



Statens vegvesen

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kaisa Tonheim Banne /
55516273

Vår referanse:
18/48181-4

Deres referanse:

Vår dato:
15.05.2018

Revisjon av Bømlopakken til lokalpolitisk behandling

Vedlagt følger fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering for revisjon av Bømlopakken til lokalpolitisk behandling. Det følger med eit vedlegg med utfyllande skildring av bompengeprognose og prosjektporteføljen.

Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal
Avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
Bømlø kommune, Kommunehuset, 5430 BREMNES
Hordaland fylkeskommune – Samferdselsavdelinga, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Kopi

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 22 07 30 00

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Org.nr: 971032081

Geir Aga

Hordaland fylkeskommune – Samferdselsavdelinga, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Revisjon av Bømlopakken

Fagleg grunnlag for bompengesaken

Statens vegvesen Region vest

14.05.2018

1. Innleiing

Dette dokumentet legg fram forslag om revisjon av Bømlopakken og finansiering av fleire prosjekt og tiltak på fylkesvegnettet i Bømlo kommune. Kommunen har vel 11 900 innbyggjarar, og folketalet er venta å auke til om lag 13 200 i 2030. Kommunen har eit variert næringsliv med maritim- og subseaindustri, kyst og havfiske og havbruk som viktige næringar i vekst. Det er til dømes fleire lakseslakteri, og det vert køyrt ut laks for ca. 5,5 mrd. kr årleg. Om lag 1000 trailerar køyrer i tillegg ut lakseavfall frå Bømlo. Kommunen har nær 30 pst. av landets pelagiske trålkvote. Store delar av vegnettet har låg standard og er ikkje tilpassa trafikkomfanget. I tillegg er det trong for å betre framkomsten og tryggleiken for gåande og syklende.

Bømlopakken blei vedtatt i 2009 gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 78 (2008–2009 «Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland.») Finansieringa er basert på fylkeskommunale midlar, statlege midlar som etter forvaltningsreforma i 2010 blei gjort om til fylkeskommunale midlar, kommunale midlar, kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgjevaravgift og bompengar. Bompengar åleine er føresett å utgjere 642 mill. 2009–kroner. Pakken inneheldt 18 vegprosjekt på dåverande riks- og fylkesvegnett, og var føresett finansiert innanfor ei økonomisk ramme på 1003 mill. 2009–kroner. Meirverdiavgifta vart auka i 2013, og Hordaland fylkeskommune har kompensert for denne auken for alle investeringar frå og med 2013. I tillegg er det lagt til om lag 53 mill. kroner i 2017 meir enn vedteken ramme i kompensasjon for auke i arbeidsgjevaravgifta. Dermed utgjer den økonomiske ramma for Bømlopakken 1 469 mill. 2018–kr.

Fylkeskommunen har brukt 157 mill. 2018–kr pr. 31.12.2017. Pr. 1.1.2018 står det att 157,4 mill. 2018–kr i fylkeskommunale midlar innanfor gjeldande ramme i Bømlopakken. Dette inkluderer kompensasjon for meirverdiavgifta.

Ved utgangen av 2017 er 12 prosjekt realiserte gjennom Bømlopakken. I tillegg er det gjort nokre utbetringar på eit av dei prioriterte prosjekta. Pr. 31.12.2017 er det totalt investert for 1 194 mill. 2018–kr. Det står att 275 mill. 2018–kr pr. 1.1.2018 å investere for i pakken. Om lag 57 mill. kr er venta i sluttrekningar for ferdigstilte prosjekt i 2018. Dette inneber at det er om lag 218 mill. kr igjen i Bømlopakken til dei resterande prosjekta. Dei resterande prosjekta er kostnadsrekna til om lag 712 mill. 2018–kr. Dermed manglar ein om lag 500 mill. kr til å fullfinansiere Bømlopakken.

Gjennom denne revisjonen av pakken tek ein sikte på å finansiere dei resterande prosjekta i Bømlopakken og setje av ei ramme til mindre utbetringar. I tillegg kjem kostnader til nye bomstasjonar.

Det er òg lagt fram ei prioritert liste med nye prosjekter som er kostnadsrekna til totalt 286 mill. 2018–kr. Desse såkalla reserveprosjekta kan kome til gjennomføring dersom nokre prosjekt vert rimelegare enn venta eller inntektene blir høgare enn rekna med.

2. Lokalpolitisk prinsippvedtak

Bømlo kommune har ved tre høve handsama revisjon av Bømlopakken.

Kommunalt vedtak 7.12.2016

I møte 7. desember 2016 vedtok kommunen at det skulle utarbeidast ei utgreiing for mogleg revisjon av Bømlopakken:

«Bømlo kommune vil be om ei utgreiing om moglegheit for revisjon av Bømlopakken, med mål om å sikra gjennomføring av alle planlagde prosjekt, og analyse av eventuelt nye, viktige prosjekt. Den må innehalde ei utgreiing om ulike modellar for bompengefinansiering, også nye bomstasjonar.»

I den reviderte pakken er det opna opp for å vurdere både nytt bompengesystem og etablering av nye bomstasjonar.

Kommunalt vedtak 24.04.2017

I møte 24. april 2017 fatta kommunestyret følgjande vedtak i sak 39/17:

1. Bømlopakke II skal frå oppstart praktisere dei nye retningslinjene for takst- og rabattsystem vedteken i Stortinget i samband med handsaming av prp. 1 Tillegg 2 – 2015/16.
2. Alle prosjekt i Bømlopakke I skal realiserast dvs. punkt 1–5 i tabellen. I tillegg skal punkt 7 og 8 realiserast først, viss det er økonomisk grunnlag for det med den innkrevjinga som ligg til grunn i dette framlegget og deretter evt. dei øvrige prosjekta.

Pri.	Vegstrekning	Lengde	Status – regulering	Kommentar / merknad
1	FV 541 Sakseid – Hestaneset		Tilnærma Godkjent plan	361 mill.
2	FV 542 Notland– Mosterhamn		Plan under arbeid	20,9 mill (Denne kalkylen er for låg)
3	FV 541 Sakseid – Ekornsæter		Planoppstart Mai 2017	201 mill
4	FV 12 Sakseid – Grønnevik		Punktoppgradering	Ca. 10 mill.
5	FV 23 Tormodsetre– Gilje		Punktoppgradering	Ca. 15 mill.
6	FV 541 Kulleseid – rasteplass		Ikkje starta regulering	Ca. 5 mill. Rasteplass v. Kanalvokerbustaden
7	FV 17 Olakjosen– Laurhammerkjosen		Punktoppgradering	Ca. 25 mill.
8	FV 15 Grindheimsv/Totlandsv.		Gang–sykkelveg med punktoppgradering	Ca. 50 mill
9	Ny veg Tverråno– hollundsdaalen	Ca 3 km	Ikkje starta regulering	60. mill
10	FV 19 Brubakken – Stongervåg		Ikkje starta regulering	Ny trase utanom Rubbestadneset sentrum

3. Det blir innført ein bomring rundt sentrum med 4 innkrevjingspunkt (sjå kart som følgjer saka). Dette blir ein indre bomring. Innkrevjingspunktet på Spissøy utgjer den ytre bomring. I tillegg vert det sett opp bommar følgjande stader:
 - Arm mot Rubbestadneset v. Stangarvågsbrua
 - Arm til Moster v. Røyksundbrua
 - Finnås – ved Sakseid T–en på arm sørover eller ved Thormodsæter arm sørover (begge skal utgreiast).
4. Kommunestyret fastset einskildtaksten til 32,50/ 65,- kroner – lik takst ved alle innkrevjingspunkt.
5. Det blir innført eit passeringstak på 832,- for lette og 1664,- for tunge bilar.
6. Det skal innførast halvtimeregulering. Alle passeringar innanfor ein halvtime, også ved same passeringpunkt, tel berre som ei passering. I bomringen rundt Svortland sentrum skal det vera innkrevjing kun ein veg, ut av bomringen.

