
Saksnr: 2020/49137-34
Saksbehandlar: Matti Torgersen
Jorunn-Elisabeth Stavø

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.06.2021
Fylkesutvalet		15.06.2021
Fylkestinget		16.06.2021

Revidert Bømlopakke - Endra innretting

Forslag til innstilling

- Fylkestinget viser til Bømlo kommune sitt ønske om ei anna innretting av revidert Bømlopakke. Fylkestinget vil på grunnlag av dette anmode Samferdselsdepartementet om å fremje eit nytt utkast til proposisjon til Stortinget basert på punkt 2 til 12 i dette vedtaket. Om det viser seg at proposisjonen etter vedtak i denne saka ikkje kan bli fremja for Stortinget før stortingsvalet hausten 2021, ber fylkestinget om at den opphavlege proposisjonen etter fylkestinget sitt vedtak i juni 2018 vert fremja for Stortinget.
- Fylkestinget sluttar seg til det føreslåtte opplegget for revisjon av Bømlopakken slik det er skissert i denne saka. Dette inneberer eit bompengebidrag på 494 mill. 2021-kr. i den reviderte pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 171 mill. 2021-kr. inkludert mva-refusjon. Pakken skal finansiere følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje:
 - Fv 541 Sakseid – Hestaneset
 - Fv 542 Notland – Mosterhamn
 - Fv 541 Sakseid – Ekornsæter
- Om det står att midlar i pakken, vert det sett av ei ramme til mindre utbetringar av fylkesvegnettet på Bømlo. Følgjande tre prosjekt skal prioriterast i prioritert rekkjefølgje:
 - Totlandsvegen – Grindheimsvegen
 - Laurhammerkjosen – Olakjosen
 - Grønnevik – SakseidOm det er attståande midlar i pakken, kan desse nyttast til andre prosjekt.
- Det vert lagt til grunn at utbygging av den reviderte pakken skal skje i perioden 2022 – 2027.
- Dagens innkrevjing på Spissøy med to-vegs innkrevjing blir vidareført. Bompengennkrevjinga på ferjesambandet Langevåg- Buavåg skal fortsette i heile bompengeperioden med kronepåslog på ferjetakst.
- Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal ha inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy. Det er lagt til grunn innføring av eit månadleg passeringstak på 30 passeringar for takstgruppe 1, og 40 passeringar for takstgruppe 2. Når innkrevjinga i dei nye bomstasjonane startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 50 kr (2021-kr). Dette svarar til ein grunntakst på om lag 69 kr (2021-kroner) for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med

elektronisk brikke og gyldig avtale). Køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3501 kg ekskl. køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale), betaler dobbelt takst.

7. For ferje blir det lagt til grunn eit kronepåslog på for bompengedelen på ferjebilletten på 20 2021-kroner for køyretøy med lengde opptil 6 meter (bilgruppe AP1). For køyretøy med lengde mellom 6 og 12,5 meter (bilgruppe AP2-AP4) er bompengetaksten 40 2021-kroner. For køyretøy over 12,5 meter (bilgruppe AP5-AP9) er bompengetaksten 60 2021-kroner.
8. Om gjennomsnittleg inntekt pr passering kjem under 50 2021-kroner, vert det lagt til grunn at grunntaksten vert justert slik at gjennomsnittleg takst pr passering kjem opp på 50 2021-kroner.
9. Bompengeperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart.
10. Fram til innkrevjinga kan starte i det nye bompengepellet, fortset innkrevjinga som før i eksisterande bomstasjon på Spissøya og i ferjesambandet Langevåg-Buavåg.
11. Under føresetnad av godkjenning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 620 mill. 2021-kr for heile Bømlopakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 682 mill. 2021-kr. Garantibeløpet vert redusert i takt med nedbetaling av lånet. Garantisten har rett til å sikre garantien med retten til å krevje inn bompengar.
12. Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Vestland fylkeskommune i byggjeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i revidert bompengepakke. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år. Samla garantitid vert, inkludert byggjeperioden, på inntil 17 år.

Samandrag

Fylkestinget i Hordaland slutta 13. juni 2018 seg til revidert Bømlopakke som ei forlenging og utviding av dei vegprosjekta som vart planlagt i Bømlopakke 1. Det vart vedteke å etablere 4 nye bomstasjonar rundt Svortland, samtidig som bompengeskattrevinga vart føresett vidareført på Spissøy og på ferjesambandet Langevåg-Buavåg. Pakka har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2).

