



Statens vegvesen

Fylkesrådmannen i Hordaland
Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalsnr:
Helge Oddvin Sandvik - 55516508

Vår referanse:
2010/084155-032

Dykkar referanse:

Vår dato:
29.10.2014

Høyring Nordhordlandspakken

Statens vegvesen Region vest har mottatt søknad frå Nordhordlandspakken AS om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken. Søknaden er datert 03.03.2014.

Etter at søknaden blei levert, er det gjennomført ein del mindre justeringar knytt til bompengelopplegget i pakken. I den opphavlege søknaden var det føresett at innkrevjinga starta opp i alle bomstasjonar utanom bomstasjonen på Radøy, så snart Stortinget hadde vedtatt søknaden, med forventa oppstart i 2016. Innkrevjinga på Radøy var planlagt å starte opp etter opning av prosjektet fv 565 Marås – Soltveit. Det er no lagt opp til at innkrevjinga av bompengar startar opp samtidig i alle bomstasjonar. Tidspunktet for oppstart er sett til 2018. Dermed slepp ein å sette opp ein bomstasjon på dagens fv 565, som må flyttast etter 2 års drift. Konsekvensen av det justerte opplegget er at taksten må aukast med om lag 1 krone for lette kjøretøy og det dobbelte for tunge kjøretøy. Innkrevjingsperioden er framleis 12 år.

Innleiing

To gongar tidlegare, i 2007 og i 2008, er det fremma søknad om delvis bompengefinansiering av ein Nordhordlandspakke. I 2007 blei ikkje søknadene tilrådd av fylkestinget på grunn av manglande omsyn til nytteprinsippet. I 2008 blei det ikkje oppnådd semje om storleiken på det statlege bidraget til pakken.

I dei to tidlegare søknadene har innhaldet i pakken bestått av lokalveggar i Nordhordland og Nyborgtunnelen. Av lokalvegane inngjekk også prosjektet fv 57 Isdalstø-Knarvik.

I denne søknaden er det gjort eit strategisk val. Det er uvisst når arbeidet med ein Nyborgtunnel startar opp. For å unngå at arbeidet med lokalvegane blir ståande på vent til planar og finansiering for Nyborgtunnelen ligg føre, er det største prosjektet, Nyborgtunnelen, tatt ut av pakken. Det blir lagt opp til at så snart planar og finansiering for ein Nyborgtunnel er på plass, vil det bli utarbeidd ein revidert Nordhordlandspakke. Ein revidert pakke skal leggst fram for Stortinget til vedtak.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanqer

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Etter at Nyborgtunnelen blei tatt ut, var fv 57 Isdalstø – Knarvik det største enkeltprosjektet i pakken. I tidleg fase var kostnadene til prosjektet estimert til 300-400 mill. kroner. Med krav om to løp, bestemt ut frå årsdøgntrafikken på fv 57, er kostnaden til prosjektet passert 1 mrd. kr. For å halde takstane på eit rimeleg nivå er prosjektet i denne omgang tatt ut av pakken. Fylkesutvalet har mynde til å gjere vedtak om fråvik frå vegnormalane på fylkesveg. Statens vegvesen vil derfor i samråd med fylkeskommunen vurdere om det er mogleg å fråvike dagens vegnormal og bygge tunnel med eitt løp. Likt med Nyborgtunnelen, når planar og finansiering for vegtrekkja mellom Isdalstø-Knarvik ligg føre, vil ein så tidleg som mogleg i bompengerperioden legge prosjektet fram for Stortinget til vedtak gjennom ein revisjon av Nordhordlandspakken.

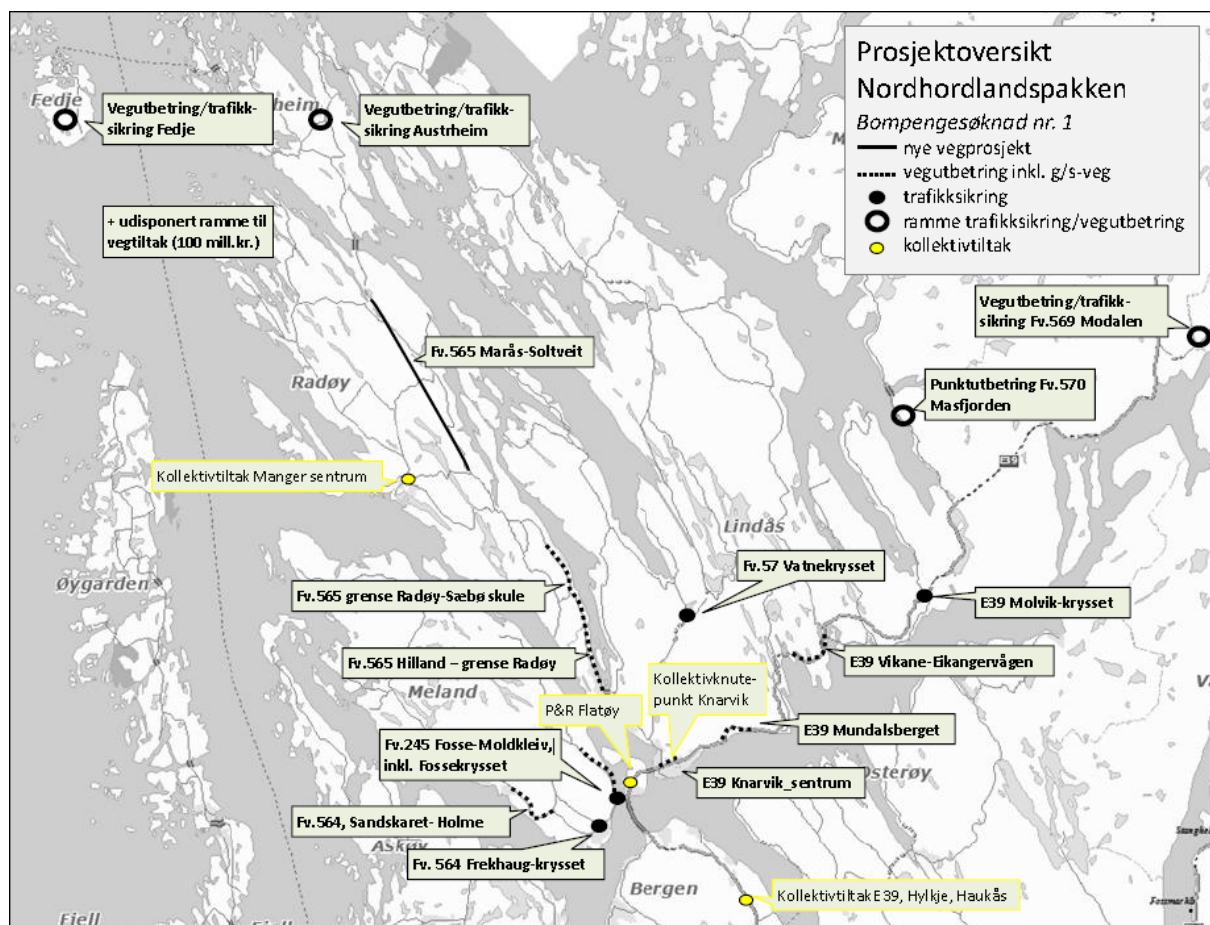
Nordhordlandspakken, slik den no ligg føre, inneheld både riks- og fylkesvegprosjekt. Den har ei økonomisk ramme på 1 295 mill. 2013 kroner. Kostnadsoverslaga er basert på dei nye reglane for meirverdiavgift (mva). Det er lagt opp til at fylkeskommunen tilbakefører all mva til pakken. Basert på denne føresetnaden er det lagt opp til ein finansieringsplan der fylkeskommunen finansierer 230 mill. kroner, staten 145 mill. kroner og bompengar 920 mill. kroner.

Innhaldet i pakken

Nordhordlandspakken inneheld investeringar i veg og kollektivtiltak i Nordhordland. Dette er tiltak som den enkelte kommune i regionen har foreslått og som Statens vegvesen og fylkeskommunen har slutta seg til. Kommunane i Nordhordland har vurdert realisering av Nordhordlandspakken som viktig for å utvikle eit meir effektivt, trafikksikkert og miljøvennleg transportsystem internt i Nordhordland. Tiltaka vil betre forholda for kollektivtransporten mellom Nordhordland og Bergen og bidra til at fleire bruker kollektive transportmiddel. Dette vil medverke til å dempe presset på vegnettet inn mot Bergen sentrum. Utbetringa vil gjere vegnettet mindre sårbart og vil leggje til rette for betre framkomst, spesielt for næringstransporten. Det er lagt opp til bygging av gang- og sykkelveggar. Dette vil gi betre trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantgrupper som ferdast i Nordhordlandsregionen. Dei viktigaste prosjekta i pakken er:

- ✓ Ny fv 565 på Radøy, frå Marås til Soltveit
- ✓ Vegutbetringstiltak/trafikktryggingstiltak i alle kommunane i regionen
- ✓ Utbetring av E39 gjennom regionsenteret, Knarvik sentrum
- ✓ Utbetring av E39 aust for Knarvik
- ✓ Ramme på 100 mill.kr. til tiltak som vil styrkje kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen.
- ✓ Ramme på 100 mill.kr til ytterlegare tiltak i alle kommunane Utbygging av samanhengande gang/sykkelvegnett langs hovudvegane i regionen

Prosjekta er framstilt i figur 1. under og i tabell 1. er det gitt ein oversikt over dei prosjekt som inngår i Nordhordlandspakken.



Figur 1 Oversikt over prosjekt i Nordhordlandspakken

I tabell 1 under er det gitt ein oversikt over dei prosjekt som inngår i pakken.