Det skal kostnadsbereknast med passering både ein og to vegar på dei tre nye innkrevjingspunkta og endeleg avgjerd om ein- eller tovegspassering blir avgjort ved endeleg handsaming av saka.

7. Innkrevjingsperioden skal vere 15 år med høve til å utvide med ytterlegare 3 år.
8. Maksimal rabattsats utgjer 20 %. Dette er i samsvar med nasjonale retningslinjer.
9. Ein skal legge til grunn ein trafikkvekst på 1% pr. år.
10. Innkrevjing på ferjesambandet Langevåg – Buavåg vert vidareført etter same modell som i dag.
11. Elbilar i utgangspunktet betale full takst. Inntil nasjonale retningslinjer opnar for å ta full takst for elbilar skal elbilar ha 50 % rabatt på full pris.
12. Rådmannen får fullmakt til å gå i dialog med SVV for å få fram konkrete kalkylar på det konkrete framlegget kommunestyret vedtek. Dette skal danne grunnlag for nødvendige justeringar når kommunestyret skal gjere endeleg vedtak.
13. Det skal vera god kostnadsstyring i alle prosjekta, og det er ein klar forventning om at prosjekta skal gjennomførast innanfor dei vedtekne rammene.
14. Dersom det i innkrevjingsperioden skulle bli godkjent andre og meir effektive metodar for å kreve inn bompenger, må det opnast for at me kan vurdere dette for vår pakke, og implementere dette for resten av innkrevjingsperioden

Kommunalt vedtak 19.06.2017

Kommunestyret handsama Bømlopakke 2 på nytt i møtet 19. juni 2016 og fatta følgjande vedtak:

1. Bømlopakke II skal frå oppstart praktisere dei nye retningslinjene for takst- og rabattsystem vedteken i Stortinget i samband med handsaming av prp. 1 Tillegg 2 – 2015/16.
2. Alle prosjekt i Bømlopakke I skal realiserast dvs. punkt 1–5 i tabellen. I tillegg skal punkt 6 og 7 realiserast først, dersom det er økonomisk grunnlag for det med den innkrevjinga som ligg til grunn i dette framlegget. Deretter vurderer ein gjennomføring av dei andre prosjekta. Her kan kommunestyret endra prioritering på eit seinare tidspunkt.

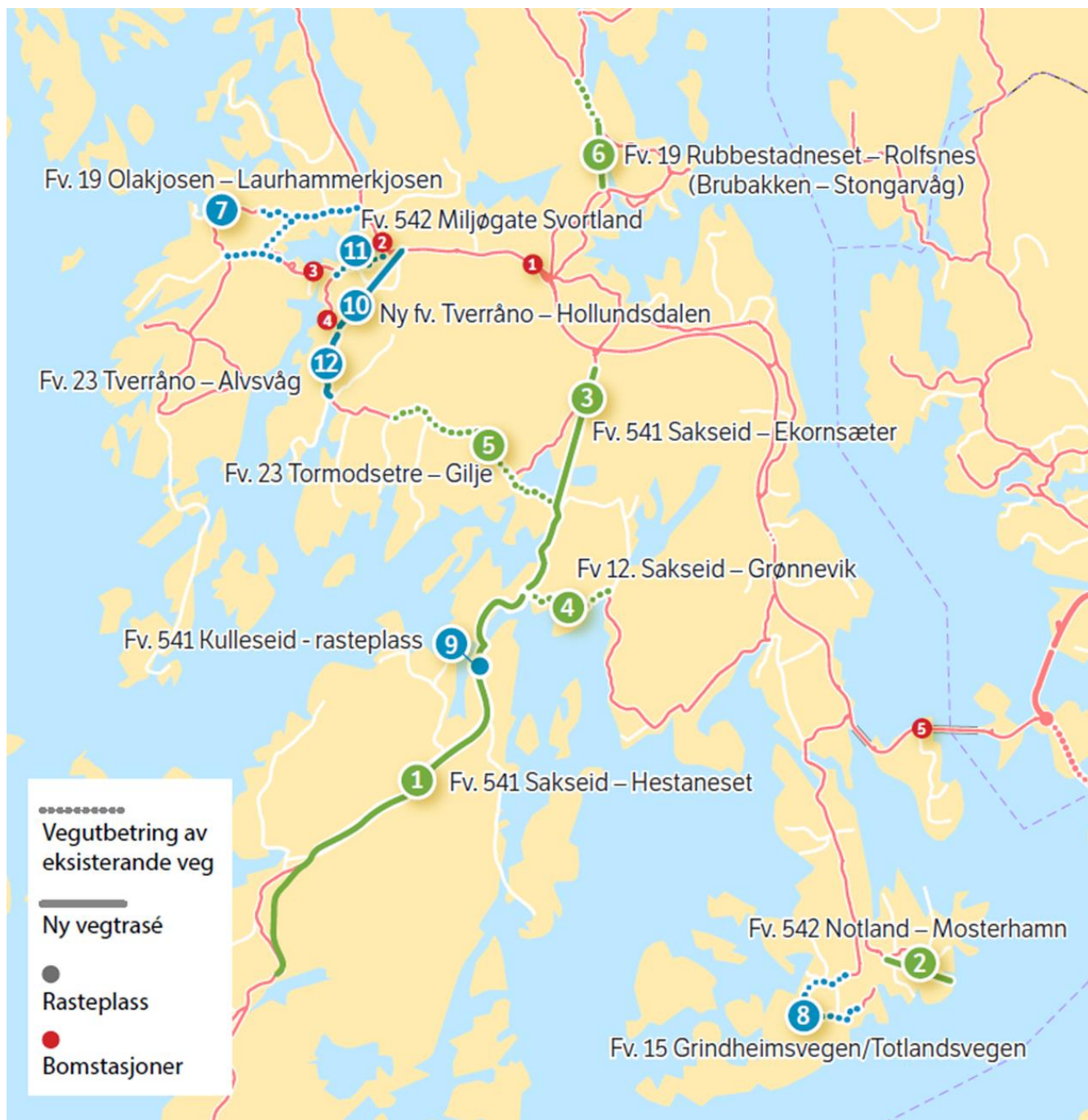
Pri.	Vegstrekning	Lengde	Status – regulering	Kommentar / merknad
1	FV 541 Sakseid – Hestaneset		Tilnærma Godkjent plan	361 mill.
2	FV 542 Notland– Møsterhamn		Plan under arbeid	20,9 mill. (Denne kalkylen er for låg)
3	FV 541 Sakseid – Ekornsæter		Planoppstart Mai 2017	201 mill.
4	FV 12 Sakseid – Grønnevik		Punkttoppgradering	Ca. 10 mill.
5	FV 23 Tormodsetre– Gilje		Punkttoppgradering	Ca. 15 mill.
6	FV 541 Kulleseid – rasteplass		Reguleringsarbeid ikkje starta	Ca. 5 mill. Rasteplass ved Kanalvokterbustaden
7	FV 17 Olakjosen– Laurhammerkjosen		Punkttoppgradering	Ca. 25 mill.
8	FV 15 Grindheimsv/Totlandsv.		Gang-sykkelveg punkttoppgradering	Ca. 50 mill
9	Ny veg Tverråno– hollundsdaalen	Ca 3 km	Ikkje starta regulering	60. mill
10	FV 19 Brubakken – Stongervåg		Ikkje starta regulering	Ny trase utanom Rubbestadneset sentrum
11	Miljøgate Svortland	Ca 1 km	Har starta Reguleringsplanarbeid	30 mill. ?
12	Tverråno – Alvsvåg	Ca 1,5 km	Har starta Reguleringsplanarbeid	70 mill.

