

Kvinnheradpakken

Forslag til delfinansiering av Kvinnheradpakken med bompengar

Statens vegvesen Region vest

Bergen 07.10.2018

1. Innleiing

Statens vegvesen legg med dette fram eit forslag til opplegg for delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken. Pakken inneheld fleire prosjekt og tiltak på fylkesvegnettet i Kvinnherad kommune.

Det er om lag 13 200 innbyggjarar i Kvinnherad kommune, og folketalet er venta å auke til om lag 13 300 i 2030. Kommunen har eit variert næringsliv med industri- og turistnæring som viktige næringar. Kvinnherad er blant dei tjue største kraftkommunane i Norge.

Kvinnherad kommune ligg i Sunnhordland og grenser til kommunane Etne i sør, Odda i aust, Jondal, Kvam og Fusa i nord, og Tysnes og Stord i vest. Hovudvegnettet i Kvinnherad kommune består av fv. 551 mellom Folgefonntunnelen og ferjekaien på Årsnes, fv. 48 frå Årsnes til Utåker og fv. 544 til Halsnøy.

Det er om lag 280 km fylkesvegar i Kvinnherad. Kvinnherad har vegsamband til Odda kommune gjennom fv. 551 Folgefonntunnelen, og til Jondal kommune via fv. 107 Jondalstunnelen. Kommunikasjon mot Fusa, Kvam og Os går via ferjesambandet fv. 48 Årsnes – Varaldsøy – Gjermundshamn. Kvinnherad er knytt til kommunane i vest via ferjesambandet fv. 544 Ranavik – Skjersholmane, og til Etne i sør via ferjesambandet fv. 48 Utåker– Matre – Skånevik.

Store delar av vegnettet er ikkje tilpassa dagens krav til standard. Mange fylkesvegar har berre eit køyrefelt og det er trong for å betre framkoma og tryggleiken for gåande og syklende. I åra 2008–2017 har det vore totalt 6 drepne og 16 alvorleg skadde i trafikkulukker i kommunen. Det er også mange kjente skredpunkt med høg skredfaktor i Kvinnherad kommune, og vegnettet vert stadig stengt som følge av stein- og snøskred.

Kvinnheradpakken omfattar i alt seks utbyggingsprosjekt og ei ramme til mindre tiltak på fleire fylkesvegstrekingar. I tillegg er det føresett midlar til å planlegge to prosjekt som ikkje er finansierte enno. Dei fleste prosjekta tek sikte på å utbetre standarden på eksisterande veg. Det vert lagt opp til bygging av gang- og sykkelvegar i tettbygde område. For to av dei prioriterte utbyggingsprosjekta er føremålet først og fremst skredsikring. Det vert også tatt omsyn til trafikktryggleik og framkome i planlegginga av desse prosjekta. I tillegg er det lagt opp til å styrke kollektivtrafikken og leggje til rette for meir miljøvennlege transportløysingar.

2. Lokalpolitisk handsaming

Kvinnherad kommunestyre har behandla spørsmålet kring ein Kvinnheradpakke i fleire omgangar. I møte i kommunestyret den 25.09.2014 i sak 51/2014 vedtok Kvinnherad kommune å arbeide vidare med ein Kvinnheradpakke for gjennomføring av vegutbetring og trafikksikring i kommunen. Kommunestyret fatta følgjande vedtak i møte den 17.12.2015 i sak 105/2015:

1. Mandat

- a. *Kvinnheradspakken skal omfatta samferdsleprosjekt som skal skape ny vekst, utvikling og stabilitet i Kvinnherad.*

Følgjande tiltak skal ha høgast prioritet:

–Innkorting og/eller oppgradering av sambandet mot E39 Stord

– Fv 48 mot Bergen over Årsnes

–Fv 551 mot E134 gjennom Folgefonntunnelen

– Fjelbergsambandet

Arbeidet med Kvinnheradspakken og finansiering av tiltaka, skal gjennomførast i nært samarbeid med næringslivet og Hordaland fylkeskommune.

Kontakten med fylkeskommunen skal gå gjennom ordføraren og rådmannen. Målet er å få flest mogeleg av prioriterte prosjekt inn i neste Regional transportplan (RTP 2018–2027)

- b. *Trafikksikringsplanen skal vera førande for prioritering av trafikksikringsprosjekt.*
- c. *For finansiering av samferdsels- og trafikksikringsprosjekt, vil det vera aktuelt både med bompengar, ferjeavløysingsmidlar og forskotering, også ved bruk av kraftfondet.*
- d. *Kvinnheradspakken skal ikkje omhandle statlege samferdsleprosjekt som E39, nytt aust/vestsamband ol. Desse sakene vert behandla separat av kommunestyret i samband med offentlege høyringar, og vedtaka vert førande for arbeidet med Kvinnheradspakken.*
- e. *Ved alle prosjekt i Kvinnheradspakken skal det leggjast stor vekt på trafikksikring og universell utforming . Dette gjeld og i høg grad for ferjene.*

