av registrert trafikk på rv 542 frå 2005 til 2014 som er basisåret for utrekninane. Tala er kontrollerte opp mot teljingar i 2006. Det er tatt utgangspunkt i dagens trafikk som passerer gjennom Trekantsambandet sin bomstasjon i retning Bømlo. Denne trafikken er estimert til 2 310 køyretøy pr. døgn i 2014 og vil i all hovudsak tilsvare trafikken gjennom den framtidige bomstasjonen for Bømlopakken. I tillegg kjem trafikken i ferjesambandet Langevåg – Buavåg på 230 køyretøy pr. døgn. Det er ikkje tatt omsyn til at det er lagt til grunn lågare takstar for Bømlopakken enn i dagens bompengoordning for Trekantsambandet.

Statens vegvesen har nytta sin regionale persontransportmodell for å rekne ut trafikkgrunnlaget. Analysen viser ein årsdøgntrafikk i 2014 på 3 100 køyretøy gjennom bomstasjonen, og ein årsdøgntrafikk på ferja mellom Langevåg og Buavåg på 125 køyretøy. Det er rekna med nedgang i trafikken på ferja fordi det blir innført bompengeneinn-

krevjing på ferja samstundes som bompengetakstane for det faste vegsambandet blir redusert.

Det er også gjennomført ei framskriving av registrert trafikk til og frå Bømlo kommune der det er lagt til grunn lågare bompengetakster for Bømlopakken enn i dagens bompengoordning. I denne analysen er trafikkgrunnlaget i 2014 estimert til mellom 2 680 og 3 040 køyretøy pr. døgn med høvevis låg og høg trafikkvekst. I ferjesambandet Langevåg - Buavåg er det nytta dei same trafikktala som er rekna ut i den regionale modellen, dvs 125 køyretøy pr. døgn. Denne framskrivinga er gjort for å samanlikne og kvalitetssikre trafikkgrunnlaget som er rekna ut med den regionale modellen.

Statens vegvesen har tilrådd at det blir lagt til grunn eit trafikkgrunnlag i 2014 gjennom bomstasjonen for Bømlopakken på 2 700 køyretøy (ÅDT) og i ferjesambandet Langevåg – Buavåg på 125 køyretøy (ÅDT) i 2014. Ved fastsettinga av trafikkgrunnlaget har Statens vegvesen lagt til grunn eit frådrag på 100 køyretøy (ÅDT) for manglande betaling frå utanlandske køyretøy. Det er rekna med ein årleg trafikkvekst på 1,1 pst frå 2014-2020 og 1,5 pst frå 2020-2030. Dette er i tråd med prognosane som er utarbeidde for Hordaland i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019.

Nytte av utbygginga

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analysar for prosjekt og tiltak i Bømlopakken basert på det plangrunnlaget og dei kostnadsoverslaga som låg føre pr. januar 2009. For dei fleste prosjekta og tiltaka er netto nytten positiv. Dette skuldast i hovudsak reduksjonar i transportkostnader og ulykkeskostnader. For større prosjekt som skal gjennomførast på dagens øvrige riksvegnett fram til 2013 (prioritet 1 og 2) er samfunnsøkonomisk netto nytte følgjande:

Rv 542 Hollundskjosen – Hollundsdalen: netto nytte (NN) er 50 mill. kr og netto nytte over kostnad (NN/K) er 1,7.

Rv 542 Hollundsdalen – Stokkabekken: NN er 40 mill. kr og NN/K er 0,4.

Rv 541 Stokkabekken – Rubbestadneset: NN er 15 mill. kr og NN/K er 0,1.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Bømlopakken er basert på statlege og fylkeskommunale midlar, kommunale til-

skot og bompengar. 64 pst av investeringskostnadene er føresett dekket med bompengar.

Statlege og fylkeskommunale midlar

Dagens øvrige riksvegnett

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2006-2015 er det sett av 14 mill. kr til Bømlopakken i første fireårsperiode (2006-2009) og 13 mill. kr i siste seksårsperiode (2010-2015). Gjennom vedtak av 13. juni 2007 har fylkestinget gått inn for å prioritere ytterlegare 98 mill. kr til Bømlopakken, omrekna til 2009-prisnivå. Det er lagt opp til at midlane må førast opp i handlingsprogrammet/-planleggingsprogrammet for perioden 2014-2019. Totalt er det etter dette lagt til grunn 125 mill. kr av statlege midlar til Bømlopakken.

I perioden 2006-2009 er det løyvd 20 mill. kr i statlege midlar til Bømlopakken. Det er lagt til grunn at det står att å løyve 105 mill. kr som er føresett dekket av Hordaland fylkeskommune.

Dagens fylkesvegnett

Det er lagt til grunn 36 mill. kr i fylkesvegmidlar til prosjekt og tiltak på dagens fylkesvegnett.

