
Saknr: 2020/34796-3
Saksbehandlar: Matti Torgersen
Dato: 21.01.2020

Til: Hovudutval for mobilitet og samferdsel. Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Konsekvensar i Vestland av innstramming i Samferdselsdepartementet sine retningslinjer for bompengeprojekt

Om notatet

Det er fleire bompengepakkar som er godkjente av fylkestinget, men som ikkje er lagt fram Stortinget. Dette er Kvinnheradpakken, revisjon av Bømlopakken og forlenging av Askøypakken. I tillegg omfattar Haugalandspakken prosjekt i Vestland. Dette notatet gjer greie for status for desse pakkane og for kva konsekvensar av innstramming i Samferdselsdepartementet sine retningslinjer for bompengeprojekt.

Endringar i retningslinjene for bompengeprojekt

Gjennom brev frå Samferdselsdepartementet datert 20. mai 2019 om «Nye retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakker», vart det innført ein strammare praksis for bompengepakker enn tidlegare. For det første vil det i nye pakkar ikkje lenger vere mogleg å auke takstane med inntil 20 prosent, og/eller auke innkrevjingsperioden med inntil 5 år i dei tilfelle økonomien blir svakare enn føreset. Vidare er det det for bypakkar i dei største byområde lagt opp til at det for dei største byområda ikkje lenger er mogleg å leggje fram nye pakkar utelukkande for å dekkje inn kostnadsauke i einskildprosjekt eller inntektssvikt som følgje av lågare trafikk enn føreset. Det går også fram at det ikkje lenger er mogleg å forlengje innkrevjingstida for å finansiere alle prosjekt i pakken.

Departementet sitt brev finn de på <https://www.autopass.no/attachment/2746691/binary/1335314>

Det er også innført innstramming i forhold til bom på sideveg, jf anna sak som går parallelt med denne saka til møte i hovudutval for mobilitet og samferdsel.

Regionreforma og ansvar for bompengeprojekt

Regionreforma, der fylkesvegoppgåver er blitt overført frå Statens Vegvesen til fylkeskommunane, har også ført til endringar i ansvarsforhold for bompengeprojekt. Tidlegare var det Statens Vegvesen gjennom sams vegadministrasjon som hadde ansvar for å utgreie, førebu og følgje opp søknader om bompengeprojekt og -pakkar uavhengig av vegeigar. Saksgangen vart då vidare at Vegdirektoratet hadde ansvar for å ta dei vidare til Samferdselsdepartementet som la saka fram for Stortinget.

Frå og med årsskiftet 2019/20 er det no fylkeskommunane som har ansvar sjølve for å utgreie, førebu og følgje opp bompengeproposisjonar direkte til Samferdselsdepartementet. Fylkesrådmannen har bedt om svar på status for saker som er sendt vidare i systemet, og for saksgang ovanfor departementet, men har på skrivande tidspunkt ikkje motteke svar.

Bompengepakkar i Vestland som ikkje har vore vedteke av Stortinget

Tidlegare Hordaland fylkeskommune har i tråd med Regional transportplan 2018-29 vald å prioritere drift og vedlikehald for å freiste å redusere forfallet på vegnettet. Det har gjort at det i mindre grad har vore midlar til større tiltak eller til omfattande utbetring av fylkesvegnettet. Fleire kommunar har difor saman med Hordaland fylkeskommune sett seg nøydte til å innføre brukarfinansiering for å få eit løft i infrastrukturen.

Fylkestinget i tidlegare Hordaland fylkeskommune har gjort vedtak om fleire bompengepakkar som ikkje er kome i drift. Bakgrunnen for alle desse prosjekta har vore at det er store utfordringar på vegnettet, for kollektivtiltak og for trafikktryggleiken på vegnettet.

I tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune er det ikkje p.t. gjort vedtak om nye bompengeprosjekt som ventar på handsaming i Stortinget.

Kvinnheradpakken

Fylkestinget slutta seg til 11. desember 2018, i PS-sak 113/2018, til Kvinnheradpakken. Det vart lagt opp til fylkeskommunale midlar på 199 mill. kr. i tillegg til skredsikringsmidlar på 307 mill. kr. Bompengebidraget er sett til 165 mill. kr, mens kommunen skal bidra med 75 mill. kr (2018-kroner). Bompengepakken er føresett å vere porteføljestyrt, og omfanget av utbygginga skal tilpassast den økonomiske ramma. Utbygginga vart i utgangspunktet planlagt i 2018-2023. Det er lagt til grunn at innkrevjinga skal skje på ferjesambanda, og at gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) vert på 35-43 2018-kr.

Det samla garantibeløpet vart sett til 191 mill. kr (2018-kroner). Garantien vart gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar, og det vart føresett at garantisten sine utlegg kunne dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 % og ei lenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

Saka har vore i Vegdirektoratet, men ikkje oversendt departementet før regionreforma frå årsskiftet 2019/2020.

Det er oppretta byggherreorganisasjon for Kvinnheradspakken, og førebels er det aktivitet knytt til rassikringsprosjekt på fv. 500. Dette gjeld Furebergfossen som er i byggjefase, og Krokarsellen, som er under reguleringsplanlegging. Det hastar likevel å få avklart resten av porteføljen for å nå dei måla som er sette for pakken.

Om Bømlopakken

Fylkestinget i Hordaland vedtok revisjon av Bømlopakken i PS-sak 55/2018 12. juni 2018. Pakken er ein revisjon av eksisterande bompengepakke.