Prioritet	Vegnr.	Kommune	Prosjektnavn	Tiltak	Kostnad (mill. 2013-kr)	Finansiering		
						Bompen- gar	Stat	Fylket
1	Fv 565	Radøy	Marås - Soltveit	Ny veg	338	247		91
2	Fv 245	Meland	Fosse-Moldekleiv	Vegutbetring inkl. g/s-veg	78	57		21
3	Fv 564	Meland	Frekhaug-krysset	Punktutbetring, trafikk-sikring	15	11		4
4	E39	Lindås	Knarvik sentrum	4-felts veg og ny rundkøyring i aust	99	99	-	-
5	E39	Alle	Kollektivtrafikktiltak E39 (Bergen, Meland, Lindås)	Kollektivtiltak, park&ride	100	70	15	15
6	Fv 565	Austrheim	Ramme tiltak Austrheim	Vegutbetring/trafikk-sikring	10	7		3
7	Fv 570	Masfjorden	Ramme tiltak Masfjorden	Vegutbetring/trafikk-sikring	30	22		8
8	Fv 423	Fedje	Ramme tiltak Fedje	Vegutbetring/trafikk-sikring	2	1		0,5

9	Fv 569	Modalen	Ramme tiltak Modalen	Vegutbetring/trafikkisikring	2	1		0,5
10	Fv 564	Meland	Trafikkisikring Fosse-krysset	Trafikkisikring	10	7		3
11	Fv 409	Radøy	Kollektivtrafikktiltak Radøy (skystasjon Manger)	Kollektivtiltak, tettstadsutvikling	5	4		1
12	Fv 57	Lindås	Vatne-krysset	Trafikkisikring	20	15		5
13	E39	Lindås	Molvik-krysset	Trafikkisikring	20	20		-
14	Fv 565	Radøy	Grense Radøy/Lindås - Sæbø skule	Vegutbetring inkl. g/s-veg	66	48		18
15	E39	Lindås	Vikane-Eikangervågen	Vegutbetring inkl. g/s-veg	100	60	40	-
16	Fv 564	Meland	Sandskaret- Holme, inkl. kryss Holme	Vegutbetring inkl. g/s-veg	74	54		20
17	Fv 565	Lindås	Hilland - grense Radøy	Vegutbetring inkl. g/s-veg	46	34		12
18	Alle	Alle	Andre tiltak (hele regionen)		100	73		27
19	E39	Lindås	Mundalsberget	Vegutbetring inkl. g/s-veg	180	90	90	-
SUM					1 295	920	145	230

Tabell 1. Oversikt over prosjekt som inngår i pakken og korleis dei er planlagt finansiert

Prosjektomtale

Pakken inneheld 18 prosjekt og ein sekkepost til andre tiltak. Det er fem prosjekt på E39 til ein samla kostnad på 449 mill. kroner og tretten fylkesvegprosjekt som i sum utgjer 846 mill. kroner. Her er det gitt ein kort omtale av dei største prosjekta i pakken:

Fv 565 Marås-Soltveit i Radøy kommune.

Prosjektet har godkjend reguleringsplan frå 2010. Vegen vil erstatte dagens fv 565 over Sletta. Denne vegen er i dag i svært dårleg stand og i konflikt med busetnad og mjuke trafikantar. Fv 565 er del av hovudvegnettet i Nordhordland og alternativ transportrute til Mongstad. Vegen er lite egna til å ta unna den trafikken som i dag går på fv 565. Prosjektet er kostnadsrekna til 338 mill. kroner. Prosjektet legg beslag på om lag 40 % av alle midlar som er sett av til fylkesvegar i pakken.

Meland, Fosse-Moldekleiv samt Frekhaugkrysset

Ny fv 245 mellom Fosse og Moldekleiv har svært dårleg standard og ny/utbetra veg vil betre framkomst og trafikktryggleik. Meland er ein vekstkommune som har behov for betre internt vegnett for å kunne handtere vidare folketalsutvikling. Fv 245 er viktig i denne samanheng. Det ligg føre reguleringsplan, men denne må truleg reviderast. I tillegg til utbetring av fv 245 inngår det planar for ombygging av hovudkrysset på Frekhaug frå T-kryss til rundkøyring, mellom anna for å betre trafikktryggleiken. Det er også sett i gang planarbeid for å avklare tiltak som kan betre trafikktryggleiken i Fosse-krysset mellom fv 564 og fv 245.

Knarvik sentrum

Det er planlagt å gjennomføre tiltak i Knarvik sentrum. Dette er dels for å lette avviklinga av trafikken gjennom sentrum og dels for å gjere det tryggare for mjuke trafikantar. Reguleringsplanen for sentrum er venta å bli lagt ut på høyring våren 2014. Det vil ta tid før ein framtidig E39 i tunnel under Knarvik vil stå ferdig. Det er viktig å få etablert ei transportløysing for E39 og legge til rette for god sentrumsutvikling i Knarvik. Eit slikt opplegg kan fungere fram til ei permanent løysing er på plass. Planen no er å utvide dagens

E39 til 4 felt mellom dagens to rundkjøringar og ei ny rundkjøring i aust. I tillegg skal det etablerast gangakse under E39 på kvar side av E39. Tiltaket er kostnadsrekna til 100 mill. kroner.

Kollektivtrafikktiltak

Det er i pakken sett av ei økonomisk ramme på 100 mill. kroner til kollektivtiltak i Nordhordland og mellom Nordhordland og Bergen, fordelt med 50 mill. kroner på E39 og 50 mill. kroner på fylkesvegnettet. Det er planlagt følgjande tiltak: Innfartsparkering og kollektivtiltak på E39 på Flatøy og kollektivknutepunkt i Knarvik. Dette er tiltak som fylkeskommunen vil utgreie i samarbeid med Statens vegvesen og Lindås kommune. I tillegg er det planar om å gjennomføre kollektivtiltak ved E39 - strekninga Haukås – Hylkje, skysstasjon ved Manger samt utbetring av haldeplassar og bytepunkt i Nordhordland.

Gang- og sykkelveggar - Mundalsberget

Det manglar i dag gang- og sykkelveggar på mange av dei mest trafikkerte hovudvegane i regionen. I pakken er det lagt opp til bygging av samanhengande gang- og sykkelveg langs dei viktigaste hovudvegane: fv 564, fv 565 og E39. Mellom anna er det sett av 100 mill. kroner til vegutbetring og gang- og sykkelveg frå E39 Vikane-Eikangervågen. Det er eit ønskje om å få etablert samanhengande gang- og sykkelveg mellom Leknes og Knarvik sentrum. Den største utfordringa er forbi Mundalsberget. Det er sett av 180 mill. kroner til utviding/sikring av tunnelen slik at deler av tunnelen kan nyttast til gang- og sykkelveg. Det er starta arbeid med å vurdere ny trase for E39 i dette området. Oppgradering av Mundalsberg tunnelen blir vurdert opp mot ein ny trase. Når planar og kostnader for valt løysing forbi Mundalsberget ligg føre, vil det bli tatt stilling til korleis ein skal løyse framtidig avvikling av trafikk i dette området. I pakken er det sett av 90 mill. kroner i bompengar og eit tilsvarende beløp i statlege midlar til dette prosjektet.

Tidlegare lokalpolitiske vedtak

Fylkestinget handsama Nordhordlandspakken fase 1 i 2007. Bompengeprogget var basert på ein bomstasjon. På grunn av manglande lokal semje og at det ikkje var tatt tilstrekkeleg omsyn til nytteprinsippet ville ikkje fylkestinget tilrå søknaden.

Ein revidert søknad vart lagt fram for fylkestinget i 2008. Talet på bomstasjonar vart utvida frå ein til to og det blei lagt inn ein føresetnad om 50 % statleg finansiering. På grunn av kravet til 50 % statleg finansiering kunne ikkje fylkestinget tilrå søknaden.

Prioritering

Pakken inneheld 18 prosjekt og ein sekkepost til andre tiltak. Tiltaka er i prioritert rekkefølge, dvs. at det blir lagt opp til at dei med lågast prioritet fell først ut av pakken dersom det må kuttast i pakken.

Planar og framdrift

Pakken inneheld 18 prosjekt. I tillegg er det sett av ei ramme til andre tiltak.

Det ligg føre 6 godkjende reguleringsplanar. Tre reguleringsplanar er under behandling og to må reviderast. Det betyr at det ligg føre tilstrekkeleg med planar for å kunne starte opp bompengepakken når den blir vedteken.

Bompengoordninga

Det er lagt opp til eit bompengeprogget med fire bomstasjonar og fem bomsnitt. Det er lagt til grunn to vegs innkrevjing.

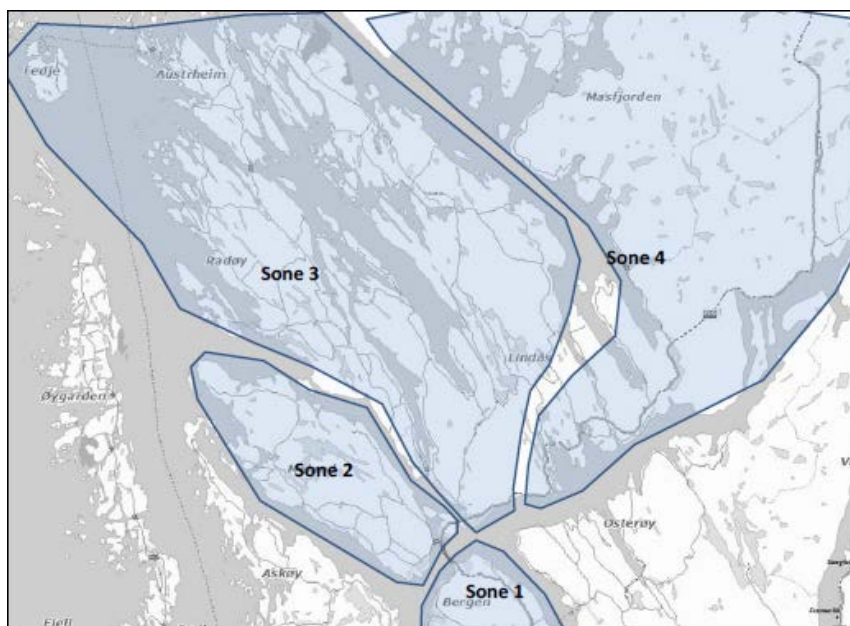
Plasseringa av bomstasjonane i Nordhordlandspakken er resultatet av ein lengre prosess der fleire ulike alternative plasseringar er vurdert. I denne prosessen har det vore eit overordna mål å plassere bomstasjonane i tråd med nytteprinsippet, samt at drifta av bompengelopplegget held seg innanfor fornuftige kostnadsrammer.