Det er utarbeida ein proposisjon, som ikkje er fremja for Stortinget. Bakgrunnen for dette er at etter handsaming av eit innbyggjarinitiativ, har Bømlo kommunestyre ønskja ei anna innretting av pakka. Kommunen ønskjer vidareføring av dagens innkrevjing utan nye bomstasjonar, samt med 3 hovudprosjekt og ei reserveliste.

Etter dialog mellom samferdselsminister og fylkesordførar, vert det lagt opp til å fremje ein endra proposisjon for Stortinget før stortingsvalet hausten 2021. Om det ikkje lukkast med å få fram ein endra proposisjon innan den tid, tek ministeren sikte på å fremje proposisjonen basert på fylkestinget sitt vedtak frå juni 2018.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og veg

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Fylkestinget i Hordaland slutta 13. juni 2018 seg til føreslått opplegg for revisjon av Bømlopakken med ei forlenging og utviding av dei vegprosjekta som var planlagt i Bømlopakke I. Det vart sett opp ei prioritert liste på 5 prosjekt som ikkje vart realiserte gjennom Bømlopakke 1, og ei reserveliste på 7 prosjekt. Det vart vedtatt at det skal etablerast 4 nye bomstasjonar rundt Svortland, samtidig som bompengeneinnkrevjinga vart føresett vidareført på Spissøy og på ferjesambandet Langevåg-Buavåg. Bompengeperioden vart sett til 15 år.

Grunna m.a. bompengeforliket og endra retningslinjer for handsaming av bompengeproposisjonar, stogga saka opp i Statens vegvesen. Vestland fylkeskommune fekk etter regionreforma frå 1. januar 2020 ansvar for å ferdigstille og levere utkast til ein stortingsproposisjon som vart kvalitetssikra av Vegdirektoratet hausten 2020. Utkastet vart sendt hausten 2020 til Samferdselsdepartementet.

I departementet si handsaming vart det fremja krav om kvalitetssikring av bompengepakken (KS2). Rapport vart levert i starten av mars i år. KS2-rapporten konkluderte med at revidert bompengepakke vil gi meir inntekter enn vidareføring av dagens pakke, grunna fleire bomstasjonar og fleire betalande trafikantar. Dette gjer at vegprosjekta som står att let seg ferdigstille, og det er sannsynleg at mindre utbetringar også let seg gjennomføre. Det er likevel stor usikkerheit knytt til bompengeneinntektene og investeringskostnadene. Rapporten tyda også på at meirinntektene ved dei fire nye bomstasjonane utgjorde 175 mill. kr. til ein meirkostnad til innkrevjing på 140 mill. kr.

Etter eit innbyggjarinitiativ hausten 2020 vart bompengesaka igjen satt på sakskartet i kommunestyret i Bømlo. Ved handsaming av innbyggjarinitiativet gjorde kommunestyret 22. mars 2021 vedtak om å gjere ei ny vurdering av bompengepakken og den vedtekne innkrevingsløyisinga med bomring rundt Svortland. Det vart lagt opp til å få vurdert eit alternativ til den vedtekne bompengeløysinga med 3 prioriterte prosjekt og med vidareføring av bompengeneinnkrevjinga på Spissøy og på ferjesambandet Langevåg-Buavåg utan nye bomstasjonar. Dei tre prioriterte prosjekta vart:

- i. Fv 541 Sakseid – Hestaneset
- ii. Fv 542 Notland – Mosterhamn
- iii. Fv 541 Sakseid – Ekornsæter

Det har vore dialog mellom samferdselsministeren og fylkesordførar om denne løysinga, der også kommunen har vore involvert. Denne dialogen er det gjort detaljert greie for i RS-sak 65/2021 i Hovudutval for samferdsel og mobilitet 25. mai. Gjennom denne dialogen er det blitt avklara at samferdselsministeren legg opp til å fremje ein alternativ proposisjon for Stortinget etter vedtaket i Bømlo kommunestyre om ein redusert bompengepakke. Om det viser seg at det ikkje let seg gjere å fremje ein slik alternativ proposisjon, vil samferdselsministeren kunne fremje proposisjon basert på fylkestinget sitt vedtak av juni 2018 med 4 nye bomstasjonar og større prosjektportefølje.