2. *Forslag til Kvinnheradspakke med prioritering av tiltak og forslag til finansieringsmodellar, skal godkjennast av kommunestyret. Då skal også den vidare organiseringa av arbeidet vedtakast.*
3. *Rådmannen stiller med sekretariat.*
4. *Rådmannen skal til neste møte i formannskapet vurdere om Kvinnheradspakken skal utarbeidast som ein kommunedelplan og eventuelt utarbeida forslag til planprogram og oppstart.*

Med utgangspunkt i vedtaket i 2015 har kommunen utarbeidd ei oversikt over aktuelle vegprosjekt i kommunen som kan inngå i ein Kvinnheradspakke, samt forslag til finansiering. Utgreiinga med tittelen «Kvinnheradpakken 2016» blei handsama i kommunestyret i møte den 28.04.2016. Følgjande vedtak blei fatta:

1. *Formannskapet ber arbeidsgruppa for Kvinnheradspakken arbeida vidare med prioriteringar og investeringar og leggja saka fram i kommunestyret sitt møte i juni d.å.*
2. *Budsjett 2016 og økonomiplan 2016 – 2019 blir å justere i tråd med forslag til finansiering av strakstiltaka i Kvinnheradspakken.*
3. *Prosjekt under «strakstiltak» skal startast opp snarast råd.*
4. *Rådmannen får i oppdrag å starta arbeid med framlegg til bompengesøknader. Alle alternativ skal utgreiast.*
5. *Arbeidet med trafikkisikring i Herøysund skal ha høgste prioritet i eigen prosess.*
6. *Arbeidsgruppa til Kvinnheradspakken får i oppgåve å vurdere etablering av pådrivarselskap i høve vidare arbeid med Fjelbergsambandet. Selskapet skal arbeida med å karlegga, organisera og realisera arbeidet med Fjelbergsambandet, i tett samarbeid med Kvinnherad kommune, Hordaland fylkeskommune og andre interesserte partar. Det skal til ei kvar tid vera representantar i eit eventuelt selskap frå politisk og administrativ leiing i Kvinnherad kommune. Kvinnherad kommune inviterer Hordaland Fylkeskommune og Fjelberg Bygdalag til å delta i selskapet.*
7. *Gong- og sykkelveggar bør byggjast som fortau med rekkverk, eksempel sentrum Uskedalen – Korsneset. Ei slik utbygging vert sikrare, billegare og krev mindre areal og vedlikehald*

Kvinnherad kommune har saman med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune delteke i ei arbeidsgruppe som har utarbeidd eit fagleg grunnlag for Kvinnheradpakken. I tråd med Statens vegvesens retningslinjer for prosess for bompengesaker vart det fremma ein prinsipp sak om Kvinnheradpakken i møte i kommunestyret 28. 09. 2017.

Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

1. *Kommunestyret sluttar seg til vedlagte grunnlag for «Kvinnheradpakken – Bompengesøknad», herunder omfang og prioritering av tiltak. Endeleg bompengesøknad skal seinare vedtakast i kommunestyret, før den vert sendt vidare til Fylkestinget og Stortinget.*
2. *Kvinnherad kommune forpliktar seg til å yta eit samla tilskot på kr. 90 mill. NOK, fordelt med eit årleg tilskot på kr. 22,5 mill. NOK (2017 kroner) for åra 2018, 2019, 2020 og 2021.*
3. *Det blir innført bompengar for dei 3 største ferjesambanda, Årsnes – Varaldsøy – Gjermundshamn (2021), Utåker – Matre – Skånevik (2021) og Ranavik – Skjersholmane (2023). Påslaget vert 6 takstsoner med dei rabattar som til ei kvar tid er gjort gjeldande. Innkrevjingsperioden er 15 år, men kan ev. seinare utvidast.*
4. *Rådmannen får mandat til å arbeida vidare med detaljane i bompengesøknaden.*

3. Omtale av utbygginga – aktuelle prosjekt og tiltak

Kvinnheradpakken er ein del av ei større fylkesvegsatsing i Kvinnherad kommune i regi av Kvinnherad kommune og Hordaland fylkeskommune.

Til saman inngår 9 tiltak/prosjekt i Kvinnheradpakken. Prosjekta er prioritert frå 1 til 9. Kartet i figur 1 gjev ei oversikt over prosjekta. Tiltaket med prioritet 5 er ikkje med i kartet, då dette er ei ramme som er sett av til diverse mindre trafikksikringsprosjekt i kommunen. For prosjekta 1 og 9 som er merka med oransje, er det berre sett av midlar til planlegging. Prosjekta *Fv. 48 Ny veg Lundssvingane* og *kollektivtiltak i Rosendal og Husnes*, som er del av fylkesvegsatsinga i Kvinnherad, er markert i kartet, men desse inngår ikkje i bompengepakken.