3. Det blir innført ein bomring rundt sentrum med 4 innkrevjingspunkt (sjå kart som følgjer saka). Dette blir ein indre bomring. Innkrevjingspunktet på Spissøy utgjer den ytre bomring.
4. Viss det viser seg på eit seinare tidspunkt at fleire bommar kan gje netto inntektsauke til vegbygging kan det setjast opp bommar følgjande stader:
 - Arm mot Rubbestadneset v. Stangarvågsbrua
 - Arm til Møster v. Røyksundbrua
 - Finnås – ved Sakseid T-en på arm sørover eller ved Thormodsæter arm sørover
5. Kommunestyret fastset einskildtaksten til 37,-/ 74,- kroner – lik takst ved alle innkrevjingspunkt.
6. Det skal innførast halvtimesregel. Alle passeringar innanfor ein halvtime, også ved same passeringpunkt, tel berre som ei passering. Det skal vera einvegspassering ut gjennom bommane rundt Svortland sentrum.
7. Innkrevjingsperioden skal vere 15 år med høve til å utvide med ytterlegare 3 år.
8. Maksimal rabattsats utgjer 20 %. Dette er i samsvar med nasjonale retningslinjer.
9. Ein skal legge til grunn ein trafikkvekst på 1% pr. år

10. *Innkrevjing på ferjesambandet Langevåg – Buavåg vert vidareført etter same modell som i dag.*
11. *Elbilar skal i utgangspunktet betale full takst. Inntil nasjonale retningslinjer opnar for å ta full takst for elbilar skal elbilar ha 50 % rabatt på full pris.*
12. *Det er ei klar forventning om at alle prioriterte prosjekt blir gjennomført. Kommunestyret krev god kostnadsstyring i alle fasar av prosjekta der førerandskalkylar må vere utgangspunktet for korleis prosjekt skal realiserast.*
13. *Dersom det i innkrevjingsperioden skulle bli godkjent andre og meir effektive metodar for å krevje inn bompengar, må det opnast for at me kan vurdere dette for vår pakke, og implementere dette for resten av innkrevjingsperioden.*
14. *Dersom det skulle bli svikt i inntektene kan det få konsekvensar for kor mange prosjekt som skal realiserast ut over dei som ligg i prioritet 1–5. Som alternativ til å kutte prosjekt kan kommunestyret på eit seinare tidspunkt gjere ei reell heving av satsane til kr 40,- /80,- (2017 prisar). Kommunestyret kan også på eit seinare tidspunkt auke taket til 40 passeringar.*
15. *Satsane kan aukast i samsvar med prisstigning, i utgangspunktet kvart 3 år (ingen reell heving av satsane).*

3. Omtale av utbygginga – aktuelle prosjekt og tiltak

Kartet i figur 1 viser prioriterte prosjekt i den reviderte Bømlopakken. Prosjekt 1–6 merka med grøn farge er fullfinansiert i dette forslaget. Reserveprosjekta har prioritet 7–12 og er merka med blå farge. Bomstasjonar er merka med rødt og vert nærare omtala under kapittel 5 Finansieringsopplegg.



Figur 1: Prosjektoversikt revisjon av Bømlopakken med reserveliste

Det ligg føre godkjent reguleringsplan for prosjektet med prioritet 1, fv. 541 Sakseid – Hestaneset. Dette er det største prosjektet i pakken med eit kostnadsoverslag på 402 mill. 2017-kr. Prosjektet kan lysast ut hausten 2018, og anleggsstart kan skje tidleg 2019. I tillegg ligg det føre ein godkjent reguleringsplan for eit mindre prosjekt som er på lista over reserveprosjekt.

Reguleringsplanar for to av prosjekta er venta godkjent i løpet av 2018. Fleire av prosjekta er vegutbetningsprosjekt der det ikkje er trong for reguleringsplanar. Tiltaka er dermed tenkt å gjennomførast som vegutbetningar innanfor avsett ramme til mindre utbetningar. Soleis er det ikkje stor usikkerheit hefta ved kostnadstala. For prosjektet Rubbestadneset–Rolfsnes

(Brubakken–Stongarvågen) må eventuell ny trasé avklarast i samband med reguleringsplanarbeidet. Avsett ramme til prosjektet kan nyttast til ny trasé. Realisering av eventuell ny trasé føreset at private utbyggjarar vert med og fullfinansierer tiltaket, og at eksisterande veg vert stengt for gjennomgangstrafikk.

Tabellen under viser kostnadsoverslag og planstatus for alle aktuelle prosjekt. Merk at sluttrekningar for fleire ferdigstilte prosjekt også er med i oversikta.

Tabell 1: Planstatus for prosjektliste for Bømlopakke II med reserveliste. Kostnadane er justert til 2018-kr.

<i>Pri.</i>	<i>Veg</i>	<i>Vegstrekning</i>	<i>Planstatus</i>	<i>Total kostnad 2018 - 2023</i>
1	Fv 541	Sakseid – Hestaneset	Reguleringsplan vedtatt	410
2	Fv 542	Notland – Mosterhamn	Reguleringsplan venta godkjent våren 2018	33
3	Fv 541	Sakseid–Ekornsæter	Reguleringsplan venta godkjent hausten 2018	204
4	Fv 12	Sakseid – Grønnevik	Ikkje behov for reguleringsplan	11
5	Fv 23	Tormodsetre – Gilje	Ikkje behov for reguleringsplan	15
6	Fv 19	Rubbestadneset – Rolfsnes (Brubakken–Stongarvåg)	Mangler reguleringsplan	43
		Ramme til mindre utbetringar	Ikkje behov for reguleringsplan	65
		Bomstasjonar	Mangler reguleringsplan	16
		Sluttrekningar ferdigstilte prosjekt	Ferdig bygd	57
Totale kostnader Bømlopakke II				854
Reserveliste				
7	Fv 17	Olakjosen – Laurhammerkjosen	Ikkje behov for reguleringsplan	25
8	Fv 15	Grindheimsvegen/Totlandsvegen	Mangler reguleringsplan	51
9	Fv 541	Kulleleid – rasteplass	Reguleringsplan vedtatt	5
10	Ny	Tverråno – Hollundsdaalen	Manglar reguleringsplan	102
11	Fv 542	Miljøgate Svortland	Reguleringsplanarbeidet starta	31
12	Fv 23	Tverråno – Alvsvåg	Reguleringsplanarbeidet starta	72
Totalkostnader reserveliste				286

I tillegg til prosjekta i pakken har bompengeselskapet opparbeida eit lån som ved årsskiftet pr. 31.12.2017 var på 600 mill. kroner. Selskapet hadde eit bankinnskott på 186 mill. kroner. Dette gir eit netto lån for selskapet på 414 mill. kroner som skal finansierast i tillegg til prosjekta som står att.