På bakgrunn av dette gjorde kommunestyret på Bømlo slikt vedtak 10. mai:

1. «Kommunestyret tek Kommunedirektørens informasjon om status for Bømlopakke II til orientering
2. Kommunestyret ber Vestland jobbe vidare med alternativ løysing for Bømlopakke II. Det vil sei innkrevingspunkt som i dag med bomsnitt på Spissøy og innkreving på ferje mellom Langevåg og Buavåg. Innkrevingstid på 15 år
3. Kommunestyret i Bømlo ber Vestland kvalitetssikre og lage saksframlegg svarande til alternativ 1 i fylkeskommunens notat av 6.mai 2021
4. Det vert sett opp ei liste for hovudprosjekt og ei reserveliste. Liste for hovudprosjekt skal svare til kommunestyrets vedtak av 22.mars 2021. Reservelista skal namngje minimum 3 prosjekt. Ein eventuell restsum skal nyttast til mindre utbetringar av det fylkeskommunale vegnettet på Bømlo.
Reserveliste:
Totlandsvegen – Grindheimsvegen
Laurhammerkjosen – Olakjosen
Grønnevik - Sakseid
5. Vestland lagar utkast til saksframlegg for handsaming i ekstraordinært kommunestyre medio juni
6. Utkast til proposisjon skal ferdigstillast seinast august for handsaming i Stortinget i oktober 2021

7. Dersom ein av ulike grunnar ikkje får ferdig stilt forslag til alternativ proposisjon før august 2021, skal Vestland fylkeskommune sende proposisjon basert på 2018 vedtaket til handsaming i Stortinget
8. Viss det i perioden kjem nye innkrevingsløyisingar skal desse vurderast»

Prosjekt i ny pakke

Tabellen under viser prosjekta i ny pakke.

Pri.	Veg	Vegstrekning	2021 ¹	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Kostnader 2021-2027
1	Fv 541	Sakseid – Hestaneset	26	36	108	73				243
2	Fv 542	Notland – Mosterhamn			41	8				50
3	Fv 541	Sakseid-Ekornsæter				2	97	54	67	220
		Ramme til mindre utbetringar		10	43	24	28	16	19	122
		Sluttrekninger ferdigstilte prosjekt	12							12
Totale kostnader Bømlopakke II			38	46	193	108	126	69	86	665

¹ Kostnadene i 2021 tilhøyrar prosjekt som vert slutført i Bømlopakke I

Det er lagt til grunn ein reserve ut over dei tre hovudprosjekta i pakken som kan nyttast til andre prosjekt om det er midlar igjen i pakken, sjå omtale nedanfor.

Fv. 541 Sakseid – Hestaneset

Den nye vegen vil erstatte store deler av fv. 541 som er hovudvegen nord-sør på Bømlø. Lengda på vegen vert 9,9 km. Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer frå om lag 800 ved Hestaneset til 1700 ved Sakseid. Vegen har låg standard og manglande tilbod til mjuke trafikantar på det meste av strekninga. Det er allereie stor tungtransport på strekninga. Ny fiskerihamn i sør er under planlegging, og ein ventar auka trafikk.

Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for auka vegstandard, samt betre tilhøva for mjuke trafikantar på delar av strekninga. Ny veg vil betre kurvar og siktilhøve. Saman med sanering av avkøyrslar gjev dette ein tryggare veg. Ny veg vil verte kortare enn dagens og ein vil oppnå samanhengande tofeltsveg på heile strekninga.

Det vart oppstart av prosjektet i 2019, og delar av strekninga, Våge-Hestaneset, er bygd. Grunna at manglande midlar i Bømlopakke 1, vart ikkje heile strekninga ferdigstilla.

Prosjektet har godkjend reguleringsplan, og dei resterande kostnadene er kalkulerte til 243 mill. 2021-kr. Det er lagt opp til at prosjektet skal byggjast i 2021-2024.

Fv. 542 Notland-Mosterhamn

Deler av strekninga har ein ÅDT på 1600. Prosjektet omfattar omlegging eller utbetring langs eksisterande veg, samt bygging av gang- og sykkelveg langs deler av strekninga. Det vil vere viktig å få ferdig arbeidet til 1000-års riksjubileum for kristenretten i 2024 på Moster.

Reguleringsplan vart vedteken hausten 2019. Prosjektet er kostnadsrekna til 50 mill. kr, og utbygging er lagt opp til å føregå i 2023 og 2024.