Kravet om samanheng mellom nytte og betaling er eit viktig prinsipp som skal leggast til grunn for bompengerekkjeving. Det inneber at dei som betalar bompengar skal ha nytte av vegprosjekta bompengane finansierer. Likeins må dei som har nytte av prosjekta vere med på å betale. I pakkar vil mange trafikantar dessutan dra nytte av tiltak ved at framkomsten blir betre.

For å stette krava i nytteprinsippet er bomstasjonane plassert nær opp til tiltaka og i dei område der tiltaka får effekt. Effekten av tiltaka kan omfatta langt fleire trafikantar enn berre dei som kjører på ny veg.

I det foreslåtte bompengelopplegget er Nordhordland inndelt i fire soner. Bergen (sone 1), Meland (sone 2), Lindås (vest for E39 Mundalsberget) Austrheim/Fedje (sone 3) og E39 aust for Mundalsberget (sone 4). Sonene er vist i figur 2. Betaling av bompengar skjer berre ved reiser mellom soner. Unnataket er interntrafikken på Radøy i sone 3, der trafikantane betalar kvar gong dei passerer bomstasjonen.

Det er føresett timesregel. Det betyr at trafikantane berre betalar bompengar ein gong i løpet av ein time, uavhengig av kor mang bomstasjonar som er passert.

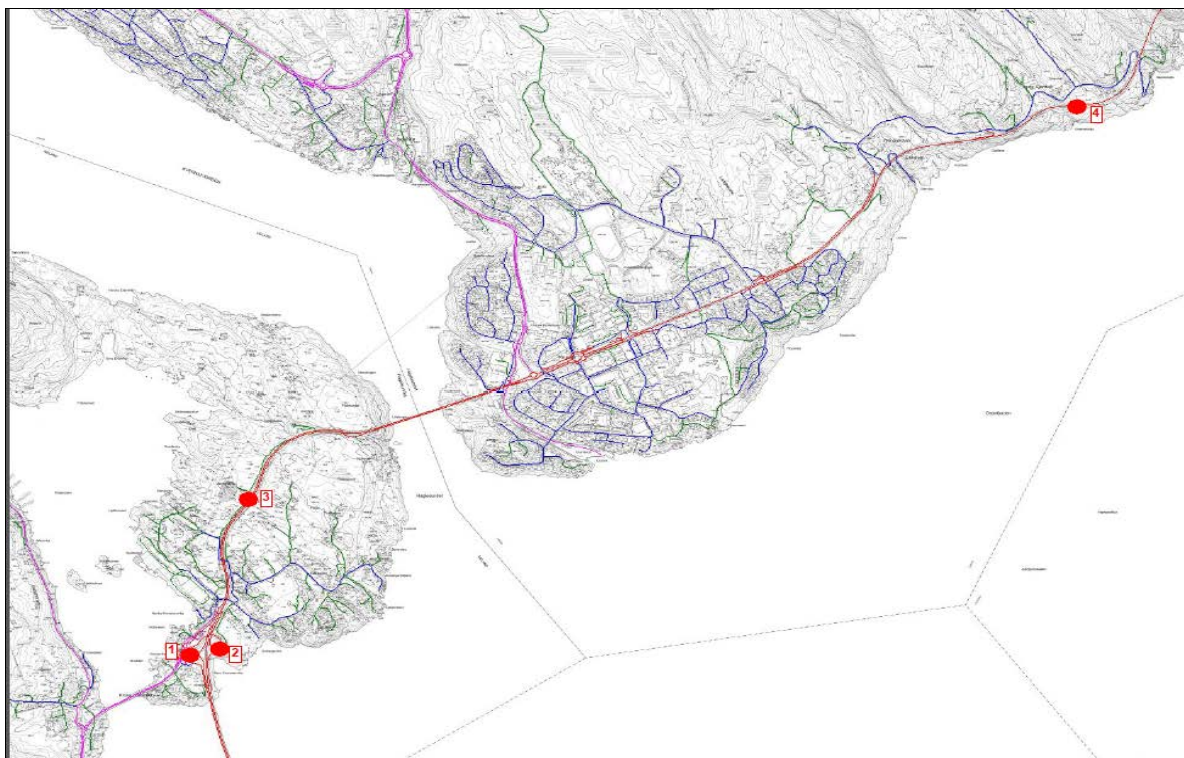


Figur 2. Nordhordland inndelt i soner

Plassering av bomstasjonar

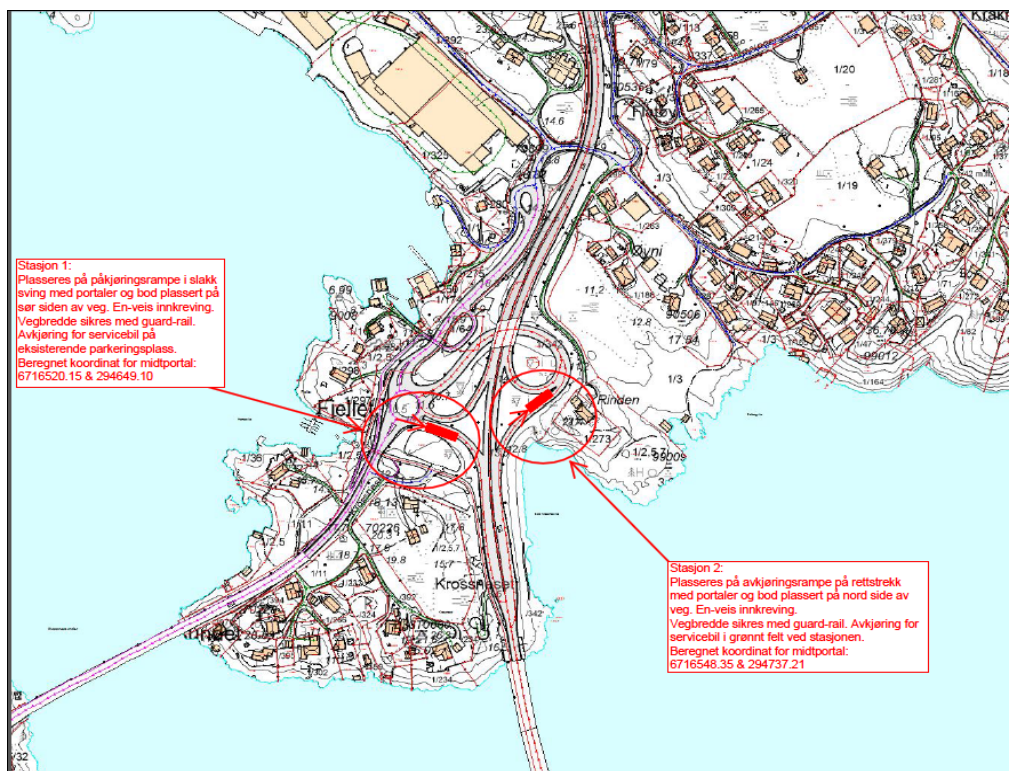
Seks ulike bompengelopplegg er vurdert, jf. vedlagde søknad. Etter ei samla vurdering er alternativ 6 tilrådd. Opplaget inneheld fire bomstasjonar med til saman fem bomsnitt. Plasseringa av bomstasjonane med unnatak av bomstasjonen på Radøy, som vil bli plassert på den nye vegen fv 565 Marås-Soltveit, er vist i figur 3 til 6 under.

Figur 3. viser bomstasjonane på E39, på Flatøy i Meland kommune og ved Mundalberget i Lindås kommune.



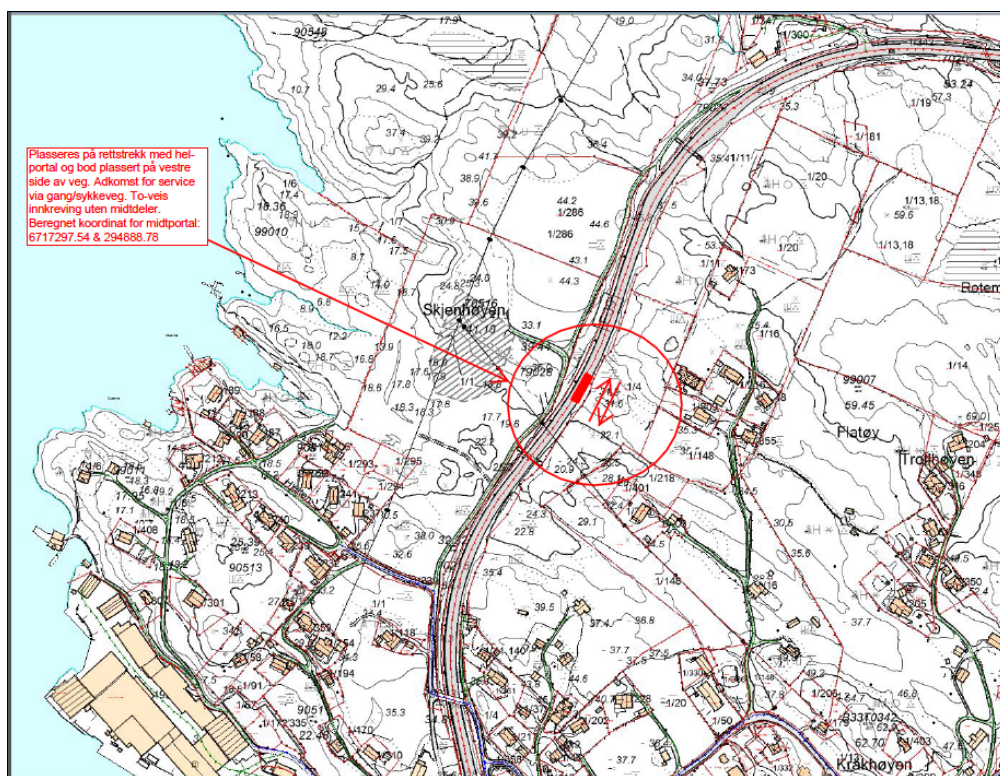
Figur 3. Oversiktskart over bomstasjonar i Lindås og Meland

Figur 4. Oversikt over bomstasjonar på Flatøy, avkjørsel frå E39 til Meland og avkjørsel frå Meland til E39 mot Bergen.