Lokale tilskot

Kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift

Det er etablert ei ordning med kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift. I følge Kommunal- og regionaldepartementets sine reglar for bruken av midlane kan desse nyttast til ulike sektorar og område for å fremje næringsutvikling, mellom anna samferdsel. Gjeldande ordning omfattar perioden 2007-2013. Midlane som er stilte til disposisjon for Hordaland er fordelte gjennom lokale prosessar. Fylkestinget har gått inn for at det blir sett av 149 mill. kr av kompensasjonsmidlane til Bømlopakken. Av desse midlane er det alt nytta 24 mill. kr på strekninga Langevåg – Løvegapet på rv 541. Dette prosjektet kjem i tillegg til prosjekta i tabell 2.1.

Kommunale tilskot

Bømlo kommune har vedtatt å gå inn med 51 mill. kr i tilskot til Bømlopakken.

Bompengar

Det er lagt opp til at bompengeneinnkrevjinga skal starte opp når innkrevjinga for Trekantsambandet blir avvikla, truleg i 2012/2013. Det er planlagt ein automatisk bomstasjon på rv 542 på Spissøy, like ved grensa mellom kommunane Bømlo og Stord. I

tillegg vil det bli innkrevjing av bompengar i ferjesambandet Langevåg – Buavåg, som i dag er på øvrig riksvegnett. Det er lagt opp til bompengeneinnkrevjing i 15 år, og det er føresett innkrevjing i begge retningar.

Alle som passerer inn og ut av Bømlo kommune, vil i dette opplegget betale bompengar. Tilsvarende vil alle som berre trafikkerer innanfor innkrevjingspunktene kunne køyre utan å betale bompengar.

Bømlo kommune har vurdert å etablere fleire bomstasjonar for å knytte betalinga meir direkte til dei ulike prosjekta og tiltaka i Bømlopakken. Det er lagt til grunn at det då ville vere nødvendig med minst 5-6 bomstasjonar for å fange opp dei ulike trafikkstraumane. Bømlo kommune viser til at med fleire bomstasjonar ville ein stor del av bompengeneinntektene gå til innkrevjing og drift. Alternativet med fleire bomstasjonar er forkasta i den lokale prosessen.

Hovudregelen ved innkrevjing av bompengar er nytteprinsippet. Dei som betalar bompengar, skal ha nytte av prosjektet. Denne samanhengen går også andre vegen, slik at dei som har nytte av eit vegprosjekt, også skal betale bompengar, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019*. Trafikk via Trekantsambandet som må betale bompengar i bomstasjonen på Spissøy, vil fordele seg til ulike målpunkt på Bømlo, med hovudvekt på Moster, Rubbestadneset eller Svortland. Trafikken gjennom bomstasjonen vil i ulik grad ha nytte av prosjekt og tiltak i Bømlopakken. Også dei trafikantane som må betale bompengar i ferjesambandet Langevåg – Buavåg, får nytte. Statens vegvesen peikar på at den interne trafikken på Bømlo får nytte av utbygginga i Bømlopakken utan å betale bompengar, men over tid vil truleg ein større del av desse trafikantane betale bompengar. Etter opninga av Trekantsambandet er Bømlo kommune i stor grad del av ein felles arbeids-, service- og bustadmarknad i Ytre Sunnhordland, og det er ein vesentleg trafikk over kommunegrensene. Det er lokalpolitisk støtte til bompengelopplegget. Statens vegvesen tilrår opplegget. Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Ved innkrevjinga i bomstasjonen er det planlagt to takstgrupper: lette køyretøy (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge køyretøy (køyretøy med totalvekt over 3 500 kg). Det er føresett ein gjennomsnittstakst på kr 52 pr. køyretøy, rekna om til 2009-prisnivå. Det er førebels rekna ut at takstane (utan rabatt) vil bli om lag kr 62 for lette køyretøy og kr 124 for tunge køyretøy. Dagens takstar i Trekantsambandet er kr 85 for lette køyretøy og kr 270 for tunge køyretøy.

Ved bompengerekkjeringa i ferjesambandet er det lagt til grunn eit gjennomsnittleg bompengepåslag på 16 kr pr. køyretøy. Dette tilsvarar eit tillegg på 4 takstsoner. Dette gir eit påslag på ferjetaksten på 19 kr for bil opp til 6 m lengde. For køyretøy over 6 m og opp til 22 m vil påslaget ligge mellom 46 og 89 kr.

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvarende med prisutviklinga, og det er lagt til grunn at takst- og rabattsystemet blir i tråd med gjeldande retningslinjer. Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30-50 pst. I ferjesambandet er det lagt opp til rabattar etter rabattordningane for ferjetakstar.

Med 6,5 pst lånerente er det rekna med at bompengerekkjeringa vil gi eit samla finansieringsbidrag på 777 mill. kr, fordelt med 642 mill. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og 135 mill. kr til å dekke renter. I tillegg kjem 42 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Av midlane som skal dekke delar av investeringskostnadene er 9 mill. kr bidrag frå innkrevjeringa i ferjesambandet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene basert på føresetnadene i denne proposisjonen utgjer høvesvis 16 pst og 5 pst av brutto bompengerekkjeringar på 819 mill. kr.