Fv. 541 Sakseid – Ekornsæter

Prosjektet omfattar vidare utbygging nord for Sakseid og til Ekornsæter. Vegen har i dag for låg standard i høve dagens trafikk og lite tilrettelagt for mjuke trafikantar. ÅDT er på om lag 1400. Som for Sakseid – Hestaneset består trafikken av mykje tungtrafikk. Reguleringsplanarbeidet er ferdig. Vegen skal rustast opp til tofeltsveg med parallell gang og sykkelveg på heile strekninga.. Deler av strekninga vert planlagt som ny trasé aust for Erslandsvatnet. Vegen vil verte 4000 m lang og ha fartsgrensa på 80 km/t. Prosjektet vil betre framkome og trafikktryggleiken på heile strekninga.

Reguleringsplan vart vedteken i juni 2020. Kostnaden er kalkulert til 220 mill kr. Det er lagt opp til at utbygging skal skje i perioden 2024-2027.

Reserveliste

I tillegg til dei 3 prioriterte prosjekta til Bømlo kommune er det tatt med ein post på 122 mill. 2021-kroner som skal dekke uventa utgifter, som til dømes kostnadsauke eller svikt i inntektene. Om økonomien i pakken tillèt det, har fylkesrådmannen i samråd med Bømlo kommune lagt opp til at midlane kan nyttast til ulike prosjekt i kommunen. Kommunen har sett opp ei liste på tre prosjekt i prioritert rekkjefølgje. Alle desse tre prosjekta kan skalerast opp og ned avhengig av tilgjengelege midlar i pakken. Desse tre prosjekta er:

- Totlandsvegen – Grindheimsvegen: Kostnadsrekna til 54 mill. 2021-kroner
- Laurhammerkjosen – Olakjosen: Kostnadsrekna til 27 mill. 2021-kroner.
- Grønnevik – Sakseid: Veg er kostnadsrekna til 13 mill. 2021-kroner.

Bompengesystemet og rammer

Det vert lagt opp til ei vidareføring av dagens bompeng einnkrevjing med innkrevjing på bomstasjon på Spissøy ved kommunegrensa til Stord. Vidare vert innkrevjinga på ferjesambandet Langevåg-Buavåg vidareført. I tråd med tilråding frå Vegdirektoratet, blir det lagt opp til kronepåslag på ferjetakst i staden for påslag på takstsoner.

Restgjeld

Bømlopakken har fram til og med 31. desember 2020 brukt 1 518 mill. kroner, og det står att nær 38 mill. kroner i prosjektkostnader for 2021. Bompengeselskapet har opparbeida eit netto lån som pr 31. desember 2020 var på 406 mill. kroner. Restgjelda frå Bømlopakke 1 må bli innarbeidd i revidert Bømlopakke.

Trafikk

Det er utarbeida fylkesvise trafikkprognosar i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022 – 2033 der det er forventa ein årleg trafikkvekst i tidlegare Hordaland på 0,88 pst. frå 2019-2029 og 0,68 pst. frå 2030.

2020 var eit år med låg trafikk i Bømlopakken, med ein realisert nedgang i passeringar på 3 pst. samanlikna med 2019. Førebelse trafikkktal for 2021 viser lågare passeringar i dei tre første månadane samanlikna med perioden 2017-2019.

I berekningane vert trafikkktal for 2020 lagt til grunn som forventa trafikkktal i 2021. Frå 2022 vert det lagt til grunn realiserte trafikkktal frå 2019, med ein årleg vekst på 0,88 % frå 2022, og 0,68 pst. frå 2030.

Gjennomsnittleg inntekt per passering

Realisert gjennomsnittstakst på 50 2021-kr ved Spissøy vert føresettt oppretthaldt.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt over 3 500 kg med unntak av køyretøy i køyretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av taksten for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1) i alle fem bomstasjonane. Det er vidare lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt. I tråd med gjeldande nasjonalt regelverk er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 skal betale 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy etter brikkerabatt, nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ikkje vil bli belasta bompengar før det eventuelt vert opna for dette lokalt.

Det vert lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på 50 2021-kr. Med dei føresetnadane som elles er lagt til grunn, er det førebels rekna med at følgjande takstar utan rabatt i 2021-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 69 kr
- Takstgruppe 2: 138 kr

I berekningane er det forventa at grunntakstane vert justert årleg med konsumprisindeksen med 2 pst.