Figur 4. Plassering av bomstasjoner på Flatøy til og frå Meland

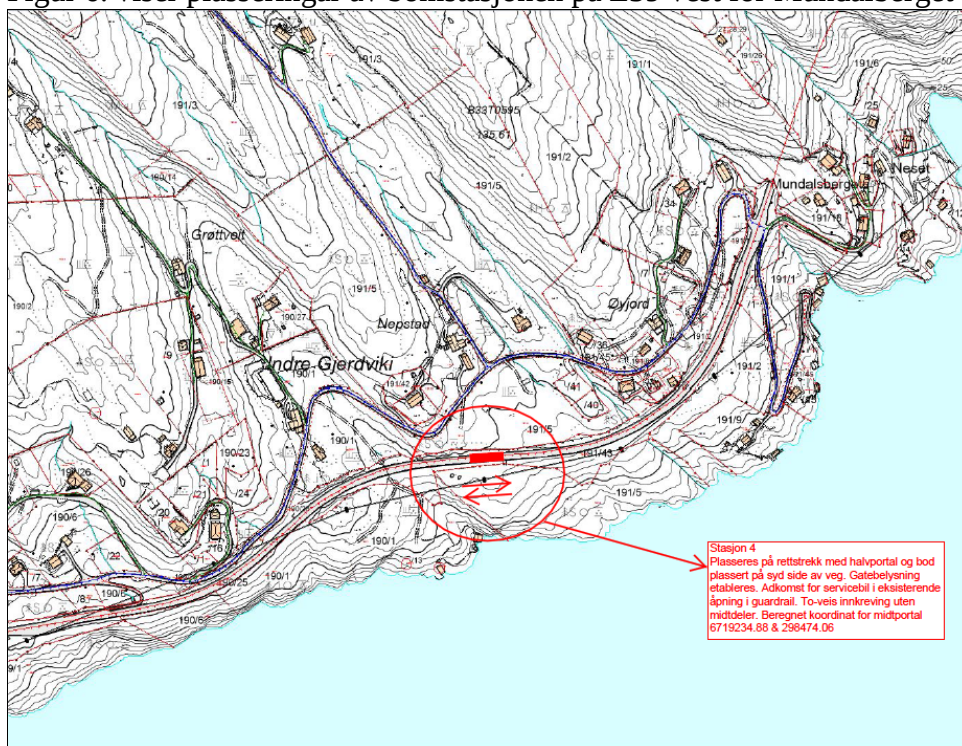
Bomstasjonen på Flatøy mot Meland er plassert på ramper slik at trafikk frå Meland mot Bergen og vice versa betalar bompengar. Trafikk frå Flatøy til Meland unngår bompengar.



Figur 5. Bomstasjon E39 Flatøy

Med denne bomstasjonen på Flatøy, vil all trafikk til og frå Meland, all trafikk mellom Bergen og Nordhordland, samt gjennomgangstrafikken på E39 betale bompengar.

Figur 6. viser plasseringar av bomstasjonen på E39 vest for Mundalberget



Figur 6. Bomstasjon på E39 vest for Mundalberget

Alle kjøretøy som passerer bomstasjonen ved Mudalberget betalar bompengar. Det vil omfatte lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk.

Bomstasjonen på Radøy fv 565

Bomstasjonen skal plasserast på den nye vegen i eit enkelt snitt sør for krysset som betener Sletta (Haukåsen). Bomstasjonen kan ligge kor som helst mellom dette krysset og neste kryss lengre sør, dvs. på ein heilt ny 2-felts veg.

Kommentarar

Alternativ 6, jf. bompengesøknad, er det bompengeopplegget som gjev best samanheng mellom nytte og betaling. Alle som betalar bompengar vil få nytte av prosjekta som bompengar finansierer. Nyten er i form av betre og tryggare vegar for gåande og syklende og lettare framkomst gjennom Knarvik sentrum.

Når alle som betalar har nytte av ordninga blir kostnaden fordelt på fleire trafikantar og belastninga for den enkelte trafikant blir dermed mindre. Dei trafikantane som har nytte og ikkje betalar er trafikantar nær opp til sentrum av Knarvik. Utanom omlegging av E39 gjennom sentrum er det berre mindre tiltak som blir gjennomført nær Knarvik sentrum. Det vil vere vanskeleg å fange opp alle dei som på ein eller annan måte dreg nytte av desse mindre tiltaka. Etter at det største prosjektet, fv 57 Isdalstø-Knarvik, blei tatt ut av pakken, er det vanskeleg å forsvare etableringa av ein bomstasjon nær opp til Knarvik sentrum.

Statens vegvesen meiner alternativ 6 med fire bomstasjonar og fem bomsnitt er det bompengeopplegget som i størst mogleg grad stettar nytteprinsippet av dei alternativ som er

vurdert. I bompengepakkar vil det alltid vere slik at noe trafikk i enkelte geografiske område slepp å betale bompengar. Så er det også slik at trafikantar som bur innanfor desse geografiske områda, i jobbsamanheng eller av andre grunner, må passere ein eller fleire bomstasjonar, kanskje til dagen eller sjeldnare, også bidrar til å finansiere pakken. Vurdert ut frå dei tiltak som er planlagt gjennomført i Nordhordlandspakken vil Statens vegvesen tilrå det opplegget som er foreslått i alternativ 6.

Takstar

Det er lagt til grunn følgjande takst- og rabattsystem jf. tabell 2 under:

2013 kroner

Takst	Utan rabatt	Rabatt
Lette kjøretøy < 3,5 tonn	Kr 15,50	10 %
Tunge kjøretøy > 3,5 tonn	Kr 31	10 %
Passeringstak	50 passeringar per måned.	Maksimal betaling: Lette kjøretøy: kr 700 Tung kjøretøy: kr 1400

I tråd med St. meld. 26 (2013-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt opp til 10 % rabatt for abonnentar i Nordhordlandspakken. Som for andre nye bompengelopplegg får abonnentar i andre bomengeordningar den same rabatten.

For å oppnå rabatt på 10 % er det krav til at kjøretøyet er utstyrt med brikke.

Betaling av bompengar i begge retningar

Det er lagt opp til betaling av bompengar i begge retningar.

Passeringstak

Slik bomstasjonane er plassert i Nordhordlandspakken liknar bompengelopplegget på ein bomring. Vi vil tilrå eit passeringstak på 50 passeringar per måned. Det er føresett at 15 % av trafikken vil felle inn under passeringstaket.

Svinn

Det er også lagt til grunn at 5 % av trafikken knytt til lette køyretøy er svinn. For tunge køyretøy er svinnet 2 %.

Trafikk

For bompengepakkar med ei investeringsramme større enn 750 mill. kroner er der krav om ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk og finansiering. For Nordhordlandspakken er det utarbeidd eit trafikknnotat. Trafikknnotatet er basert på berekningar gjennomført med den regionale transportmodellen (RTM). Det er også utarbeidd ein tilleggsanalyse. Analysen er basert på empiri og viser samanhengen mellom trafikk og bompengar i eit utval bompengeprojekt.

I tillegg har konsulent sivil ing. Helge Hopen gjennomført trafikkberkning, på oppdrag frå Nordhordlandspakken AS. Berekningane er basert på registrert trafikk i ulike tellesnitt (2012) og ei nummerskrivingsundersøking frå 2006 som gjev informasjon om reisemønsteret.

På grunnlag av dei analysane som er gjennomført er det gitt eit anslag over kor stor del av trafikken som vil bli avvist ved innføring av bompengar og kor mange trafikantar som vil felle inn under timeregelen.

Avvising av trafikk

Etter ei samla vurdering er det lagt til grunn ei avvising av trafikk som følgje av bompengar på 10 %.

Bortfall av trafikk på grunn av timeregel

Samla trafikk gjennom bomsnitta var i 2012 registrert til ein årsdøgntrafikk på omlag 37 900 kjøretøy. Om lag 42 % av trafikken er vurdert som trafikk som fell innanfor timeregelen. Trafikk etter korrigering for timeregel utgjer om lag 21 900 kjøretøy per døgn.

Generell vekst i trafikken

I prognosen som er utarbeidd i samband med utarbeiding av Nasjonal transportplan 2014-2023, er det i forventa ein vekst i trafikken etter 2014 på 1,5 % per år fram til 2030.

Det må vere grunn til å forvente at veksten i Nordhordland er høgre enn den generelle veksten for fylket. Først og fremst fordi dette er eit område i sterk vekst, både industrielt og i folketall. Deler av industrien er likevel følsam overfor endringar i konjunkturane. Spesielt vil dette vere tilfelle ved eit langvarig fall i oljeprisen.