Figur 1 Prosjekt i Kvinnheradpakken i prioritert rekkjefølgje

Tabell 1 Oversikt over prosjekt og kostnader (2018-kr) for Kvinnheradpakken og andre fylkesvegprosjekt i Kvinnherad

Pri	Vegn.	Prosjekt	Status	Kostnad 2018-kr
	Fv 48	Ny veg Lundssvingane	Ferdig bygd	40
	Fv 48	Kollektivtiltak Rosendal	Under bygging	38
		Kollektivtiltak Husnes	Tiltaket er regulert	12
Totalt, fylkesvegprosjekt Kommunen er byggherre for				90
1	E39	Nytt ferjesamband mot Stord, planlegging	Kun planlegging, Interkommunal kommunedelplan under arbeid	5
2	Fv 551	Furebergfossen bru	Totalentreprise lyst ut	57
3A	Fv 551	Folgefonntunnelen – Årsnes, byggetrinn 1 (Tunnel Sunndal)	Manglar reguleringsplan	350
3B	Fv 551	Folgefonntunnelen – Årsnes, byggetrinn 1 (Vegutbetring)	Manglar reguleringsplan, truleg ikkje behov for plan	100
4	Fv 48	Herøysundet	Reguleringsplan venta godkjent hausten 2018	29
5		TS tiltak – generelt (punktutbetring)	Ikkje trong for reguleringsplan	33
6	Fv 544	Sæbøvik – Eidsvik – Tofte	Delvis godkjent reguleringsplan	32
7	Fv 544/48	Opsanger – Porsvik	Delvis godkjent reguleringsplan	87
8	Fv 48	Sandvoll Sentrum, byggetrinn 1	Reguleringsplan godkjent, behov for oppfrisking	45
9	Fv 551	Folgefonntunnelen – Årsnes Byggetrinn 2	Kun midlar til planlegging,	8
Totalt, Kvinnheradpakken				746
Totalt fylkesvegsatsing i Kvinnherad				836

Dei største prosjekta er:

Fv. 551 Furebergfossen bru (pri. 2)

Målet med prosjektet er å trygge vegstrekninga mot skred ved å bygge ny bru, som òg vil betre framkoma på fv. 551. Ny bru skal byggjast lengre ut mot fjorden (vekk frå skredutsett område), og vil få auka vegbreidde og asfaltert vegdekke. Dagens situasjon er ei smal bru med dårleg bæreevne. I periodar er fossen så stor at den renner ut i vegen. I slike periodar er faren stor for steinsprang og vegen vert difor stengd. Brua vert 50 meter lang, og prosjektet omfattar 310 meter veg med kopling til eksisterande vegnett. Det vert tilrettelagt med ei stopplomme for besøkjande. Reguleringsplan var godkjent i 2017 og prosjektet vert lyst ut som totalentreprise hausten 2018.

Prosjektet er i utgangspunktet tenkt fullfinansiert med skredsikringsmidlar, jf. investeringsprogrammet til Regional transportplan for Hordaland. Eventuelle meirkostnader må dekkast innanfor bompengepakken.

Fv. 551 Folgefonntunnelen – Årsnes byggetrinn 1 (pri. 3a og 3b)

Byggetrinn 1 på strekninga Årsnes–Folgefonntunnelen strekker seg frå Furebergfossen bru og til Folgefonntunnelen. Byggetrinnet 1 er prioritert som prosjekt nr. 3 i Kvinnheradpakken. Det er delt i to delprosjekt for å skilje kostnadane knytt til skredsikringstiltak (3a) frå vegutbetringa (3b).

Skredsikringstiltaket (3a) inneber bygging av tunnel nær Sunndal. Tunnelen vil trygge tre skredpunkt på ein strekning på fv. 551 kalla Krokalandet. Tiltaket er ikkje regulert og dermed er det knytt stor uvisse til kostnadane. Arbeidet med reguleringsplan er starta opp.

Det vert sett av ei ramme til å utbetre eksisterande veg (3b) på 100 mill. kr. Strekninga mellom Furebergfossen bru og Folgefonntunnelen er smal, har knapp kurvatur mange stader og dårleg bereevne. Det hefter ikkje stor økonomisk risiko til opprusting av strekninga. Opprustinga skal gjerast samtidig med bygging av tunnelen (3a) og tilpassast den fastsette ramma. Det må avklarast om ein skal utbetre heile eller deler av strekninga til tofeltsveg med gul midtstripe, eller om det skal gjennomførast punktvisse utbetringar for å betre sikt, framkome og tryggleiken på strekninga. Det er truleg ikkje naudsynt med reguleringsplan for utbetringa.