Innkrevjing ferje

Det er lagt til grunn at innkrevjing på ferjesambandet Langevåg-Buavåg vert vidareført. Det vert lagt opp til å endre takstopplegget frå det som no er eit sonepåslag til eit kronepåslag. Dette er etter anbefalingar frå Vegdirektoratet.

For å oppretthalde dagens inntening på ferjesambandet er kronepåslaget for bompengedelen på ferjebilletten rekna til 20 2021-kroner for køyretøy med lengde opptil 6 meter (bilgruppe AP1). For køyretøy med lengde mellom 6 og 12,5 meter (bilgruppe AP2-AP4) er bompengetaksten 40 2021-kroner. For køyretøy over 12,5 meter (bilgruppe AP5-AP9) er bompengetaksten 60 2021-kroner.

Det er lagt til grunn at køyretøy i bilgruppe AP2-AP4 betaler to gongar taksten for køyretøy i AP1. For køyretøy i bilgruppe AP5-AP9 er det lagt til grunn 3 gongar taksten for køyretøy i AP1. Vidare er det lagt til grunn at elektriske køyretøy med drivstoffkode 5 i vognkortet og hydrogenkøyretøy med drivstoffkode 6 i vogntoget, betaler ein takst som er 50 pst. av prisen i den takstgruppa (AP1-AP9) som køyretøyet blir målt å høyre til, jf. gjeldande AutoPASS-regulativ for ferjetakstar. Det vert ikkje lagt opp til rabatt på bompengedelen på ferjebilletten på nokon av køyretøygruppene.

Auka nullutsleppsandel

Gjennomsnittstaksten blir påverka negativt av auka andel nullutsleppskøyretøy. Det kan kompensereast gjennom justering av grunntakstane slik at ein oppnår gjennomsnittstakst. I denne analysen er det ikkje gjort utrekningar som vurderer effektar av auka nullutsleppsandel. I berekningane blir det lagt til grunn ein nullutsleppsandel på 18 pst. Dette er etter råd frå Vegdirektoratet, då det kan vere grunn til å tru at elbilfordelane vil bli reduserte i bompengeperioden som er på 15 år.

Fritaksordningar

Dagens fritaksordningar for Bømlopakken vert føreset vidareført. I dagens pakke er det ikkje timesregel, men eit passeringstak på 30 passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 1 og 40 passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 2.

Finansiering

I den opphavlege Bømlompakken står det att 38 millionar 2021-kroner, der 13,3 mill. kr. er fylkeskommunale midlar og 6,5 mill. kr. er mva -refusjon, og dei resterande er bompengar. I berekningane for ny revidert Bømlopakke er det frå 2022 lagt til grunn 42,5 mill. 2021-kr. i nye fylkeskommunale midlar, jamfør tidlegare lokalpolitiske vedtak. I tillegg til dette bidrar også fylkeskommunen med mva-kompensasjon inn i bompengepakka. Finansieringsplanen for Bømlopakken i åra 2021-2027 er summert opp i tabellen under:

	Mill. 2021-kroner
Fylkeskommunale midlar	56
Mva-refusjon	115
Bompengar	494
SUM	665

Styring etter gjennomsnittstakst

For å kompensere for usikkerheit i inntektene, er det for bompengepakkar lagt opp til å styre etter vedteken gjennomsnittstakst. Gjennomsnittstakst er gjennomsnittleg inntekt pr passering uansett om det er ei betalande passering eller ikkje (totale inntekter dividert med tal passeringar). Om inntekt pr. passering fell t.d. grunna aukande tal elbilistar eller fleire fritakspasseringar, vil grunntakstane med dette kunne aukast slik at ein kjem opp i det som er vedteken gjennomsnittstakst. Dette vil bidra til å sikre inntektene i pakken. Vegdirektoratet rår til at det vert gjort vedtak om at takstane skal justerast slik at ein oppnår gjennomsnittstakst.

Rentenivå

Følgande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. frå 2021 og dei fyrste 10 åra, deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst. frå 2021 og dei fyrste 10 åra, deretter 2,5 pst.
- Årlege innkrevingskostnader: 3,9 mill 2021-kroner
- Årleg prisstigning: 2,0 pst.
- Netto lånegjeld pr 31.desember 2020: 406 mill. kroner

Basert på føresetnadene er brutto bompengainntekter i perioden 2021-2036 rekna til om lag 1 192 mill. 2021-kroner. Av dette reknar ein med at 494 mill. kroner kan gå til veginvesteringar, 406 mill. kroner kan gå til nedbetaling av eksisterande gjeld, 230 mill. kr. til rente på lån og 62 mill. kroner i innkrevingskostnader.