Dei største prosjekta som står att er:

Fv. 541 Sakseid – Hestaneset

Vegen har mykje tungtrafikk og har til dels særst dårleg standard. Det er varierende standard i dag på strekninga. Det meste av vegen er smal med krappe kurver. Vegbreidda varierer mellom 5 og 9 m på strekninga. Det er dårleg tilbod til mjuke trafikantar på det meste av strekninga. Fartsgrensa er 50 km/t i tettbygd strøk og fartsgrensa varierer mellom 60 og 80 km/t utanfor tettbygde område. Deler av strekninga har dårleg bæreevne. Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for auka vegstandard på deler av strekninga, samt betre tilhøve for mjuke trafikantar på delar av strekninga. Ny veg på 9 900 meter vil betre kurvar og siktilhøve. Saman med sanering av avkøyrslar gjev dette ein tryggare veg. Ny veg vil verte kortare enn dagens. Ein vil oppnå samanhengande tofeltsveg på heile strekninga.

Den nye vegen vil erstatte store deler av fv. 541 som er hovudvegen nord-sør på Bømlo. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er om lag 1200. Det er allereie stor tungtransport på strekninga. Ny fiskerihamn i sør er under planlegging og ein ventar auka trafikk.

Prosjektet har godkjend reguleringsplan. Det er gjort kostnadsanslag og prosjektet er kostnadsrekna til totalt 402 mill. 2017-kr med ein usikkerheit på $\pm 10\%$. Ved å legge Finansdepartementet budsjettindeks for veganlegg til grunn blir kostnaden 410 mill. 2018-kr. Anleggstart er planlagt januar 2019 med anleggstid 2,5 år.

Fv. 541 Sakseid – Ekornsæter

Prosjektet omfattar vidare utbygging nord for Sakseid og til Ekornsæter. Vegen har i dag for låg standard i høve dagens trafikk. Som for Sakseid –Hestaneset består trafikken av mykje tungtrafikk. Vegen er smal med knapp kurvatur og vegbreidda varierer for det meste mellom 5 og 6 m. Det er i dag fartsgrense på 60 km/t og 80 km/t på strekninga. Det er spreidd busetnad langs strekninga og lite tilrettelagt for mjuke trafikantar. Delar av strekninga har dårleg bæreevne. Reguleringsplanarbeidet er i gang, og ein tek sikte på å at vegen skal rustast opp til tofelts veg med parallell gang og sykkelveg på heile strekninga. Delar av strekninga vert planlagt som ny trasé aust for Erslandsvatnet. Vegen vil verte 4000 m lang og ha fartsgrensa på 80 km/t. Prosjektet vil betre framkome og trafikktryggleiken på heile strekninga.

Reguleringsplan er venta godkjent tidleg i 2019 og anleggsstart kan skje hausten 2020. Kostnadene er vurderte til 200 mill. kr. Kostnadsvurderingane er gjort basert på erfaringstal for meterpris. Det føreligg ikkje reguleringsplan og difor er det ei usikkerheit på $\pm 40\%$.

4 Trafikk- og inntektsgrunnlag

Trafikken som er lagt til grunn for revidert Bømlopakke, er rekna ut på grunnlag av den regionale trafikkmodellen (RTM). I tillegg til eksisterande bomstasjon på Spissøya med tovegs innkrevjing skal det etablerast 4 nye stasjonar rundt Svortland sentrum. Dei nye stasjonane skal ha einvegs innkrevjing ut av sentrum. Dagens bompeng einnkrevjing i bomstasjonen på Spissøya og på ferjesambandet Langevåg–Buavåg er føresett vidareført, jf. pkt. 5.

Det er lagt til grunn ein ÅDT gjennom dei 5 bomstasjonane på totalt 12 100 køyretøy i 2018. Det er venta at trafikken vil vekse i tråd med dei fylkesvise prognosane som vart utarbeidde for Hordaland i samband med Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029. Det er lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1,45 pst. i perioden 2018–2022, 1,2 pst. i åra 2022–2030, og deretter 0,87 pst. Bømlo kommune la til grunn 1 pst. i årleg trafikkvekst i sitt vedtak av 19.06.2017, noko som er omtrentleg i tråd med prognosane i NTP.

5 Finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for revidert Bømlopakke omfattar kommunale- og fylkeskommunale midlar, og bompengar. Finansieringsplanen er vist i tabell 2. I tillegg skal selskapet finansiere alt opparbeida lån.

Tabell 2: Finansieringsplan revisjon av Bømlopakke

	Mill. 2018-kr	Prosent
Kommunale midlar	1,7	0,2
Fylkeskommunale midlar	298	34,9
Bompengar	554	64,9
Sum	854,0	100,0

Porteføljen av prosjekt må tilpassast den økonomiske ramma på 854 mill. kroner i 2018 prisnivå. Dette inkluderer kostnader knytt til sluttregningar på ferdigstilte prosjekt i 2017 på totalt 57 mill. kroner.

Kommunale midlar

Bømlø kommune forplikta seg i vedteken Bømlopakke til å bidra med eit kommunalt tilskot på 51 mill. kr. Tilskotet vert ikkje prisjustert. Det står at 1,7 mill. kr som skal hentast ut i 2018.

Fylkeskommunale midlar

Det vert lagt til grunn at fylkeskommunen skal bidra med 298 mill. 2018-kr til pakken. Dette er i hovudsak bindingar frå den vedtekte Bømlopakken på om lag 157 mill. kr, 40 mill. kr i sokalla friske fylkeskommunale midlar og kompensasjon for meirverdiavgift på utvidinga av pakken.

Bompengar og bompenggeopplegg

Bompenggebidraget til den reviderte Bømlopakken er 554 mill. 2018-kr. Det føreset etablering av fire nye bomstasjonar som vert sette i drift i 2021. Det er lagt opp til innkrevjing i 15 år. Innkrevjing i dagens bomstasjon på Spissøya skal vidareførast slik at innkrevjinga i alle bomstasjonar vert avslutta samtidig i 2035.