Fv. 544/48/43 Opsanger–Sunde ferjekai – Porsvik (pri. 6)

Vegstrekninga mellom Opsanger og Porsvik omfattar fylkesvegane 48, 544 og 43, og er trafikkert av reisande til–frå Halsnøy, Husnes, Sunde og Sunde snøggbåtkai. Vegstrekninga knyter saman tettstadane Husnes og Valen som begge har stor busetnad og er viktige arbeidsplassar i kommunen. Fv. 43 er tilkomstvegen til snøggbåtkai på Sunde.

Mellom Opsanger og Porsvik manglar det eit tilbod for mjuke trafikantar, og det er heller ikkje lagt til rette for å kunne gå og sykle til snøggbåten på Sunde ferjekai. Fylkesvegane har vekslende standard der strekkja på fv. 544 Reset–Opsanger spesielt skil seg ut med dårleg

standard. Målet med prosjektet er å utbetre eksisterande veg til samanhengande tofeltsveg med eit betre tilbod til mjuke trafikantar ved å etablere gang- og sykkelveg. Det vert utarbeidd reguleringsplanar der standard vert dimensjonert etter venta trafikkmengde. Avsett ramme er truleg ikkje tilstrekkeleg til å utbetre heile strekninga til fullgod standard. Utbygginga er tenkt tilpassa ramma. Delar av strekninga fv. 544/48 Opsanger– Sunde ferjekai– Porsvik er regulert.

Andre prosjekt/tiltak – planstatus

Reguleringsplan for prosjektet fv. 48 Herøysundet er venta godkjent hausten 2018. Reguleringsplanar for fv. 48 Sandvoll sentrum og fv. 544 Sæbøvik– Eidsvik–Tofte vart godkjende i 2008. Det er sett i gang forprosjekt for å vurdere andre løysingar på Tofte enn utbetring av eksisterande veg. Det er berre sett av mildar til planlegging av ei eventuell fullverdig løysing på Tofte.

4. Vurdering av alternative bompengelopplegg

I møtet i kommunestyre 28. 09 2017 blei det vedteke at bompengeneinkrevjinga til ei framtidig Kvinnheradpakke skal skje i dei tre ferjesambanda, Årsnes – Varaldsøy – Gjermundshamn (2021), Utåker – Matre – Skånemark og Ranavik – Skjersholmane.

Nytteprinsippet er førande for alle bompengeprojekt. I det ligg at det skal vere samheng mellom betaling av bompengar og nytten av dei tiltaka som inntektene vert nytta til. Nytteprinsippet er mellom anna omtala i St. meld. nr. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, kap. 6.4.1.2. Det inneberer at dei som betaler bompengar, skal ha nytte av prosjektet som bompengane finansierer. På same måte skal dei som har nytte av prosjektet, vere med å betale bompengar. I tillegg skal innkrevjinga av bompengar vere rasjonell. Konkret vil det innebere at innkrevjingskostnadane ikkje bør utgjere ein for stor del av brutto bompengeneinkter. Brutto bompengeneinkter er bompengeneinkter før frådrag for driftskostnader og finansieringskostnader. Driftskostnadene er summen av kostnader knytt til å krevje inn bompengar samt drift av bompengeselskapet.

På bakgrunn av dette er fleire alternative bompengelopplegg utgreidde. Dersom ein ikkje tek omsyn til kostnadene til drift av bompengelopplegget, meiner Statens vegvesen at eit bompengelopplegg med 5 bomstasjonar på fylkesvegnettet vil gje best samheng mellom nytte og betaling for bilistane. Eit slikt system vil fange opp mest mogleg av trafikken som har nytte av prosjekta. Innkrevjingskostnadane blir høgare enn bompengebidrag til utbygginga og systemet er difor ikkje rasjonelt. Også med innkrevjing i ferjesamband kombinert med færre bomstasjonar, vil innkrevjingskostnadane framleis vere høgare enn bompengebidraget. Skal ein oppnå ein meir rasjonell innkrevjing i bomstasjonar på fylkesvegnettet, må ein ha vesentleg høgare grunntakstar etter brikkerabatt i bomstasjonane enn grunntakstar etter rabatt på ferjesambanda. Med grunntakstar etter rabatt som er 50. pst høgare i bomstasjonane enn på ferjesambanda, vil likevel om lag 40 pst. av inntektene gå til drift av bomstasjonar og rente på lån.