Styring av Bømlopakken

Det er etablert eit kontaktutval med representantar frå Bømlo kommune og Vestland fylkeskommune som er føresett vidareført i ny pakke. Bompengeselskapet Ferde AS kan møte i kontaktutvalet ved behandling av saker som er aktuelle for bompengainnkrevjinga.

Kontaktutvalet skal drive porteføljestyling. Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma. Det inneber at dersom kostnadane for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil andre prosjekt/tiltak ikkje bli gjennomførte. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føresett, blir det plass til fleire prosjekt/tiltak eller innkrevjingsperioden kan reduserast. Kontaktutvalet skal ta stilling til eventuelle endringar i omfang og innretting av prosjekta om det skjer endringar under vegs under vegs i planlegging og bygging.

Pakken skal styrast slik at dei tre prioriterte prosjekta skal gjennomførast først. Når dei endelege kostnadene er kjende, skal det vurderast om det er grunnlag for å starte arbeid med prioritering av dei tre siste prosjekta i pakken. På det tidspunktet vil ein også ha eit tryggare grunnlag for samla inntekter i bompengeperioden. Om det er attståande midlar i pakken, kan desse nyttast til andre prosjekt i kommunen.

Vidare prosess

Kommunestyret på Bømlo handsamar sak om revidert Bømlopakke på møte 14. juni 2021. Det må vere likelydande vedtak i kommunestyre og fylkesting om innhaldet i pakken. Fylkeskommunen må i tillegg gjere vedtak om fylkeskommunal garanti (innstillingspunkt 11 og 12).

Parallelt med politisk handsaming av saka, vert det arbeida med eit utkast til stortingsproposisjon som skal gå til kvalitetssikring i Vegdirektoratet rett etter fylkestinget sitt vedtak. Fylkesrådmannen vil etter dette korrigere utkastet til proposisjon basert på merknader frå Vegdirektoratet, og etter dette sende utkastet til Samferdselsdepartementet. Departementet legg den fram for Stortinget. Statsråden har signalisert at han ønskjer å fremje proposisjonen til Stortinget før stortingsvalet i september.

Det er opp til Stortinget når saka vert handsama.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Fylkesrådmannen legg vekt på Bømlo kommune sine vurderingar, og at kommunen ønskjer eit anna bompengeopplegg. Bakgrunnen for kommunen sitt ønskje, er at den eksterne kvalitetssikringa tyda på at kostnadene ved bomstasjonar rundt Svortland ville bli relativt høge samanlikna med meirinntektene, og usikkerheita for inntektsgrunnlaget ved dei nye bomstasjonane.

Fylkesrådmannen har forståing for at kommunen ønskjer eit anna bompengeopplegg. Det er likevel krevjande å få fram eit tilstrekkeleg kvalitetssikra grunnlag som kan leggjast fram for Stortinget til like over sommaren, og som kan godkjennast av Vegdirektoratet og departement. For å kunne få fram eit kvalitetssikra grunnlag som gjer at ein kan rekkje framdrifta, vil det vere naudsynt å avhalde ekstramøte i både Hovudutval for samferdsel og mobilitet og i fylkesutvalet rett før handsaminga i fylkestinget.

Fylkesrådmannen vil peike på at Bømlopakken har gitt kommunen ei vesentleg heving av vegstandarden, og at det gjennomgåande er stor vilje i kommunen til å vidareføre Bømlopakken. Det har vore bompengebelastninga og innrettinga av bomsystemet som har vore utfordringa for kommunen.

For Bømlo kommune er rask framdrift av stor betydning. Dette heng m.a. saman med utbygging av fiskerihamna ved Langevåg, og riksjubileet for kristenretten på Moster i 2024. Dei 3 prioriterte prosjekta vil i særleg grad understøtte desse to tiltaka. M.a. på grunnlag av dette, ønskjer kommunen heller å fremje den opphavleg proposisjonen med 4 bomstasjonar rundt Svortland, enn å avvente ytterlegare med å utforme ein ny pakke. Fylkesrådmannen legg opp til å følgje Bømlo kommune sitt vedtak om dette.