Det er også lagt til grunn at innkrevjing av bompengar på ferjesambandet fv. 541 Langevåg – Buavåg held fram til 2035. Bompenggepåslaget på ferja utgjer skilnaden mellom takstsone 6 og takstsone 10. For personbilar inntil 6 meter utgjer bompengetaksten 27 kroner. For dei lengste køyretøya er bompengetaksten 123 kroner. Frå 1.1.2020 vil ferjebilletten bli rekna ut frå AutoPASS-regulativet for ferjetakster. Omlegginga til Autopass-innkrevjing skal ikkje endre inntektene til bompengeselskapet.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka skal det etablerast fire nye stasjonar rundt Svortland sentrum med einvegs innkrevjing ut frå sentrum. Den eksisterande bomstasjon på Spissøya skal fortsetje å ha tovegs innkrevjing, men taksten skal reduserast når innkrevjinga startar i dei nye bomstasjonane. Bomstasjonane skal plasserast slik, jf. også figur 1 ovanfor:

- 1) Fv. 542 Bremnesvegen
- 2) Fv. 18 Hollundsvegen
- 3) Fv. 14 Stavlandsvegen
- 4) Fv. 23 Tverråvegen
- 5) Fv. 542 Spissøya (eksisterande bomstasjon)

Fleire alternative bomstasjonsopplegg har vore vurdert. Det er lagt vekt på at dei som betaler bompengar skal ha nytte av prosjekta bompengane finansierer. På same måte skal dei som har nytte av prosjektet vere med å betale bompengar. Det er då tatt omsyn til allereie realisterte prosjekt i Bømlopakken, som i stor grad har vorte finansiert av pendlarar ut og inn av kommunen. Prosjekta som er ferdigstilte har kome den interne trafikken i kommunen til nytte. Det same vil dei neste prosjekta gjere.

Plasseringa av dei nye stasjonane rundt Svortland sentrum er valt for å kunne fange opp ein større del av den interne trafikken. I finansieringsanalysen har Statens vegvesen lagt til grunn at det vert etablert timesregel på 60 minuttar mellom bomstasjonane. Trafikantane vil berre betale bompengar ein gong i løpet av ein time, uavhengig av kor mange bomstasjonar som er passerte. Trafikkmodellen viser at om lag 30 pst. av trafikken vil vere fritatt bompengavgift som følgje av timesregelen. Med dagens system for bompengainnkrevjing på ferje er det ikkje mogeleg å ha timesregel mellom bomstasjonar og innkrevjinga på ferjesambandet.

I lokalpolitiske vedtak er det føresett halvtimesregel. Statens vegvesen ser at halvtimesregel kan føre til ikkje-ønska trafikale effektar og tilrår derfor ikkje dette. Trafikantar som til dømes vert forseinka som følgje av periodevis stor trafikk kring Svortland sentrum, får dårleg tid til å køyre gjennom bomstasjonen på Spissøya dersom ein legg til grunn halvtimesregel.

I lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn passeringstak på 832 kr for lette køyretøy og 1 664 kr for tunge køyretøy i 2017-prisnivå. Med det takstnivået som er lagt til grunn, inneber dette eit passeringstak på rundt 25 passeringar pr. måned. I tråd med gjeldande retningslinjer har Statens vegvesen lagt til grunn innføring av månadstak på 40 passeringar for begge takstgrupper. Det er venta at 10 pst. av trafikken vil vere fritatt frå bompengavgift som følgje av eit slikt månadstak. Dette talet baserer seg på erfaringstal frå andre, samanliknbare bompengepakkar.

Fram til oppstart av innkrevjinga i dei nye bomstasjonane i 2021 fortset innkrevjinga i bomstasjonen på Spissøya som i dag, men takst- og rabattsystemet vert endra i tråd med føresetnadene i Prop. 1 S Tillegg 2/Inst. 13 S (2015–2016). Etter 2021 er det lagt til grunn same takst- og rabattsystem som i dei nye bomstasjonane.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke. Taksten for køyretøy i takstgruppe 2 vert to gonger taksten til takstgruppe 1. Det vil ikkje bli gitt brikkerabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det vert lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal betale inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy.

Det er føresett at den reviderte Bømlopakken skal betalast ned i løpet av 15 år etter at dei nye bomstasjonane er sett i drift i 2021. Med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn,

er det rekna med at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere 20–22 kr i det nye bompengelopplegget. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande grunntakstar utan rabatt (i 2018–prisnivå):

- Takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3500 kg og køyretøygruppe M1): om lag 38–45 kr
- Takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3501 kg med unntak av køyretøy i køyretøygruppe M1): om lag 76–90 kr

I tillegg til timesregel er det lagt til grunn eit passeringstak på 40 passeringar pr. måned for alle køyretøy med gyldig brikke og avtale. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

I tråd med nye rutinar for handtering av uvisse i bompengeproposisjonar, jf. Prop. 1 S (2016–2017), kan bompengetakstane justerast slik at gjennomsnittstaksten blir oppretthalden. Elles skal takstane justerast i samsvar med prisutviklinga.

Ved kostnadsauke i prosjekta skal porteføljen reduserast. Dersom prosjekt vert rimelegare enn venta, kan andre prosjekt kome inn.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Innkrevjingstid: 15 år
- Lånerente: 5,5 pst. dei fyrste 10 åra, og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst. dei fyrste 10 åra, så 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 17 mill. kr
- Årlig prisstigning: 2,0 pst.
- Netto lånegjeld pr. 31.12.2017 er 414 mill. kr

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeinntekter i perioden 2018–2035 rekna til om lag 1 573 mill. kr. Av dette skal om lag 414 mill. kr nyttast til nedbetaling av eksisterande gjeld. Om lag 336 mill. kr vil gå til rente på lån, og innkrevjingskostnadene er venta å verte 269 mill. kr.

6 Styring av Bømlopakken

Det er etablert eit kontaktutval med representantar frå Bømlo bomvegselskap, Bømlo kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Utvalet har styrt og koordinert gjennomføringa av Bømlopakken. Kontaktutvalet skal vidareførast utan Bømlo bomvegselskap. Ferde AS skal møte i kontaktutvalet når aktuelle saker for bompengeinnkrevjinga er på agendaen.

Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadane for nokre prosjekt/tiltak aukar, vil dette innebere at andre prosjekt ikkje blir gjennomførte. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føresett, blir det plass til fleire prosjekt/tiltak eller innkrevjingsperioden kan reduserast.

Sidan Bømlopakken har ein prioritert liste med reserveprosjekt, vert det ikkje problematisk å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

7 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av kapittel 8. Tilråding, må Hordaland fylkeskommune fatte vedtak om å stille garanti ved sjølvskuldnargaranti for maksimalt låneopptak med grense opptil 954 mill. kr for Bømlopakken.

Den fylkeskommunale garantien er må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år.

8. Tilråding

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

1. [Kommunenstyret/Fylkestinget] sluttar seg til det føreslåtte opplegget for revisjon av Bømlopakken slik det er skissert i det faglege grunnlaget frå Statens vegvesen Region vest datert 14.05.2018. Dette inneber eit bompengbidrag på 554 mill. 2018-kr til den reviderte pakken. Ramma for bompengar vert endeleg fastsatt etter KS2 av pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 298 mill. 2018-kr og Bømlo kommune med 1,7 mill. kr i 2018.

2. Det vert lagt til grunn at utbygginga i den reviderte pakken skjer i 2018-2023.

3. Det skal etablerast fire nye bomstasjonar rundt Svortland sentrum i 2021. Bompengereinkrevjinga i bomstasjonen på Spissøya skal fortsette med endra takstar frå og med 2021. Bompengereinkrevjinga skal fortsette på ferjesambandet Buavåg-Langevåg til og med 2035.

4. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal ha inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy.

5. Det er lagt til grunn innføring av eit månadleg passeringstak på 40 passeringar for begge takstgrupper. I tillegg blir det innført timesregel.