Kommunane som inngår i Nordhordlandspakken er nabo- og pendlarkommunar til Bergen. Med krav om redusert trafikk i byområde, vil dette også kunne påverke trafikken frå nabokommunane.

I finansieringsanalysen er det lagt til grunn ein trafikkvekst på 1 % per år. Det er ein vekst som er høgare enn kravet til vekst i byområde, men lågare enn forventa vekst for Hordaland.

Oppsummering trafikk

Trafikktala som finansieringsanalysen byggjer på er vist i tabell 3.

Føresetnader trafikk	Konklusjon
Trafikkgrunnlag 2012	21 880
Avvising av trafikk ved innføring av bompengar	10 %
Netto trafikk	19 692
Årleg vekst i trafikken	1 %

Tabell 3. Trafikktal

Investeringar

Det er lagt opp til ein investeringsperiode på 8 år. Årlege investeringar varierer frå 130 mill. kroner først i perioden til 195 mill. kroner sist i perioden. Statens vegvesen har ingen merknader til investeringsperioden og profilen på investeringane.

Finansiering

Finansieringskjelder

Nordhordlandspakken er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar.

Fylkeskommunale midlar

Dei fylkeskommunale midlane utgjer summen av meirverdiavgift og ordinære fylkeskommunale midlar. I kostnadsoverslaga for dei prosjekta som inngår i pakken er det føresett ei gjennomsnittleg meirverdiavgift på 20 %. Det er lagt opp til at meirverdiavgifta knytt til fylkesvegprosjekt vil bli tilbakeført til pakken. I praksis skjer dette ved at fylkeskommunen løyver opp meirverdiavgifta knytt til fylkesvegprosjekt når avgifta gjennom kompensasjonsordninga blir refundert. I Nordhordlandspakken har fylkeskommunen lagt til grunn at den fylkeskommunale løyvinga i utgangspunktet skal utgjere 27 % av dei fylkeskommunale investeringane. Dette er investeringar medrekna meirverdiavgift. Sum investeringar i fylkeskommunale vegar i Nordhordlandspakken er på til saman 846 mill. 2013 kroner. Den fylkeskommunale løyvinga blir dermed på 229 mill. 2013 kroner. Av dette beløpet utgjer meirverdiavgifta 141 mill. kr. ($846 \text{ mill. kr} / 1,2 * 0,2 = 141 \text{ mill. kr.}$). Resten, dvs. 88 mill. 2013 kr ($229 \text{ mill. kr} - 141 \text{ mill. kr}$), utgjer ordinære fylkeskommunale midlar. Dei ordinære fylkeskommunale midlane utgjer eit fast beløp som ikkje vil bli justert i høve til kostnadsutviklinga i pakken. Dersom kostnadene i pakken skulle auke utover generell prisvekst, vil det innebære at den fylkeskommunale delen av finansieringa vil bli mindre enn 27 %. I finansieringsplanen for Nordhordlandspakken er det føresett at dei ordinære midlane blir sett av med like årlege beløp over ein periode på 6 år. Første året med løyving er i 2018.

Det er lagt opp til at utgifter til mva blir refundert og tilbakeført til pakken, jf. ovanfor.

Statlege midlar

Det er lagt til grunn statleg midlar på til saman 145 mill. 2013 kroner. Midlane er føresett løyvd i siste del av NTP – perioden 2014-2023, dvs. i perioden 2018-2023. Storparten, 90 mill. kroner, er knytt til E39 Mundalsberget. Dette vil vere midlar som må innarbeidast i Nasjonal transportplan med tilhøyrande handlingsprogram.

Finansieringsplan

Finansieringskjelde	Beløp i mill. 2013 kroner	Investeringar 2013 kroner
Statleg midlar	145	
Ordinære Fylkeskommunale midlar	89	
Fylkeskommunale midlar – kompensasjon for meirverdiavgift	141	
Bompengar	920	
Sum	1 295	1 295

Lånerente

I tråd med gjeldande retningslinjer vert det lagt opp til å nytte ei berekningsteknisk lånerente på 6,5 %.

Gjennomsnittleg inntekt per passering

Gjennomsnittleg inntekt per kjøretøy korrigert for timeregel og avvising av trafikk på grunn av bompengar er på kr12,60 per kjøretøy.

Bompengerperiode på 12 år

Basert på dei føresetnadar som er lagt til grunn ovanfor er det føresett at pakken kan finansiere investeringar på 1 295 mill. 2013 kroner innafor ei bompengerperiode på 12 år.

Garanti

Det er lagt opp til at fylkeskommunen stiller fylkeskommunal garanti for pakken. Ei sak om garanti bør fremmast samstundes med at pakken blir lagt fram til politisk behandling.

Finansieringsanalyse

Finansieringsanalysen i søknaden er basert på følgjande føresetnader:

Investeringar	1295 2013 -kroner
Investeringsperiode	2016-2023, 8 år
Statleg løyving	145 mill. 2013- kroner (2018-2023)
Fylkeskommunal løyving	230 mill. 2013- kroner (2018-2023)
Trafikkgrunnlag 2012 (Netto)	19 690 ÅDT
Årleg trafikkvekst	1,0 %
Årleg prisauke	2,5 %
Gjennomsnittleg inntekt per passering	15,50 2013- kroner
Driftskostnader per bomstasjon	2,0 mill. 2013- kroner
Oppstart innkrevjing	2018
Bompengerperiode	12 år

Basert på dei føresetnadar som er sett opp i tabellen ovanfor er det føresett at pakken let seg finansiere innanfor ei bomengerperiode på 12 år.

Styring av pakken – administrativ styringsgruppe

Nordhordlandspakken er ein bompengerpakke med ei økonomisk ramme på 1295 mill. 2013-kroner. Etter at innkrevjinga er starta opp, er det føresett at takstane blir justerte i høve til konsumprisindeksen. Dette vil enten skje kvart år eller slik at takstane over tid føl utviklinga i konsumprisindeksen. Inntektene i pakken blir dermed bestemt av takstnivå, trafikknivå og utviklinga i trafikken. Det er ikkje lagt opp til å justere takstane utover prisvekst i bompengerperioden. Disponible bompengar i tillegg til statlege og fylkeskommunale løyvingar utgjer den økonomiske ramma til pakken. For pakkar er det slik at omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. All kostnadsauke må følgjeleg løysast innafor den økonomiske ramma til pakken. Kostnadsauke som det ikkje er økonomisk dekning for, vil innebere kutt i pakken. Kuttene vil gå utover prosjekt med lågast prioritet. Dersom inntektene skulle bli høgere eller kostnadene lågare enn føresett kan fleire prosjekt takast inn i pakken

Det skal opprettast ei styringsgruppe for Nordhordlandspakken. Mandatet til gruppa er å sikra framdrift, gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for prosjekt og tiltak i pakken. Ei viktig oppgåve vil vere å handtera endringar i føresetnadene for finansieringsopplegget, og

konsekvensane det vil kunna få for gjennomføring av tiltak i pakken. Det vil vere naturleg å etablere ei styringsgruppe like etter at Stortinget har vedtatt pakken.

Uttale frå den lokalpolitiske høyringa

Bompengesøknaden har vore på høyring i kommunane Lindås, Radøy Modalen, Meland Austrheim, Fedje, Masfjorden og Bergen. Det ligg no føre uttale frå alle kommunar med unnatak for Bergen,

Statens vegvesen Region vest sende søknaden på høyring i brev datert 30.04.2014. Brevet som følgde søknaden er gjengitt under:

Lokalpolitisk handsaming

Nordhordlandspakken har vore lokalpolitisk handsama i kommunane Modalen, Masfjorden, Fedje, Austrheim, Radøy, Bergen, Lindås og Meland. Det ligg føre uttale frå alle kommunar utanom Bergen, som har lagt opp til behandling av søknaden i bystyre 19. november.

Modalen kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 19.6.2014, sak 011/2014, og gjorde slikt vedtak:

Modalen kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 03.03.2014 med dei justeringane som går fram av saksutgreiinga frå Statens vegvesen Region vest av 30.04.2014, mellom anna felles oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018.

Modalen kommune ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggjestart for prosjekta som er planavklarte. E39 Nyborgtunnelen og Fv57 Knarvik-Isdal vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløyising for desse prosjekta.

Modalen kommune ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring av Nyborgtunnelen slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Modalen kommune legg til grunn at Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil finne ei god og framtidretta løyising for Nyborgtunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.

Modalen kommune ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune arbeidar vidare saman med Lindås kommune med sikte på å gjere naudsynte avklaringar slik at prosjektet Fv. 57 Knarvik-Isdal (inkl. bomstasjon ved Isdal) snarast vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken, mellom anna:

- *vurdere om det er mogleg å byggje og ta i bruk eit av tunnellopa, før det andre vert bygt.*
- *avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular.*
- *vurdera finansieringsløyisingar (auka offentleg innsats etc.).*

Masfjorden kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 19.6.2014, sak 35/14, og gjorde slikt vedtak:

1. *Masfjorden kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 3.3.2014 med dei justeringane som går fram av saksutgreiinga frå Statens vegvesen Region vest av 30.4.2014, mellom anna felles*

oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018.

2. *Masfjorden kommune ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggjestart for prosjekta som er planavklarte. E39 Nyborgtunnelen og Fv57 Knarvik-Isdal vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløyising for desse prosjekta.*
3. *Masfjorden kommune ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring av Nyborgtunnelen slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Masfjorden kommune legg til grunn at Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil finne ei god og framtidsretta løyising for Nyborgtunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.*
4. *Masfjorden kommune ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune arbeidar vidare saman med Lindås kommune med sikte på å gjere naudsynte avklaringar slik at prosjektet Fv. 57 Knarvik-Isdal (inkl. bomstasjon ved Isdal) snarast vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken, mellom anna:*
 - vurdere om det er mogleg å byggje og ta i bruk eit av tunnellopa, før det andre vert bygt.*
 - avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular.*
 - vurdere finansieringsløyisingar (auka offentleg innsats etc.).*

Fedje kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 19.6.2014, sak 26/14, og gjorde slikt vedtak:

Fedje kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakka datert 3. mars 2014 med dei justeringar som går fram av saksutgreiinga frå Statens vegvesen Region vest datert 30. april 2014, mellom anna felles oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018. Fedje kommune sluttar seg til fellesuttalen oppsummert i 4 hovudpunkt frå styret for Nordhordlandspakka AS.