Det er grunn til å peike på at det vil vere usikkerheit knytt til både inntekter og utgifter. I denne pakken er det tre hovudprosjekt som alle har vedteken reguleringsplan. Det bør difor vere ein relativt låg usikkerheit om utgiftene til pakken. Vidare er trafikken gjennom bomstasjonen på Spissøy kjent, og grunna uendra takstnivå er det ikkje grunn til å vente endringar i trafikkgrunnlaget. Det endra opplegget for

bompengepakken vil difor ha lågare usikkerheit for inntekter og utgifter enn bompengepakken som vart vedteke i juni 2018, og lågare usikkerheit enn dei fleste andre bompengepakker.

Likevel er det grunn til å peike på at det vil vere ein del usikkerheit i pakken. M.a. kan marknadssituasjonen endre seg slik at kostnadene ved prosjekta blir høgare, og det kan vise seg å vere uventa utfordringar knytt til dei valde løysingane for vegprosjekta. Framtidig trafikkgrunnlag kan også bli annleis enn forventa, særleg kan det vere grunn til å peike på at t.d. bruk av heimekontor kan auke etter korona-situasjonen, og at det på sikt kan føre til lågare trafikk enn venta.

For å kunne vere trygg på det er mogleg å finansiere alle hovudprosjekta innanfor ramma av bompengepakken, har fylkesrådmannen rådd kommunen til at det vert sett av ein reservepott. Denne kan nyttast til andre prosjekt om det viser seg å vere økonomisk grunnlag for dette. Alternativet ville vere å utsetje eit av prosjekta i pakken til det er klårgjort at prosjektet kan finansierast innanfor pakken.

Det er usikkerheit om framtidig utvikling i elbilandel, samt om det blir framtidige endringar i elbilfordelar i bompengepakkar. Det kan også skje endringar i trafikken, som t.d. fleire fritakspasseringar. Fylkesrådmannen har difor etter råd frå Vegdirektoratet lagt til grunn at takstane vert auka om oppnådd gjennomsnittstakst blir lågare enn det som blir vedteke gjennom Stortingsproposisjonen. Dette for å sikre inntektsgrunnlaget i pakken. Takstendringar må vedtakast politisk i kommunen og fylkeskommunen før det vert iverksett. Om oppnådd gjennomsnittstakst blir lågare enn den vedtekne, skal takstane uansett bli reduserte.

Takstgruppe 2 betalar i dag 164 kr, som er nesten 2,4 gangar så mykje som takstgruppe 1. Det er i ny pakke lagt opp til dobbelt takst (138 2021-kr) i tråd med nye nasjonale takstretningslinjer. Det går fram at avvik frå takstretningslinjene skal grunnjevast særleg, og fylkesrådmannen rår difor til å følge nasjonale retningslinjer. Også på ferje vil det bli lågare takstar for takstgruppe 2. Dette vil vere positivt for næringslivet på Bømlo.

Det er elles grunn til å peike på at oppdragsgjevar er pålagt frå Finansdepartementet å legge til grunn 5,5 pst. rente første 10 år, så 6,5 pst. rente på lån ved berekning av bompengepotensiale. Reelt vil bompengeselskapet oppnå lågare renter i marknaden. Ei reel lågare lånerente vil gje ein økonomisk buffer i forhold til mogleg auke i kostnader og/eller svikt i inntektene.

Vedtakskompetanse

Etter økonomireglementet pkt 7.1 er det fylkestinget som kan gjere vedtak om låneopptak.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Bompengar bidreg til å realisere vegprosjekt som elles ikkje let seg finansiere innanfor fylkeskommunen sine økonomiske rammor. Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidreg med 56 mill. kr, i tillegg til refusjon av meirverdiavgiften.

Klima:

Nye vegprosjekt medfører klimagassutslepp i utbyggingsfase. I driftsfase vil betre vegar bidra til redusert utslepp frå noverande trafikk, og i bompengeperioden vil det vere noko trafikkavvising. Betre vegar kan føre til auka trafikk på sikt.

Folkehelse:

Betre vegar vil betre trafikktryggleiken både for bilistar og for mjuke trafikantar.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Revidert Bømlopakke byggjer opp under utviklingsplanen sine delmål 3.1. «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar» og delmål 3.3 Vestland skal utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester.

Revidert Bømlopakke er ein tiltak i Regional transportplan for Hordaland.

Konklusjon

Fylkesrådmannen rår til å gjere vedtak om endra innretting av revidert Bømlopakke etter framlegget i dette saksframlegget.