6. Når innkrevjinga i dei nye bomstasjonane startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 20-22 kr (i 2018-kr) i alle fem bomstasjonane. Dette tilsvarar om lag:

-38-45 kr for køyretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale)

-Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg (ekskl. Kjøretøy i kjøretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale) betaler dobbel takst.

7. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevjinga tek til.

8. Bompengerperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart i dei fire nye bomstasjonane.

9. Fram til innkrevjinga kan starte i det nye bompengeropplegget, fortset innkrevjinga som før i eksisterande bomstasjon på Spissøya og i ferjesambandet Langevåg–Buavåg. Takst- og rabattsystemet i bomstasjonen på Spissøya skal snarleg leggjast om i tråd med føresetnadene i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Dette skal gjerast i eiga sak.

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 867 mill. kr for heile Bømlopakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 954 mill. kr. Garantien vert gitt med pant i bompengeselskapets 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 frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. 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 25 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realkostane med inntil 20 % og ein forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lån. Det føresettast at garantien vert sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.

12. Ansvar for innkrevjing og delfinansiering av Bømlopakken med bompengar skal leggjast inn i det regionale bompengeselskapet Ferde AS i tråd med den nye organiseringa i bompengesektoren.

Vedlegg 1

Revisjon av Bømlopakken

Forslag til delfinansiering med bompengar

Grunnlag for lokalpolitisk behandling

Statens vegvesen Region vest

Bergen 14.05.2018

Innhald

1. Innleiing	3
2. Omtale av prosjekt	4
2.1 Ferdigstilte prosjekt i Bømlopakken.....	4
2.2 Attståande prosjekt i Bømlopakken som ikkje er sett i produksjon per 31.12.2017	5
2.1 Nye aktuelle prosjekt i Bømlopakken (reserverliste)	8
2.2 Andre tiltak	10
2.2.1 Bomstasjonar	10
2.2.2 Ramme til mindre tiltak.....	10
2.3 Oversikt over prioriterte prosjekt i revisjon av Bømlopakken	11
3. Planar og vedtak.....	12
3.1 Planstatus	12
3.2 Politiske vedtak	12
4 Bompengar.....	15
4.1 Nytteprinsippet.....	15
4.2 Bompengesystem i revidert Bømlopakke	16
4.3 Bompengetakst.....	20
5. Trafikkgrunnlag	23
5.1 Regional Transportmodell (RTM).....	23
5.2 Trafikkvekst etter omlegging.....	24
6. Finansieringsplan	24
6.2 Fylkeskommunale midlar	26
6.3 Kommunale midlar	27
6.4 Bompengelskapets balanse.....	27
6.5 Bompengar	27
7. Handtering av uvisse	27
7.1 Bruk av gjennomsnittlig inntekt per passering.....	28
8. Sensitivitetsberekningar	28
9. Tilråding.....	28

1. Innleiing

Bømlopakken blei vedtatt i 2009 gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 78 (2008–2009 «Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland.»)

Pakken inneheldt 18 vegprosjekt på dåverande riks- og fylkesvegnett, og var føresett finansiert innanfor ei økonomisk ramme på 1003 mill. 2009 kroner. Finansieringa er basert på fylkeskommunale midlar, statlege midlar som etter forvaltningsreforma i 2010 blei gjort om til fylkeskommunale midlar, kommunale midlar og bompengar. I tillegg har fylkeskommunen lagt til kompensasjon for auke i arbeidsgjevaravgifta frå 2013. Bompengar åleine er føresett å utgjere 642 mill. kroner eller 64 pst. av den økonomiske ramma. Ved utgangen av 2017 er 12 prosjekt realiserte.

Innkrevjinga av bompengar starta opp i mai 2013. I perioden frå innkrevjinga starta opp og fram til medio 2016 er talet på passeringar gjennom bomstasjonen på Spissøy om lag 30 % høgare enn forventa, og inntektene mellom 15 til 20 pst lågare enn føresett. Årsaka til lågare inntekter enn føresett er mange. Det er mellom anna fleire trafikantar enn venta som nytter førehandsbetaling mot høg rabatt, og delen elbilar er monaleg høgare enn det som vart lagt til grunn.

I møte i kommunestyret 7. desember 2015 slutta Bømlo kommune seg til søknaden frå Bømlo Vegselkap AS om å justere takstane i pakken frå kr 60 til kr 80 for takstgruppe 1, og frå kr 120 til kr 160 for takstgruppe 2. Dei nye takstane blei sett i kraft 9. mai 2016. Takstjusteringa medførte ein auke i gjennomsnittlig inntekt per passering frå om lag kr 38 til om lag kr 45 om ein ser tala frå 10. mai til 31. desember 2015 mot 2016. Frå 1. januar til 31. juli 2017 har gjennomsnittlig inntekt per passering falt til om lag kr 44.

Takstauken som blei gjennomført i 2016 er ikkje tilstrekkelig til å fullfinansiere porteføljen i Bømlopakken. Dersom økonomien i pakken ikkje blir styrka, vil fleire av prosjekta stå i fare for ikkje å bli bygd ut. På denne bakgrunn har kommunestyret i Bømlo vedtatt at Bømlopakken skal reviderast. Gjennom revisjonen er det òg finansieringsmoglegheiter for nokre nye prosjekt. Revisjonen av Bømlopakken legger opp til eit meir rettferdig system for innkrevjing av bompengar, som fordeler betalinga av bompengar på fleire trafikkantar i kommunen.

2. Omtale av prosjekt

2.1 Ferdigstilte prosjekt i Bømlopakken

Bømlopakken har sidan start av innkrevjinga i 2013 realisert følgjande prosjekt (oppdatert per 31.12.2017):

Tabell 1 Medgåtte kostnader prosjekt i Bømlopakken pr 31.12.2017 (mill. 2018-kr)

Prosjekt	Planstatus	Sum forbruk i perioden 2009–2017 omregnet til 2018-kr
Fv 541 Langevåg – Løvegapet	Ferdig bygget	5,551
Fv 11 Langevåg – Eidesvik	Ferdig bygget	0,00
Fv 542 Hollundskjosen – Hollundalen	Ferdig bygget	42,74
Fv 541 Rundkjøring Rubbestadneset	Ferdig bygget	10,07
Fv 541 Hollundsaldalen – Stokkabekken	Ferdig bygget	86,52
Fv 541 Miljøgate Rubbestadneset	Ferdig bygget	17,71
Fv 541 Stokkabekken – Rubbestadneset		183,91
Fv 14 Svortland – Økland (Staveland–Bjødledalen)	Ferdig bygget	44,18
Fv 542 Stokkabekken – Siggjarvåg	Under bygging	377,66
Fv 542 To-planskryss Stokkabekken	Under bygging	0,78
Fv 542 Bømlø bomstasjon	Ferdig bygget	3,73
Fv 542 Røyksund – Eikeland sør	Ferdig bygget	31,72
Fv 542 Røyksund – Eikeland nord	Under bygging	23,41
Fv 18 Laurhammarkjosen – Urangsvåg	Ferdig bygget	0,00
Fv 18 Strakstiltak	Ferdig bygget	14,66
Fv 18 Urangsvåg – Brandasund (Klubbo og Myro)	Ferdig bygget	29,52
Fv 541 Hestaneset – Tjong	Ferdig bygget	172,27
Fv 541 Tjong – Løvegapet	Ferdig bygget	50,73
Fv 19 Rubbestadneset – Rolfsnes (Agakryssset – Rolfsnes – byggeplan pågår)	Delvis bygd, ikkje regulert	7,77
Fv 541 Sakseid – Hestaneset	Reguleringsplan godkjent	9,06
Fv 541 Ekornsæter – Sakseid	Reguleringsplan venta godkjent 2018/2019	0,91
Fv 12 Sakseid – Grønnevik	Ikkje regulert	0,00
Fv 542 Notland – Mosterhamn	Reguleringsplan venta godkjent 2018	0,00
Fv 23 Tormodsetre – Gilje	Ikkje regulert	0,00
Div		30,96
Sum kostnader på pakken		1 143,9

Samla kostnad for realiserte prosjekt er 1 143 mill. 2018-kroner. I tillegg har Bømlø vegselskap og Bømlø kommune betalt rekningar for nær 51 mill. 2018-kr i tidleg fase av pakken. Totalt er det investert for om lag 1 194 mill. 2018-kr.