Austrheim kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 24.6.2014, sak 84/14, og gjorde slikt vedtak:

1. *Austrheim kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 3.3.2014 med dei justeringane som går fram av saksutgreiinga frå Statens vegvesen Region vest av 30.4.2014, mellom anna felles oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018.*
2. *Austrheim kommune ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggjestart for prosjekta som er planavklarte. E39 Nyborgtunnelen og Fv57 Knarvik-Isdal vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og*

finansieringsløsning for disse prosjekta.

3. *Austrheim kommune ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring av Nyborgtunnelen slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Austrheim kommune legg til grunn at Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil finne ei god og framtidsretta løysing for Nyborgtunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.*
4. *Austrheim kommune ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune arbeidar vidare saman med Lindås kommune med sikte på å gjere naudsynte avklaringar slik at prosjektet Fv. 57 Knarvik-Isdal (inkl. bomstasjon ved Isdal) snarast vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken, mellom anna:*
 - vurdere om det er mogleg å byggje og ta i bruk eit av tunnellopa, før det andre vert bygt.*
 - avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular.*
 - vurdere finansieringsløsningar (auka offentleg innsats etc.).*

Rådmannen i Austrheim fremja saka på nytt i kommunestyret 8.10.2014, sak 116/14. I saksframlegget står det at «Med utgangspunkt i at det må vera tilslutning frå alle kommunane i regionen bør også Austrheim kommune slutta seg til fylgjande tilleggspunkt som nytt pkt 5:

Utifrå nytteprinsippet ser Austrheim kommune at ein del av den udefinerte restpotten i Nordhordlandspakken går til prosjekter i Meland kommune.

Denne innstillinga vart vedteke som eit punkt 5, saman med dei fire andre punkta ovanfor.

Radøy kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 18.9.2014, sak 034/14, og gjorde slikt vedtak:

1. *Radøy kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 3.3.2014 med dei justeringane som går fram av saksutgreiinga frå Statens vegvesen Region vest av 30.4.2014, mellom anna felles oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018.*
2. *Radøy kommune ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggjestart for prosjekta som er planavklarte. E39 Nyborgtunnelen og Fv57 Knarvik-Isdal vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløsning for desse prosjekta.*
3. *Radøy kommune ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring av Nyborgtunnelen slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Radøy kommune legg til grunn at Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil finne ei god og framtidsretta løysing for Nyborgtunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.*

4. *Radøy kommune ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune arbeidar vidare saman med Lindås kommune med sikte på å gjere naudsynte avklaringar slik at prosjektet Fv. 57 Knarvik-Isdal (inkl. bomstasjon ved Isdal) snarast vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken, mellom anna vurdere:*
 - om det er mogleg å byggje og ta i bruk eit av tunnellopa, før det andre vert bygt.
 - avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular.
 - vurdere finansieringsløyningar (auka offentleg innsats etc.).
 - Radøy kommune legg til grunn at dei udisponerte midlane (100 mill. kr.) vert nytta til gang- og sykkelveggar og vegutbetring der det er størst behov for dei etter ein fordelingsnøkkel mellom kommunane. Omsyn til farlege skuleveggar må vega tungt i prioriteringa av desse midlane i tråd med kommunale trafikksikringsplanar.

Lindås kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 18.9.2014, sak 68/14, og gjorde slikt vedtak:

Kommunane i Nordhordland deler felles utfordringar innan samferdsle og infrastruktur. For å leggja til rette for trafikktryggleik, tilgjenge og ein framtidig attraktiv bu, arbeids- og næringsregion vil Lindås kommune stilla seg solidariske saman om ei Nordhordlandspakke i tre element; utbygging av viktige fylkesvegstrekingar, Knarvik/Isdalstøtunnelen og Nyborgstunnelen (E39). Første fase inneheld viktige fylkesvegstrekningar og planlegging/prosjektering av Knarvik/Isdalstøtunnelen. Nyborgstunnelen må realiserast på tidlegast mogleg tidspunkt i høve til statlege løyvingar.

1. *Lindås kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 3.3.2014 med dei justeringane som går fram av saksutgreiinga frå Statens Vegvesen Region Vest av 30.4.2014, mellom anna felles oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018. I tillegg vil Lindås kommune fylgjande: Oppgraderinga av Mundalsbergettunnelen (E39), ihht EU-krav, må dekkjast med statlege midlar og går difor ut av pakken. Desse midlane (tot 90 mill.) blir omdisponert til å:*
 - a. *Prosjektere og planlegge Knarvik-Isdalstøtunnelen (20 mill.), og vidare til å sjå på moglegheita med ei felles løysing for Fv 57 og E 39 (med ny trasé for Mundalsbergettunnelen).*
 - b. *Ramma til Knarvik sentrum (E 39) vert auka (70 mill) for å sikre ei utvikling av regionsenteret til ein framtidsretta tettstad.*
 - c. *Lista over prosjekta vert endra til at Knarvik-Isdalstøtunnelen kjem inn som nr.2 og at ramma til Knarvik sentrum vert oppjustert til 170 mill.*
2. *Lindås kommune ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggjestart for prosjekta som er planavklarte. E 39 Nyborgstunnelen og Fv 57 Knarvik-Isdalstø vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløyning for desse prosjekta. Vi viser forøvrig til tilleggsmerknad i p.1.*
3. *Lindås kommune ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring av Nyborgstunnelen slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av*

Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Lindås kommune legg til grunn at Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil finna ei god og framtidretta løysing for Nyborgstunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.

4. *Lindås kommune ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune arbeider vidare saman med Lindås kommune med sikte på å gjere naudsynte avklaringar slik at prosjektet Fv 57 Knarvik-Isdal (inkl.bomstasjon ved Isdal) snarast vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken, mellom anna:

 - Vurdere om det er mogleg å byggja og ta i bruk eitt av tunnellopa, før det andre vert bygt.
 - Avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular
 - Vurdere finansieringsløyisingar (auka offentleg innsats etc.)*Jmf tillegg p.1 viser Lindås kommune til at Knarvik-Isdalstøtunnelen må sjåast i samanheng med ei framtidig løysing for E 39.**
5. *Statens vegvesen vert oppfordra til å greie ut moglegheita for at to bilar i same husstand, knytt til felles avtale, oppnår rabatt ved å verta registrert med totalt antal plasseringar.*
6. *Styret i Nordhordlandspakken AS vert oppfordra til å greie ut spørsmålet om etterkrevjing av bompengar, og kjem tilbake til kommunane for å synleggjere konsekvensane med ei slik ordning.*
7. *Utifrå nytteprinsippet ser Lindås kommune at ein del av den udefinerte restpotten i Nordhordlandspakken går til prosjekter i Meland kommune.*
8. *Med vesentleg overskridingar i einskildprosjekt ber Lindås kommune styret i Nordhordlandspakken AS å koma attende for å synleggjere konsekvensar og eventuelt endringar i prioriteringa.*
9. *Lindås kommune støttar det vidare arbeidet med Nordhordlandspakken under føresetnad av at punkta i høyringsvedtektene vert tatt til følge.*

Meland kommunestyre handsama Nordhordlandspakken 15.10.2014, sak 56/2014, og gjorde slikt vedtak:

1. Meland kommune tilrår søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 3.3.2014, med dei justeringane som går fram av saksutgreiinga frå Statens vegvesen Region vest av 30.4.2014, mellom anna felles oppstart for innkrevjing av bompengar i 2018.
2. Meland kommune ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggjestart for prosjekta som er planavklarte. E39 Nyborgstunnelen og Fv57 Knarvik-Isdal vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløyising for desse prosjekta.

3. Meland kommune ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring av Nyborgtunnelen, slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Meland kommune legg til grunn at Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil finne ei god og framtidretta løysing for Nyborgtunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.

4. Meland kommune ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune arbeidar vidare saman med kommunen med sikte på å gjere naudsynte avklaringar slik at prosjektet Fv. 57 Knarvik-Isdal (inkl. bomstasjon ved Isdal) snarast vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken, mellom anna:

- vurdere om det er mogleg å byggje og ta i bruk eitt av tunnellopa, før andre vert bygt.

- avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular.

- vurdere finansieringsløysingar (auka offentleg innsats etc.).

5. Meland kommunestyre viser også til vedtak i Lindås kommunestyre i sak 69/14 og i Austrheim kommunestyre, sak 116/14 der det heiter:

"Ut ifår nytteprinsippet ser Lindås/Austrheim at ein del av den udefinerte restpotten i Nordhordlandspakken går til prosjekter i Meland kommune." Meland kommunestyre vil minne om at Meland er den kommunen i Hordaland med størst prosentvis folkeauke. Dette bildet vil etter alt å døma halde seg også i åra som kjem. I følgje prognose frå Hordaland fylkeskommune (nr. 1-2014) vil kommunane i Nordhordland få ei samla folkeauke på 10.148 fram til 2031. Nær halvparten av den veksten (4.634) vil i følgje prognosa koma i Meland kommune. Det er særst viktig at vegnettet i kommunen er rusta til å møte den trafikkveksten dette vil medføre. Meland kommunestyre meiner det er avgjerande viktig å utbetra vegstrekkinga mellom kommunesenteret Frekhaug og områdesenteret på Vikebø. Den udisponerte restpotten i Nordhordlandspakken (100 mill. kr.) må i all hovudsak setjast av til å utbetra vegstrekkinga Fløksand (Brakstadkrysset) - Vikebø (Fv564) til tofelts standard. Denne parsellen er smal og uoversiktleg. Det har skjedd fleire alvorlege ulukker her, også med tap av liv.