Historisk har driftskostnadane knytt til innkrevjing på ferje vore svært låge til samanlikning med innkrevjing i bomstasjonar. Innkrevjingskostnadane på eit ferjesamband er rekna til 200 000 kr i året, dvs. totalt 3 mill. kr på 15 år. Til samanlikning reknar ein med at innkrevjingskostnadane per bomstasjon ville ha vore om lag 3,5 mill. kr i året, dvs. over 50 mill. kr på 15 år. Det er lite grunn for å rekne med at kostnadene med innkrevjing på ferjesambanda vil gå vesentleg opp samanlikna med dagens nivå på ferjesambanda. På bakgrunn av desse vurderingane er det Statens vegvesen si oppfatning at eit bompengelopplegg med innkrevjing i ferjesambanda er det mest rasjonelle systemet, samstundes som det i stor grad tek vare på samanhengen mellom betaling og nytte.

5. Trafikkgrunnlag

Det er gjort berekningar av trafikk på sambanda i regionale trafikkmodellen (RTM). Bompeng einnkrevjinga skal skje på ferjestrekningane:

- Ranavik–Skjersholmane
- Gjermundshamn/Varaldsøy – Årsnes
- Utåker – Skånevik/Matre

Merk at ferjestrekningane Gjermundshamn–Varaldsøy og Skånevik–Matre ikkje skal ha bompeng einnkrevjing.

Det er gjort berekningar av trafikk på sambanda i regional trafikkmodell (RTM). Trafikktala frå RTM er berekna i 2016–verdi. I tabell 2 under er trafikktala er justert til 2018–verdi med ein venta vekst på 1,45 pst pr. år. Trafikken ein legg til grunn for Kvinnheradpakken er den faktiske registrerte trafikken på ferjesambanda med ein avvisingseffekt på 18 pst.

Tabell 2 Oversikt over trafikkmengde i RTM og registrert trafikktal på ferjesambanda med avvising på 18 pst.

Ferjesamband	RTM (ÅDT med bompengar) 2018	Registrert trafikktal 2017	Berekna trafikktal 2018 (RTM)	Registrert trafikktal 2018 (-18 pst.)
Ranavik – Skjersholmane	384	434	440	361
Gjermundshamn/Varaldsøy – Årsnes	667	680	689	566
Skånevik – Utåker	144	177	179	148
Total trafikk	1 195	1 291	1 310	1 074

Alle utrekningane i RTM viser liten avvisingseffekt som følgje av bompeng einnkrevjing i ferjesambanda. Dette skuldast at godsreiser og lange reiser er høg i transportmodellen. Slik trafikk er mindre sensitiv for innføring av bompengar. Samtidig ser ein at registrerte trafikktal er i noko høgare enn tala frå RTM, også for strekninga Gjermundshamn – Årsnes der det er bompeng einnkrevjing i dag. For å sikre ein trygg finansieringsplan har vi valt å leggje til grunn ein avvisingseffekt på 18 pst. sjølv om RTM indikerer at trafikktala totalt vil bli noko høgare. Hordaland fylkeskommune har vedteke å innføre AutoPASS-regulativet for

ferjetakstar på alle fylkesvegsamband i Hordaland. Innføringa av AutoPASS-brikkebetaling inneber at passasjerar ikkje lenger skal betale ferjebillett eller bompengar. Det er ikkje venta at dette vil få vesentlege konsekvensar for trafikkntala, men det er likevel valt å ta høgde for at bompengepåslaget vil føre til ei avvising på 18 pst. Dette er også gjort fordi det er knytt uvisse til om det vil bli høve til auke bompengepåslaget med 20 pst. og/eller forlengje innkrevjingsperioden med 20 år dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn rekna med.

Tabellen under viser kva trafikkmengder som er nytta som grunnlag for utrekning av bompenginntektene.

Tabell 3 Trafikkntal som vert lagt til grunn for Kvinnheradpakken

Ferjestrekning	ÅDT 2018 med bompengar
Ranavik – Skjersholmane	361
Årsnes– Gjermundshamn og Årsnes – Varaldsøy	566
Utåker – Skånevik og Matre – Utåker	156*
Sum	1 083

*Her er trafikken frå sambandet Matre–Utåker tatt med. Den er ikkje med i RTM og tabell 2 ovanfor.

For årleg trafikkutvikling er fylkesprognosane som vart utarbeidde for Hordaland i samband med Nasjonal transportplan 2018–2029, lagt til grunn. Dette inneber ein årleg trafikkvekst på 1,45 pst. i perioden 2017–2022, 1,2 pst. i 2022–2030 og deretter 0,87 pst.

6. Bompengar og bompengelopplegg

Dagens bompengeneinnkrevjing på ferjestrekningane Årsnes – Gjermundshamn og Årsnes – Varaldsøy til finansiering av prosjektet Fv. 551 Løfallstand – Årsnes er føresett avvikla før innkrevjinga av bompengar til finansiering av Kvinnheradpakken startar opp. Det er dermed venta at bompengeneinnkrevjinga på ferjestrekningane Årsnes – Varaldsøy, Årsnes–Gjermundshamn, Utåker – Matre og Utåker –Skånevik startar opp i 2020. Innkrevjinga på ferjestrekninga Ranavik – Skjersholmane er føresett starta opp i 2023, når innkrevjinga av bompengar til finansiering av prosjektet fv 544 Halsnøysambandet er avslutta eller går mot slutten. Innkrevjinga skal avsluttast samstundes på alle ferjestrekningane, dvs.15 år etter oppstart på dei første ferjestrekningane.