Under følgjer ei omtale av dei største prosjekta som er realisert gjennom Bømlopakken. Det vil gå med noko sluttkostnader med nokre av prosjekta i 2018.

Nedanfor er nokre av dei siste prosjekta som er realisert omtala:

2.1.1 Fv. 542 Stokkabekken – Siggjarvåg 420 mill. 2017-kr

Prosjektet omfattar etablering av 7,2 km ny veg med gang- og sykkelveg mellom Stokkabekken og Siggjarvåg, toplanskryss i Stokkabekken, kanalisert t-kryss ved Ekornsæter og Skogadalen/Foldrøy. Veglinja er bygga med breidde på 10 meter. Gang- og sykkelvegen

har 3 meter breidde. Prosjektet vart opna for trafikk 27. juni 2017. Sluttrekning i 2018 og endeleg sluttkostnad er godt innanfor venta kostnader på 420 mill. 2017-kr.

2.1.2 Fv. 541 Stokkabekken – Rubbestadneset 199,4 mill. 2017-kr

Prosjektet omfattar om lag 3 km ny veg frå Stokkabekken til Rubbestadneset med ny bru på 70 meter over Stongarvågen. Prosjektet inkluderer òg etablering av miljøgata på Rubbestadneset. Vegen vart opna for trafikk 03.03.2014.

2.1.3 Fv. 541 Hestaneset – Tjong 165 mill. 2017-kr

Prosjektet består av 5,2 km vegutbetring, hovudsakleg i eksisterande trasé. Vegen er lagt i ny trasé forbi Hope og Holme. Det er etablert nytt kryss med avkøyring til Hope og Grutle, og eit nytt kryss med avkøyring til Holme. Vegen vart opna for trafikk 18.03.2016.

2.1.4 Fv. 541 Tjong – Løvegapet 65 mill. 2017-kr

Prosjektet omfattar omlegging/utbetring langs eksisterande veg, samt bygging av gang- og sykkelveg langs delar av strekninga. Vegen vart opna for trafikk desember 2017 og sluttkostnad kjem i 2018.

Det skal ikkje være prosjekt under bygging i 2018. Det vil stå att noko restarbeid og sluttkostnader på ferdigstilte prosjekt. Kostnadene i 2018 fordelar seg slik (i mill. kr)

Tabell 2 Sluttkostnadar i 2018 for ferdigstilte prosjekt

Veg	Vegstrekning	Kostnad 2018-kr
Fv. 542	Stokkabekken – Siggjarvåg	32
Fv. 542	Røysund – Eikeland nord	1
Fv. 541	Tjong – Løvegapet	16
Fv. 19	Rubbestadneset – Rolfsnes	8
Kostnader sluttrekningar ferdigstilte prosjekt		57

2.2 Attståande prosjekt i Bømlopakken som ikkje er sett i produksjon per 31.12.2017

Tabell 3 Kostnader attståande prosjekt i Bømlopakken

Pri.	Veg	Vegstrekning	Tiltak	Kostnad 2018-kr
13	Fv 19	Rubbestadneset – Rolfsnes	Vegutbetring/ny veg mellom Brubaken og Stongarvågen	43
14	Fv 541	Sakseid – Hestaneset	Veg i delvis ny trasé, samt opprusting av eksisterande veg	410
15	Fv 541	Sakseid–Ekornsæter	Veg i delvis ny trasé, samt opprusting av eksisterande veg	204
16	Fv 12	Sakseid – Grønnevik	Punktutbetringar med breiddeutviding og bygging av møteplassar	11
17	Fv 542	Notland – Mosterhamn	Veg i delvis ny trasé, samt opprusting av eksisterande veg	33
18	Fv 23	Tormodsetre – Gilje	Punktutbetringar med breiddeutviding og bygging av møteplassar	15
Totalt				716

2.2.1 Rubbestad–Rolfesnes (Brubakken–Stongarvågen)

På strekninga fv. 19 Rubbestadneset–Rolfesnes er det gjort nokre utbetringar i regi av Bømlopakken. Prosjektet er likevel med på lista over attståande prosjekt, sidan utfordringane på strekninga ikkje er løyst. Deler av denne strekninga, mellom Aggakrysset og Rubbestadneset, viste seg vanskeleg å ruste opp. Ein del av strekninga er skredutsett, ig det er utfordrande å etablere tunnel på grunn av bergkvaliteten. Vidare utbetringar på eksisterande veg er vurdert å koste om lag 40 mill. kr. Dette vil ikkje gje ein fullgod standard med tofeltsveg og gang- og sykkelveg.

Statens vegvesen og kommunen vurderer no å planlegge ein erstatningsveg for dagens veg mellom Brubakken og Stongarvågen. Rubbestadneset er eit utviklingsområde for næring og busetnad. Det vert vurdert å leggje rekkjefølgjekrav på utbyggarar av både næringsverksemdar og bustadfelt for å fullfinansiere ein erstatningsveg. Ved å stengje eksisterande veg for trafikk ved det skredfarlege området, kan ein både løyse skredutfordringane og redusere trafikken på eksisterande veg vesentleg. Kostnaden med erstatningsveg er vurdert ti å koste om lag 83 mill. kr. Kostnadsoverslaget er basert på erfaringstal for tofelts hovudveg med gang- og sykkelveg. Det er lagt til grunn eit bidrag i Bømlopakken på 43 mill. kr. Det resterande må eventuelt finansierast med andre midlar.

2.2.2 Fv. 541 Sakseid – Hestaneset

Fv. 541 er hovudvegen nord–sør på Bømlo. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er om lag 1200. Vegen har mykje tungtrafikk og har delvis låg standard.



Vegen har mykje tungtrafikk og har til dels særleg dårleg standard. Det er varierende standard i dag på strekninga. Det meste av vegen er smal med krappe kurver. Vegbreidda varierer mellom 5 og 9 m på strekninga. Det er mangelfulle tilbod til mjuke trafikantar på det meste av strekninga. Fartsgrensa er 50 km/t i tettbygd strøk og fartsgrensa varierer mellom 60 og 80 km/t utanfor tettbygde område.