Bompengar utgjer 64 pst av investeringskostnadene.

Bompengestasjonen er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar i Oslo, Bergen og Tønsberg. Betaling av bompengar vil skje ved bruk av ei elektronisk brikke eller ved etterskotsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummer på bilen. Av omsyn til personvern blir det lagt opp til å kunne betale ved nærliggjande bensinstasjon, eller tilsvarende, som har avtale med bompengeselskapet. Departementet viser til St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019*

der det blir varsla eit interdepartementalt arbeid om anonymitet i heilautomatiske bomstasjonar, jf. også St.prp. nr. 40 (2007-2008).

Forslag til finansieringsplan

Finansieringsplanen som er lagt til grunn ved fylkestinget si behandling er vist i tabell 5.1

I forslaget til finansieringsplan er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil ta opp lån for å kunne forsere utbygginga. Det er gjort vurderingar av renteutgifter i heile 15-årsperioden, og det er utarbeidd detaljerte planar for gjennomføring av prosjekt og tiltak.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn:

- Utbyggingskostnader: 1 003 mill. 2009-kr
- Trafikkgrunnlag: 2 700 køyretøy (ÅDT) i bomstasjonen og 125 køyretøy (ÅDT) i ferjesambandet i 2014
- Gjennomsnittleg inntekt pr. køyretøy: 52 kr i bomstasjonen og 16 kr i ferjesambandet, omrekna til 2009-prisnivå
- Årleg trafikkvekst: 1,1 pst frå 2014 til 2020 og 1,5 pst frå 2020 til 2030
- Årleg prisstigning: 2,5 pst
- Lånerente: 6,5 pst
- Årlege innkrevjingskostnader: 2,8 mill. kr

Bompengepakker er meir fleksible enn bompengerekkjering for enkeltprosjekt. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygginga i Bømlopakken blir tilpassa den økonomiske ramma. Den økonomiske ramma som utbygginga skal haldast innanfor går fram av finansieringsplanen over. Dersom kostnadsoverslaget på nokre av prosjekta aukar, kan dette innebære at andre prosjekt ikkje blir bygd. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. Alle kostnadsaukar er føresett løyste innanfor dei økonomiske rammene for Bømlopakken.

Tabell 5.1

	Mill. 2009-kr
Statlege midlar	20
Fylkeskommunale midlar – dagens øvrige riksvegnett	105
Fylkeskommunale midlar – dagens fylkesvegnett	36
Lokale tilskot - kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	149
Lokale tilskot - tilskot frå Bømlo kommune	51
Bompengar*	642
Sum	1 003

*I tillegg kjem renter på bompengelån, innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er føresett at det blir oppretta ei administrativ styringsgruppe med deltakarar frå Bømlo kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, og ei politisk styringsgruppe med deltakarar frå Bømlo kommune og Hordaland fylkeskommune. Den administrative gruppa skal førebu saker for den politiske gruppa som skal ha som oppgåve er å sørgje for at alle investeringsprosjekt/tiltak som blir starta opp, lar seg finansiere innanfor dei økonomiske rammene i Bømlopakken og at innkrevjinga kan avsluttast innan utløpet av bompengeperioden. Dessutan er oppgåva å førebu prosjekt og tiltak for fylkestinget si behandling av budsjett mv.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det er lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst. Dersom lånerenta blir høgare, blir bompengemidlane som skal dekke delar av innkrevjingskostnadene reduserte. Samferdselsdepartementet føreset i så fall at innhaldet i pakka blir tilpassa dette.

Garantiar

Gjennom vedtaket av 18. mars 2009 har Hordaland fylkeskommune gitt sjølvskuldnargaranti for lån på inntil 350 mill. kr som bompengeselskapet tar opp. Garantien gjeld i inntil 15 år.

Kommunal- og regionaldepartementet vil stille seg positive til å godkjenne fylkeskommunens vedtak om garanti etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Kvamma-pakken.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet vil peike på at det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Bømlopakken. Dette er ein vanleg situasjon for ei pakke med mange prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over ein lang periode. For dei prosjekta som er prioritert for oppstart i perioden 2009-2013 ligg det føre godkjente reguleringsplanar. Omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Sidan Bømlopakken i stor grad omfattar utbetringstiltak og mindre prosjekt, bør det ikkje vere problematisk å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

Alle riksvegprosjekta innanfor Bømlopakken er på den delen av det øvrige riksvegnettet som er foreslått overført til fylkeskommunane når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010. Dette inneber at Hordaland fylkeskommune er ansvarleg for å løyve føresette statlege midlar til Bømlopakken frå 2010. Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunen har slutta seg til dette.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland (Bømlopakken) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bømlopakken etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