Sidan Hordaland fylkeskommunen etter planen skal innføre AutoPASS-regulativet for ferjetakstar i 2020 vert det her rekna på realtakstar ut frå bompengepåslag etter dette regulativet.

Køyretøyregistreringane frå 2017 er lagt til grunn. Desse er baserte på køyretøygruppeinndelinga i Riksregulativet for ferjetakstar. Inndelinga vert noko endra når ein går over til AutoPASS-regulativ for ferjetakstar. Skilnadene er i grupper for større

køyetøy. Sidan det ikkje er svært mange registrerte køyetøy i dei gruppene, er det ikkje rekna med at dette får store konsekvensar for inntektene.

Med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn, er det rekna ut at gjennomsnittleg påslag på ferjebilletten pr. passering må vere på 35–43 kr for at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år. Dette svarar til eit påslag på mellom 6 og 7 takstsoner i AutoPASS-regulativet. For personbilar opp til 6 meter og tunge køyetøya på 8,01–10 meter inneber dette påslag på ferjebilletten utan rabatt som vist i tabell 2. Nb. med ferjekort vil trafikantane oppnå 50 pst. rabatt også på bompengepåslaget.

Tabell 4 Bompengepåslag etter AutoPASS-regulativet for ferjetakstar (2018-kr) på ferjesambanda utan rabatt

Takstsonepåslag	Køyetøy AP1 < 6 m	Køyetøy AP3 (8,01 – 10 m)
6 takstsoner	54 kr (57 kr*)	150 kr (146 kr*)
7 takstsoner	63 kr (66 kr*)	171 kr (166 kr*)

*Kronepåslaget gjeld ferjesambandet Ranavik–Skjersholmane som har eit høgare påslag på ferjebilletten enn dei andre sambanda

Merk at bompengepåslaget for tungekøyetøy vil variere frå om lag 120–240 kr alt etter lengda på køyetøya. I tabellen er køyetøygruppa (AP3) som det er registrert flest av på ferjesambanda tatt med.

Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyetøy under 6 m får halv takst av takstgruppe AP1. Nullutsleppskøyetøy med ferjekort kan få inntil 50 pst. i rabatt. Nullutsleppskøyetøy over 6 m skal ha 0 kr i bompengetakst med mindre kommunane gjer lokalpolitisk vedtak om noko anna, jf. Prop. 87 (2017–2018)/Innst. 380 S (2017–2018).

For tida vert det utgreia alternative strukturar for bompengeinnkrevjing på ferje. Sidan denne strukturen ikkje er endeleg fastsett, er det også skissert to andre moglege takstnivå:

Anslag på realtakstar ved bompengeavgift i tråd med det som gjeld ved bompengeinnkrevjing på land

Det er her lagt til grunn to takstgrupper, der takstgruppe 1 omfattar køyetøy til og med 3500 kg samt personbilar i køyetøykategori M1. Takstgruppe 2 omfattar køyetøy frå 3501 kg med unntak av personbilar i køyetøykategori M1. Det er lagt til grunn at køyetøy i takstgruppe 2 skal betale to gonger taksten for køyetøy i takstgruppe 1. Vidare er det lagt til grunn at nullutsleppskøyetøy i takstgruppe 1 skal betale halvparten av ordinær takst etter brikkerabatt medan nullutsleppskøyetøy i takstgruppe 2 ikkje skal betale bompengar, jf. Prop. 87 (2017–2018)/Innst. 380 S (2017–2018).

Dersom det er mogeleg å innføre eit system med to takstgrupper basert på vekt på ferjesamband, er det naturleg å også følgje rabattsystemet som er føresett i Prop. 1 S Tillegg

2/Innst. 13 S (2015–2016). Det vil seie at køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt, medan køyretøy i takstgruppe 2 ikkje får rabatt.

Med desse føresetnadene er bompengepåslaget rekna til 39–45 kr for takstgruppe 1 og 78–90 kr for takstgruppe 2. Det er føresett likt bompengepåslag på alle tre ferjestrekningane.

Likt bompengepåslag for alle takstgrupper

Det kan vise seg at eit system med to takstgrupper basert på vekt er vanskeleg å handtere for ferjeoperatørane utan vesentlege meirkostnader. I så fall kan eit system der alle køyretøy betalar like mykje i bompengepåslag, uavhengig av storleik og tyngde på køyretøya, vere eit betre alternativ.