Nytteprinsippet i Nordhordlandspakken blir også betre ivaretatt ved å leggje inn dette viktige prosjektet.

Ein må vurdere rekkefølga på prosjekta Fv 564 - Sandskaret-Holme opp mot Fv 564 Fløksand- Vikebø jfr. revisjon av Nordhordlandspakken i 2018.

Bom på Flatøy mot Bergen bør vurderast i høve til nytteprinsippet.

6. Meland kommunestyre ligg til grunn at det må etablerast bomstasjon ved Isdalstø. Dette for å ivareta nytte/likhetsprinsippet.

Meland kommunestyre sett som føresetnad for tilrådinga at det berre skal krevjast inn bompengar ein veg.

Meland kommunestyre sluttar seg til Nordhordlandspakken under føresetnad av at pkt 5. og 6 i vedtaket blir gjennomført.

Kommentarar

For å forenkle prosessen kring den lokalpolitiske behandlinga av søknaden, blei det utarbeidd eit likelydande fellesvedtak skildra i fire punkt: ei tilråding til å slutte seg til bompengesøknaden (pkt. 1), gjennomføringsstrategi for pakken med etappevis utbygging (pkt. 2), ei oppmoding om rask planavklaring for Nyborgtunnelen (pkt. 3) og planavklaring for fv 57 Isdalstø-Knarvik med sikte på at den snarast blir innlemma i pakken (pkt. 4).

Hovudkonklusjon

Alle kommunane som har behandla søknaden har slutta seg til dei fire fellespunktta. Dette må kunne tolkast slik at kommunane har tilrådd dei grunnprinsipp som pakken bygger på; innhald, stegvis gjennomføring og bompengelopplegg.

Tilleggspunkt

Kommunane Radøy, Lindås, Austrheim og Meland har i sine vedtak kome med tilleggspunkt. Dels som tillegg innanfor eit eller fleire av dei fire fellespunktta og dels framstilt i eigne punkt.

Vedtekne tilleggspunkt

Under er det gitt ein oversikt over tilleggspunkt den enkelte kommune har vedtatt i den lokalpolitiske høringsprosessen.

Austrheim kommune

Jf. pkt. 5

Utifrå nytteprinsippet ser Austrheim kommune at ein del av den udefinerte restpotten i Nordhordlandspakken går til prosjekter i Meland kommune.

Radøy kommune

Jf. pkt. 4

Radøy kommune legg til grunn at dei udisponerte midlane (100 mill. kr.) vert nytta til gang- og sykkelveggar og vegutbetring der det er størst behov for dei etter ein fordelingsnøkkel mellom kommunane. Omsyn til farlege skuleveggar må vega tungt i prioriteringa av desse midlane i tråd med kommunale trafikksikringsplanar

Lindås kommune

Jf. pkt. 1

I tillegg vil Lindås kommune fylgjande: Oppgraderinga av Mundalsbergettunnelen (E39), ihht EU-krav, må dekkjast med statlege midlar og går difor ut av pakken. Desse midlane (tot 90 mill.) blir omdisponert til å:

- a. Prosjektere og planlegge Knarvik-Isdalstøtunnelen (20 mill.), og vidare til å sjå på moglegheita med ei felles løysing for Fv 57 og E 39 (med ny trasé for Mundalsbergettunnelen).
- b. Ramma til Knarvik sentrum (E 39) vert auka (70 mill) for å sikre ei utvikling av regionsenteret til ein framtidretta tettstad.
- c. Lista over prosjekta vert endra til at Knarvik-Isdalstøtunnelen kjem inn som nr.2 og at ramma til Knarvik sentrum vert oppjustert til 170 mill.

Jf. pkt. 5

Statens vegvesen vert oppfordra til å greie ut moglegheita for at to bilar i same husstand, knytt til felles avtale, oppnår rabatt ved å verta registrert med totalt antal plasseringar.

Jf. pkt. 6

Styret i Nordhordlandspakken AS vert oppfordra til å greie ut spørsmålet om etterkrevjing av bompengar, og kjem tilbake til kommunane for å synleggjere konsekvensane med ei slik ordning.

Jf. pkt. 7

Utifrå nytteprinsippet ser Lindås kommune at ein del av den udefinerte restpotten i Nordhordlandspakken går til prosjekter i Meland kommune.

Jf. pkt. 8

Med vesentleg overskridingar i einskildprosjekt ber Lindås kommune styret i Nordhordlandspakken AS å koma attende for å synleggjere konsekvensar og eventuelt endringar i prioriteringa.

Jf. pkt. 9

Lindås kommune støttar det vidare arbeidet med Nordhordlandspakken under føresetnad av at punkta i høyringsvedtektene vert tatt til følge.

Meland kommune

Jf. pkt. 5

Meland kommunestyre viser også til vedtak i Lindås kommunestyre i sak 69/14 og i Austrheim kommunestyre, sak 116/14 der det heiter:

"Ut ifår nytteprinsippet ser Lindås/Austrheim at ein del av den udefinerte restpotten i Nordhordlandspakken går til prosjekter i Meland kommune."

Det er sær s viktig at vegnettet i kommunen er rusta til å møte den trafikkveksten dette vil medføre. Meland kommunestyre meiner det er avgjerande viktig å utbetra vegstrekkja mellom kommunesenteret Frekhaug og områdesenteret på Vikebø.

Den udisponerte restpotten i Nordhordlandspakken (100 mill. kr.) må i all hovudsak setjast av til å utbetra vegstrekinga Fløksand (Brakstadkrysset) - Vikebø (Fv564) til tofelts standard. Denne parsellen er smal og uoversiktleg. Det har skjedd fleire alvorlege ulukker her, også med tap av liv.

Nytteprinsippet i Nordhordlandspakken blir også betre ivaretatt ved å leggje inn dette viktige prosjektet.

Ein må vurdere rekkefølga på prosjekta Fv 564 - Sandskaret-Holme opp mot Fv 564 Fløksand-Vikebø jfr. revisjon av Nordhordlandspakken i 2018.

Bom på Flatøy mot Bergen bør vurderast i høve til nytteprinsippet

Jf. pkt. 6

Meland kommunestyre ligg til grunn at det må etablerast bomstasjon ved Isdalstø. Dette for å ivareta nytte/likhetsprinsippet.

Meland kommunestyre sett som føresetnad for tilrådinga at det berre skal krevjast inn bompengar ein veg.

Kommentarar

Statens vegvesen har gått gjennom tilleggspunkta. Tilleggspunkta er tematisert og kommentert.

Forslag til fordeling av midlar frå posten «Andre tiltak»

I Nordhordlandspakken er det sett av ei ramme på 100 mill. kroner til Andre tiltak. Kommunane Meland, Austrheim, Lindås og Radøy har i sine vedtak gitt uttrykk for korleis desse midlane skal fordelast. Statens vegvesen meiner det er viktig at disponering av ufordelte midlar blir gjennomført etter eit fast opplegg. I alle bompengpakkar skal det opprettast ei styringsgruppe. Dette gjeld også for Nordhordlandspakken. Mandatet til gruppa er å sikra framdrift, gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for prosjekt og tiltak i pakken. Ei viktig oppgåve vil vere å handtera endringar i føresetnadene for finansieringsopplegget, og konsekvensane det vil kunna få for gjennomføring av tiltak i pakken. Det er vanleg at ei styringsgruppe blir etablert like etter at Stortinget har vedtatt pakken. Disponering av midlane som er sett av i posten «Andre tiltak» er saker som må behandlast i dette forum. Det vil vere naturleg at styringsgruppa legg til grunn tilleggspunkta frå kommunane som gjeld disponering av posten «Andre tiltak» som eit utgangspunkt for prioritering av enkeltprosjekt. Det blir stilt dei same krav til nye prosjekt som blir innarbeidd i pakken som prosjekt som blir finansierte med ordinære fylkeskommunale midlar. Prioriterte prosjekt vil bli innarbeidd i fylkesvegplanen og behandla i dei årlege fylkesvegbudsjetta.

Omdisponering av midlar sett av til prosjektet Mundalsberg tunnelen

Lindås kommune har i si tilråding vedtatt at bompengar som er sett av til dette arbeidet blir omdisponert til planlegging (20 mill. kr.) av Knarvik-Isdalstø / eventuelt ny trase for E39 og til utvikling av regionsenteret (70 mill. kr.). Omdisponeringa blir grunngeve ut frå at ansvaret for å oppgradere tunnelen i høve til EU-krav må dekkast med statlege midlar.

I samband med tunneldirektivet, som gjeld for alle tunnelar med lengde over 500 m på TEN-T-vegnettet (m.a. E39), er det behov for relativt omfattande utbetringstiltak på Mundalsberg tunnelen for at den skal kunne godkjennast. Det er ikkje akseptable omkøyringsmulegheiter for E39-trafikken under eit evt. utbetningsarbeid. Dette vil gjere eit slikt utbetningsarbeid både vanskeleg å gjennomføre og urimeleg kostbart.

Samstundes er det behov for gang- og sykkelveg frå Leknes til Knarvik. Det er ikkje praktisk muleg å legge eit slikt gang- og sykkel samband på utsida av Mundalsberget.