Det vart i finansieringsplanen lagt opp til eit bompengebidrag på 554 mill. 2018-kr til den reviderte pakken. Fylkeskommunen vart føresett å bidra med 298 mill. 2018-kr og Bømlo kommune med 1,7 mill. 2018-kr. Det vart lagt til grunn fire nye bomstasjonar i tillegg til vidareføring av dagens bompengestasjon på Spissøya og på ferjesambandet Buavåg-Langevåg. Gjennomsnittleg inntekt per passering vart sett til om lag 20-22 kr (i 2018-kr) i alle fem bomstasjonane med 15 år innkrevjing. Utbygginga vart lagt opp til å skje i perioden 2018-2023.

Den førebelse konsekvensen av at revidert pakke ikkje er vedteke, er at det ser ut til at det ikkje blir mogleg å byggje heile delstrekninga fv. 541 Sakseid- Hestaneset. Delprosjektet er lyst ut og det er gitt ein opsjon på utbygging av heile prosjektet. Grunna manglande finansiering kan ein ikkje løyse ut opsjonen på det resterande arbeidet. Konsekvensen kan vere at prosjektet blir dyrare enn om heile prosjektet hadde vore bygd ut samla.

Askøypakken

Fylkestinget gjorde m.a. følgjande vedtak ved handsaming av Investeringsprogram for fylkesvegnettet 12. desember 2017:

For å sikre gjennomføring av alle prosjekta i Askøypakken ber fylkestinget om at det vert arbeidd med å auke inntektsgrunnlaget i pakken. Fylkestinget ber om at prosjekta som er starta vert bygd fortløpande og at øvrige prosjekt vert prioritert i samarbeid mellom kontaktutval og Statens vegvesen.

Kommunen ønska å lengje innkrevjingstida med 5 år for at alle prosjekta skulle finansierast.

Samferdselsdepartementet har i brev av 20. mai 2019 gjort klart at forlenging av innkrevningstid ikkje lenger er eit aktuelt verkemiddel. Det er med dette skapt stor usikkerheit om alle prosjekta i pakken kan realiserast. Dette gjeld m.a. om fv. 5246 Slettebrekka-Hetlevik kan realiserast.

Haugalandspakken

Haugalandspakken omfattar hovudsakleg ei standardheving av dei to viktigaste transportårene gjennom regionen som er E134 mellom Haugesund og Etne og fv. 47 gjennom dei involverte kommunane. Pakken omfattar prosjekt i Etne og Sveio kommunar i Vestland fylke.

For å finansiere dei resterande store prosjekta i pakken, vart det søkt om å auke takstnivået. Fylkestinget i Hordaland gjorde vedtak om auka takstar i desember 2016. Dette har samferdselsdepartementet ikkje gitt si tilslutnad til ut i frå dei nemnde innstrammingane i bompengeprojekt. Eit av dei gjenstående prosjekta er fv. 47 Fagerheim-Ekrene i Haugesund og Etne kommunar. Det er ikkje midlar i pakken til dette prosjektet og til to større prosjekt på fv. 47 i Karmøy kommune. Kva for prosjekt som skal prioriterast vidare i pakken må truleg bli avklara i løpet av våren 2020.

Det er våren 2019 gjort vedtak i Rogaland og i Hordaland fylkesting om å greie ut ein ny bypakke for Haugesund-området samt strekningsvise prosjekt på fv. 47 og på riksvegane E39 og E134. Sjø sak i fylkesutvalet i Hordaland 2. mai 2019, sak 71/2019. Dette arbeidet er inntil vidare stogga opp som følgje av departementet sine innstrammingar.

Vurderingar

Retningslinene for bompengeprojekt tilseier at det normalt skal gå frå eit halvt år til litt over eit år frå vedtak i fylkestinget til vedtak i Stortinget. For dei nemnte prosjekta har det teke mykje lenger tid. Etter det vi kjenner til, er grunnen den uroa det har vore rundt bompengar i regjeringa. Lang sakshandsamingstid gjeld generelt i heile landet. Det er berre lagt fram ein bompengeproposisjon for Stortinget etter innstramminga, dette er for E18 Lysaker-Ramstadsletten i Viken.

Manglande avklaring har ført til usikkerheit og truleg til auka kostnader til vegutbygging grunna av at planlegging og bygging har stogga opp.

For delar av fylket, særleg i Sunnhordland, har dette ført til lågare aktivitetsnivå i næringa. Utan oppstart av bompengepakkane eller alternativ finansiering av prosjekt, manglar fylkeskommunen midlar til å gjennomføre prosjekt. Dette igjen fører til at vi står i fare for å miste kapasitet og kompetanse frametter grunna manglande oppdrag.

Fylkeskommunen har elles oppretta byggherreorganisasjon for Kvinnheradpakken. Byggherreorganisasjonen på Askøy og Bømlo har også vore dimensjonert med sikte på vidareføring av pakkene. Om oppdragstørken varar ved, kan også fylkeskommunen risikere å tape verdifull kompetanse på planleggings- og byggherresida. Det kan vere særst uheldig på lenger sikt.

Vi vil også nemne at det er stort behov for utbetring av samferdselsinfrastrukturen i dei aktuelle kommunane. At samferdselsdepartementet ikkje legg fram bompengeprojekta, fører i praksis til at det blir bygd mindre veg og anna samferdselsinfrastruktur så lenge staten ikkje kompenserer dette med andre midlar til fylkeskommunane.

Det kan elles nemnast at alle dei aktuelle pakkane er reine fylkesvegpakkar, og det er ikkje lagt opp til statleg finansiering i nokon av dei nemnde pakkane. Å få godkjent desse bompengepakkane i Stortinget, vil difor ikkje føre til auka utgifter over statsbudsjettet.