Det er usikkert korleis systemet eventuelt kan og skal fungere. Her er ikkje lagt til grunn rabatt. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy under 6 meter skal betale halv takst. Nullutsleppskøyretøy over 6 meter skal betale 0 kr i bompengetakst. Med desse føresetnadene er bompengepåslaget rekna til 38–50 kr. Også her er det føresett likt bompengepåslag i alle tre ferjesambanda.

7. Finansieringsopplegg

I tillegg til bompengar omfattar finansieringsplanen for Kvinnheradpakken også kommunale og fylkeskommunale midlar. Fylkeskommunen har sett av statlege tilskot til skredsikring til Kvinnheradpakken.

Finansieringsplanen for heile satsinga inkluderer meirverdiavgift på fylkesvegar i Kvinnherad er summert opp i tabellen under (i mill. 2018–kr):

Tabell 5 Finansieringsplan for den totale satsinga på fylkesvegar i Kvinnherad inkludert meirverdiavgift (mill. 2018–kr)

	Kvinnheradpakken	Fylkesvegprosjekt (i regi av kommunen)	Totale satsing på fylkesvegar i Kvinnherad
Kommunale midlar	75	49,3	124,3
Fylkeskommunale midlar	199	20	219
Fylkeskommunale midlar frå tilskotsordninga til skredsikring	307		307
Bompengar	165		165
Kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift*		20,3	20,3
Sum	746	90	836

**Det er sett av vel 20,3 mill. kr av kompensasjonsmidlane i Kvinnherad til satsing på fylkesvegar. Dette skal gå til prosjekta kommunen er byggherre for, og inngår ikkje i Kvinnheradpakken.*

Kommunale midlar

Det er føresett at Kvinnherad skal bidra med totalt 124 mill. kr til satsing på fylkesvegar i Kvinnherad inkludert meirverdiavgift. Om lag 49 mill. kr er sett av til igangsette prosjekt der kommunen er byggherre. Følgjeleg er det føresett 75 mill. kr til Kvinnheradpakken som skal delvis finansierast med bompengar.

Fylkeskommunale midlar

Det er føresett at fylkeskommunen skal bidra med totalt 219 mill. 2018-kr i «ordinære midlar» til satsinga på fylkesvegar i Kvinnherad. Om lag 20 mill.kr er sett av som tilskot til prosjekta som kommunen er byggherre for. Følgjeleg er det føresett om lag 199 mill. kr til prosjekt og tiltak i Kvinnheradpakken.

I tillegg er det føresett at fylkeskommunen vil prioritere 307 mill. kr frå det statlege tilskotet til Hordaland til skredsikring på fylkesvegnettet i perioden 2018.2023.

Bompengar

Det er føresett totalt 165 mill. kr i bompenger til prosjekt og tiltak i Kvinnheradpakken.

Med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn, er brutto bompengeinntekter rekna til om lag 219 mill. kr. Om lag 46 mill. kr vil gå til å dekke finansieringskostnadar og vel 8 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

I tråd med nye rutinar for handtering av uvisse i bompengeproposisjonar, jf. Prop. 1 S (2016–2017), kan bompengepåslaget justerast slik at gjennomsnittleg inntekt pr. passering blir oppretthalden. Etter eitt til to års drift skal takstnivået og forventa nedbetalingstid vurderast i høve til trafikk- og renteutviklinga.

Fram til bompengeinnkrevjinga startar, skal fastsett gjennomsnittstakst prisjusterast med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg. Deretter skal SSB sin konsumprisindeks nyttast.

Andre føresetnader

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei fyrste 10 åra, og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader per samband: 0,2 mill. kr.

Som omtalt i kap. 5 er det knytt uvisse til om det vil bli høve til å auke bompengepåslaget med 20 pst. og/eller forlengje innkrevjingsperioden med 20 år dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn rekna med. Det er difor gjort rekneeksempel for eit optimistisk

og eit pessimistisk alternativ for å syne kor robust finansieringsplanen med gjennomsnittleg påslag på ferjebiljetten på inntil 43 kr er.

Det optimistiske alternativet er rekna med følgjande endra føresetnader:

- Årsdøgntrafikken aukar med 2 pst. fram til 2022 og deretter 1,5 pst.
- Lånerenta vert redusert til 4,5 pst. i heile innkrevjingsperioden.

Med slike føresetnader er det rekna ut at prosjektet vil vere nedbetalt etter 12 år, det vil seie ein reduksjon på 3 år. Eventuelt kan gjennomsnittleg påslag pr. passering reduserast til 32 kr.

Det pessimistiske alternativet er rekna med følgjande endra føresetnader:

- Årleg trafikkvekst på 0 pst.
- Lånerenta vert sett til 6,5 pst. i heile innkrevjingsperioden.