Totalt sett gjer behov for gang- og sykkelveg og krav om betra standard for Mundalsberg tunnelen at det er sett i gang arbeid med kommunedelplan for E39 frå Knarvik til Eikangervåg. Formålet er å få lagt fast framtidig trasé for E39 på strekninga og gjennom det få frigjort dagens trasé frå Gjerdevik til Leknes til gang- og sykkelveg. Det er lagt opp til å få godkjend kommunedelplanen til sommaren 2015 slik at den kan ligge som grunnlag for rullering av NTP 2018-23. I dette arbeidet vil ulike alternative utgreiingar for ny E39 bli vurdert. Å setje av midlar til E39 Mundalberg tunnelen er derfor gjort ut frå den hensikt å få etablert ein gang- og sykkelveg mellom Leknes og Knarvik og ikkje for å utbetre tunnelen slik at den kan tilfredsstillе krava i tunneldirektivet. Vedtaket i Lindås kommune byggjer dermed på ein føresetnad som ikkje har sitt grunnlag i søknaden. Vedtaket står dermed ikkje i motsetning til den tilrådinga som uttrykt i fellesvedtaket.

Kostnadene ved ny E39-løysing i dette området er pr. i dag uviss. Prosjektet var såleis lagt inn som det lågast prioriterte prosjektet i pakken (prosjekt nr. 19) med ei kostnadsramme på 180 mill.kr. Mest sannsynleg vil ein ny tunnel på E39 forbi Mundalsberget medføre høgare kostnader enn det som ligg inne i Nordhordlandspakken. Prosjektet er likevel med i pakken for å synleggjere at det er vilje til å finne ei framtidretta løysing som ivaretar omsynet til trafikktryggleik og samanhengande tilbod til gåande og syklande.

Dersom ein etter at pakken er vedteken og etter at planane kring ny E39 ligg føre finn det mest hensiktsmessig å omdisponere midlar som er sett av til dette prosjektet, skal dette handsamast i styringsgruppa for Nordhordlandspakken. Det vil vere naturleg at vedtaket i Lindås kommune blir vurdert.

Rabattordning

Statens vegvesen vert oppfordra til å greie ut moglegheita for at to bilar i same husstand, knytt til felles avtale, oppnår rabatt ved å verta registrert med totalt antal plasseringar.

Å knytte to bilar i same husstand til ein felles avtale for å oppnå rabatt er ikkje ein del av dagens rabattordning. Det er Vegdirektoratet som er takstmyndigheit i denne type saker. Om denne rabattordninga skulle bli godkjent, vil den gjelde generelt for alle bompengepakkar. Konsekvensane av eit slikt forslag må derfor utgreiast. Denne vurderinga vil bli gjort av Statens vegvesen. Det vil mellom anna få konsekvens for finansiering av pakken. Vanlegvis blir denne type søknader avklart før bompengesøknaden blir lagt fram for Stortinget til vedtak.

Etterkreving av bompengar

I bompengepakkar er det vanleg at innkrevjinga startar opp så snart Stortinget har vedtatt pakken. Dette fordi investeringsperioden i pakka vanlegvis strekker seg over lengre tid. Prosjekt blir også ferdigstilte på ulike tidspunkt. Mange trafikantar vil dra nytte av prosjekt som er avslutta tidleg i utbyggingsperioden. Dette er i tråd med nytteprinsippet. Om ein venter med å starte innkrevjinga til heile utbygginga er avslutta, vil det medføre både høgre lån og lånekostnader, med det resultat at færre prosjekt vil bli utbygd.

Ved å innføre etterskotsinnkrevjing vil etter dagens planar innkrevjinga først starte opp i 2023. Det vil ha som konsekvens at takstane må aukast med om lag 15 % for å dekke auka finansieringskostnader.

Det svekker generelt økonomien i pakken. Med byggestart i 2016 og innkrevjing først i 2018, som det er lagt opp til i Nordhordlandspakken, er det delvis parallell og delvis etterskotsinnkrevjing. Statens vegvesen vil ikkje tilrå at innkrevjinga blir ytterlegare utsett.

Overskridingar knytt til enkeltprosjekt

I pakkar er det slik at omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma til pakken. Dersom kostnaden til eit prosjekt aukar, må det gjennomførast tilsvarande innsparing på andre prosjekt. Når prosjekta er prioriterte vil dette gå utover dei prosjekt med lågast prioritet. Dette er typiske problemstillingar som skal behandlast i styringsgruppa for pakken. Det er vanleg at det blir utarbeidd prosedyrar for korleis slike saker blir handterte.

Bompengopplegg

Meland kommune vedtok at det må etablerast ein bomstasjon på Isdalstø. Dette for å ivareta nytte / likhetsprinsippet. I tillegg bør det vurderast bom på Flatøy.

I Lindås kommune sitt vedtak er det føresett at det blir etablert ein bomstasjon i Isdal så snart prosjektet fv 57 Knarvik-Isdal blir innlemma i pakken. Det vil først skje etter ein revisjon av pakken, lokalpolitisk behandling og etter at Stortinget har vedtatt det reviderte opplegget. Det er arbeid på gang med å avklare om det er mogleg å bygge prosjektet Knarvik-Isdal med eit tunnellop. Let det seg gjere, kan arbeidet med å revidere pakken starte opp. Blir den reviderte pakken tilrådd lokalt, kan det ligge føre vedtak i Stortinget før 2018, eventuelt ikkje så lang tid etter 2018. Straks etter Stortingets vedtak kan det etablerast ein bomstasjon i Isdal. Meland har ikkje tidfesta når ein eventuelle bomstasjon bør vere på plass. Kommunen har knytt bomstasjonen til nytteprinsippet. Dette kan tolkast slik at den bør vere på plass i 2018. Blir bomstasjonen etablert samstundes med dei andre bomstasjonane i 2018, eventuelt ikkje lang tid etter 2018, vil i praksis Meland kommune sitt krav vere innfridd.

Meland kommune har også bedt om at bomstasjonen på Flatøy mot Bergen blir vurdert ut frå nytteprinsippet. Bomsnittet som dekkjer trafikk frå Meland mot Bergen er ein viktig del av samla bompengelopplegg for å ivareta nytteprinsippet. Tanken er at dei som får nytte av tiltaka i Meland kommune skal vere med å betale. Det er ikkje praktisk mogleg å sette opp bomstasjonar rundt omkring i Meland der prosjekt skal byggjast. Det er lagt opp til å sjå kommunen som eit samla område og fange opp trafikken til/frå kommunen. Da må ein også ta med trafikk til/frå Bergen, elles vil mange trafikantar i Meland få nytte av tiltak i Meland utan å vere med å betale. I tillegg vil Meland kommune vere den einaste kommunen der ein kan køyre gratis til Bergen.

Oppsummert er bomstasjonen som dekkjer trafikk mellom Meland og Bergen avgjerande for å ivareta nytteprinsippet. I tillegg er inntektene frå bomstasjonen ein viktig del av samla finansieringsplan for pakken.

Innkrevjing ein veg

Meland kommune har sett som krav at det skal krevjast inn bompengar berre ein veg. Nordhordlandspakken har ei økonomisk ramme på om lag 1,3 mrd. 2013 kroner. I bompengesøknaden er det er lagt opp til betaling begge vegar. Taksten for lett bil før rabatt er på kr. 15,50 og dobbelte taksten for tunge køyretøy. Dersom planen er å gjennomføre Nordhordlandspakken slik den går fram av søknaden, skal bompengane sin del av finansieringa av pakken vere uendra. Det betyr at taksten med innkrevjing ein veg må doblast. Med innkrevjing begge vegar vil trafikantar som handlar i Knarvik, og som kan gjere seg nytte av timesregelen, betale kr. 15,50 i bompengar. Med betaling ein veg vil same turen koste kr. 31,-. Det er berre Meland kommune som har tilrådd einvegs innkrevjing. Vi kan heller ikkje sjå at kommunen er tent med omlegging til einvegs innkrevjing. Når alle andre kommunar har tilrådd innkrevjing begge vegar og dette opplegget ikkje er til ulempe for Meland kommune, vil Statens vegvesen tilrå at innkrevjing begge vegar blir lagt til grunn i den vidare sakshandsaminga av søknaden.

Tilråding

Alle kommunane har tilrådd søknaden. Nokre kommunar har tilleggspunkt.

Fleire kommunar har gjennom sine vedtak forskottert fordelinga av midlane som er sett av til posten «Andre tiltak». Prioritering av nye prosjekt skal skje innanfor den styringsstrukturen det er lagt opp til i pakken der styringsgruppa vil stå sentralt. Det vil bli opp til styringsgruppa å vurdere om den vil ta utgangspunkt i tilleggspunkta frå kommunane når posten «Andre tiltak» skal prioriterast til enkeltprosjekt.

Likeins har Lindås kommune gjort vedtak om å omfordele bompengar som er sett av til prosjektet E39 Mundalsberg tunnelen. Slik vedtaket i kommunen er formulert, skal midlane som er sett av til prosjektet nyttast til å finansiere opprusting av tunnelen slik at kravet i tunneldirektivet blir oppfylt. Vi er samde med kommunen at det er statens ansvar å finansiere opprusting av tunnelen og at denne kostnaden ikkje skal belastast Nordhordlandspakken. Kommunen har ikkje gått imot at det skal etablerast gang- og sykkelveg frå Leknes- til Knarvik sentrum. I store trekk er det også semje om plassering av bomstasjonane i pakken. Går planane slik det er lagt opp til, at fv 57 Knarvik – Isdal kan innlemmast gjennom ein revisjon av pakken, vil det bli etablert ein bomstasjon i Isdal. Dersom den blir etablert i 2018 eller nær i tid etter 2018, vil dette imøtekomme Meland kommune sitt krav om ein bomstasjon ved Isdalstø. Regionvegsjefen vil med utgangspunkt i dei vedtak som er fatta i den lokalpolitiske høyringa rå til Hordaland fylkeskommune tilrå søknaden.

Statens vegvesen Region vest
Med helsing

Helge Eidsnes
Regionvegsjef

Olav Svangstu

1 vedlegg