Med slike føresetnader vil det vere tilstrekkeleg å auke gjennomsnittleg inntekt pr. passering til 43 kr eitt år etter innkrevjingsstart, og likevel kunne betale ned lån innan 15 år. Eventuelt kan ein behalde gjennomsnittstakst på om lag 35 kr og betale ned lånet etter 20 år.

8. Styring av Kvinnheradpakken

Det skal etablerast ei styringsgruppe med representantar frå Kvinnherad kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Styringsgruppa er føresett etablert før bompengesaka vert vedteken av Stortinget, sidan det er lagt opp til anleggstart for kommunale/fylkeskommunale midlar allereie i 2018. Representantar frå Ferde AS kan møte når aktuelle saker knytt til bompengefinansieringa er på agendaen.

Pakken skal styrast etter porteføljestyringsprinsippet innanfor tilgjengelege rammer. Det inneber at omfanget av utbygginga skal tilpassast den økonomiske ramma som blir fastsett. Dersom kostnadane for nokre prosjekt/tiltak aukar, vil dette innebere at andre prosjekt ikkje blir gjennomførte. Det er framleis knytt stor uvisse til kostnadane for dei fleste prosjekta i pakken. For fleire av prosjekta er det føresett ei økonomisk ramma som er for låg for å ruste opp til fullgod standard. Styringsgruppa har oppdraget med å eventuelt kutte i prosjekta innanfor vedteken ramme, eller kutte i prosjektporteføljen. Styringsgruppa kan og ta ut prosjekt dersom behova for utbetringar endrar seg slik at andre prosjekt kan takast inn i pakken.

For å sikre inntektene kan det søkjast om å justere takstane i den gjennomsnittstaksten som blir fastsett, førebels vurdert til 35–43 kr (2018–kr).

9. Tilråding frå Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen tilrår at Kvinnherad kommune og Hordaland fylkeskommune å fatte følgjande vedtak:

1. [Kommunestyret/Fylkestinget] sluttar seg til det føreslåtte opplegget for finansiering av Kvinnheradpakken slik det er skissert i det faglege grunnlaget frå Statens vegvesen Region vest datert 28.09.2018.
2. [Kommunestyret/Fylkestinget] går inn for at Kvinnheradpakken vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei portefølje med eit investeringsbehov på om lag 746 mill. 2018 – kr.

Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for Kvinnheradpakken:

Finansieringskjelde:	Mill. 2018- kr
Kommunale midlar	75
Fylkeskommunale midlar	199
Fylkeskommunale skredsikringsmidlar	307
Bompengar	165
Sum	746

Bompengebidraget vert endeleg fastsatt etter ekstern kvalitetssikring (KS2) av pakken.

3. [Kommunestyret/Fylkestinget] legg til grunn at Kvinnheradpakke vert porteføljestyrt og at omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma.
4. Det vert lagt til grunn at utbygginga skjer i 2018–2023.
5. Innkrevjinga skal skje på ferjesambanda; Gjermundshamn/Varaldsøy-Årsnes, Utåker – Matre/Skånevik og Ranavik–Skjersholmane. Det vert ikkje kravd inn bompengar på strekningane Varaldsøy–Gjermundshamn og Matre–Skånevik.
6. Det vert lagt til grunn ein gjennomsnittleg inntekt pr. passering (gjennomsnittstakst) på 35–43 2018–kr.
7. Bompengetakstane vil bli fastsett ut frå den strukturen for innkrevjing av bompengar på ferje som gjeld ved start av innkrevjinga. Endeleg takst- og rabattsystem inkl. betaling av bompengar for nullutsleppskøyretøy, skal leggest fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevjinga tek til.
8. Gjennomsnittstaksten skal prisjusterast med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til bompengeinnkrevjinga startar. Deretter skal SSB sin konsumprisindeks nyttast.

9. Bompengerperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart på ferjestrekninga Årsnes – Gjermundshamn og Utåker – Skånevik, etter planen i 2020. Innkrevjinga på ferjestrekninga Ranavik – Skjersholmane vil etter planen starte i 2023 og skal avsluttast samtidig med innkrevjinga på dei to andre strekningane.

Gjeld berre for fylkeskommunen:

10. Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Hordaland fylkeskommune ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 173 mill. kr for heile Kvinnheradpakken, med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 191 mill. kr. Garantien vert gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar.
11. Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggjeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samla garantitid vert, inkludert byggjeperioden, på inntil 20 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i forbindelse med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantistens utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ein forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og redusert i takt med nedbetalinga av lån. Det føresettast at garantien vert sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.
12. Det vert lagt til grunn at ansvaret for innkrevjing og delfinansiering av Kvinnheradpakken med bompengar skal leggast inn i det regionale bompengeselskapet Ferde AS i tråd med den nye organiseringa i bompengesektoren.