Deler av strekninga har dårleg bæreevne. Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for auka vegstandard på deler av strekninga, samt betre tilhøva for mjuke trafikantar på delar av strekninga. Ny veg på 9 900 meter vil betre kurvar og sikttilhøve. Saman med sanering av avkøyrslar gjev dette ein tryggare veg. Ny veg vil verte kortare enn dagens. Ein vil oppnå samanhengande tofeltsveg på heile strekninga.

Prosjektet har godkjend reguleringsplan. Det er gjort kostnadsanslag og prosjektet er kostnadsrekna til totalt 402 mill. 2017–kr med ein usikkerheit på $\pm 10\%$. Ved å legge Finansdepartementet budsjettindeks for veganlegg til grunn blir kostnaden 410 mill. 2018–kr.

Anleggstart er planlagt januar 2019 med anleggstid 2,5 år.

2.2.3 Fv. 541 Sakseid – Ekornsæter

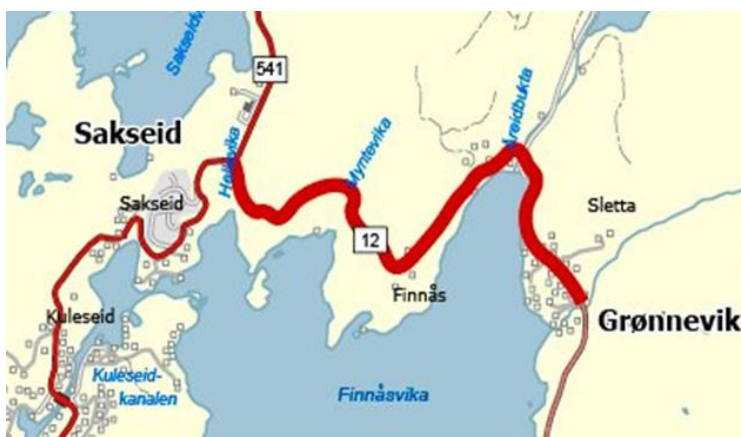
Prosjektet omfattar vidare utbygging nord for Sakseid og til Ekornsæter. Vegen har i dag for låg standard i høve dagens trafikk. Som for Sakseid –Hestaneset består trafikken av mykje tungtrafikk. Vegen er smal med knapp kurvatur og vegbreidda varierer for det meste mellom 5 og 6 m. Det er i dag fartsgrense på 60 km/t og 80 km/t på strekninga. Det er spreidd busetnad langs strekninga og lite tilrettelagt for mjuke trafikantar. Delar av strekninga har dårleg bæreevne.



Reguleringsplanarbeidet er i gang, og ein tek sikte på å at vegen skal rustast opp til tofelts veg med parallell gang og sykkelveg på heile strekninga. Delar av strekninga vert planlagt som ny trasé aust for Erlandsvatnet. Vegen vil verte 4000 m lang og ha fartsgrensa på 80 km/t. Prosjektet vil betre framkomsten og trafikktryggleiken på heile strekninga.

Reguleringsplan er venta godkjent seint i 2018. Anleggsstart kan skje hausten 2020. Kostnadene er vurderte til 200 mill. kr basert på erfaringstal for meterpris. Det føreligg ikkje reguleringsplan og difor er det ei usikkerheit på $\pm 40\%$.

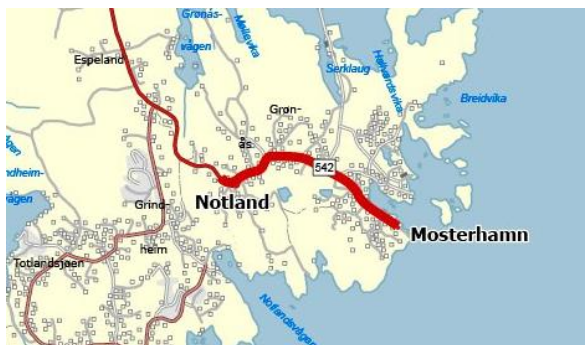
2.2.4 Sakseid – Grønnevik



Vegen har ein ÅDT på 450. Vegen har ein dårleg stand. Den er smal og med knapp kurvatur.

Prosjektet går i hovudsak ut på punktutbetringar med breiddeutviding og bygging av møteplassar langs eksisterande veg. Utbetringane skal finansierast med ei ramme på 11 mill. kr.

2.2.5 Fv. 542 Notland–Monsterhamn



Deler av strekninga har ein ÅDT på 1600. Prosjektet omfattar omlegging eller utbetring langs eksisterande veg, samt bygging av gang- og sykkelveg langs deler av strekninga.

Kostnadane er vurdert til 33 mill. kr basert på reguleringsplanforslag. Det stemmer godt med erfaringstal frå andre prosjekt på

løpemetervis. Ved å setje dette talet som ei øvre ramme reduserer ein risikoen for meirkostnader.

2.2.6 Fv.23 Tormodsetre–Gilje



Vegen har ein ÅDT på 750. Veggen har ein dårleg stand. Den er smal og med knapp kurvatur.

Prosjektet går i hovudsak ut på punktutbetringar som breiddeutviding og bygging av møteplassar langs eksisterande veg. Ein set av ei ramme på 15 mill. kr til utbetringane.

2.1 Nye aktuelle prosjekt i Bømløpakken (reserveliste)

2.1.1 Fv. 17 Olakjosen – Laurhammerkjosen

Fv. 17 går frå kryss med fv. 18 i Laurhammerkjosen til kryss med kommunal veg ved Høletjørna og på kommunal veg fram til kryss med fv. 14 ved Olakjosen. Veggen går gjennom bustadområde, den har lav standard og manglar løysing for gåande og syklende. Prosjektet omfattar 1350 meter ny fylkesveg, 630 meter ny kommunalveg, samt midlertidig fylkesveg på 160 meter. Med ei ramme på 25 mill. kr kan ein gjere punktutbetringar med kurveutvidingar og møteplassar.

2.1.2 Fv. 15 Grindheimsvegen / Totlandsvegen

Prosjektet omfattar punktutbetring av fylkesvegen med etablering av gang- og sykkelveg over ei lengde på 3800 meter. Bustadsutviklinga med byggefelt har utløyst behov for å utbetre vegen for mjuke trafikantar. Med ei ramme på 50 mill. kr kan ein betre løysingane for mjuke trafikantar. Det er utført kostnadsberekningar for prosjektet etter anslagsmetoden.

2.1.3 Fv. 541 Kulleseid – Rasteplass

Rasteplassen skal utformast med høg estetisk standard og er regulert i planen for fv. 541 Sakseid – Hestaneset. Kostnadane for etablering av rasteplassen er ikkje ein del av vegprosjektet. Det er laga ein reguleringsplan og gjort kostnadsoverslag etter Anslag metoden. Kostnaden på 5 mill. kr har difor ei usikkerheit på +/- 10 %.

2.1.4 Ny veg Tverråno – Hollundsdalen

Dette er ein ny veg som vil avlaste trafikk på fv. 542 gjennom sentrum av Svortland. Den vil òg vere ei god avlasting for idrettsvegen frå Hollundskjosen til skule- og idrettsenteret, og vil gjere det lettare å vidareutvikle skule- og idrettsområdet. Prosjektet er ikkje planlagt og det er difor sett på erfaringar med løpemeterpris på tofeltsveg med gang- og sykkelveg. Kostnaden er vurdert til pm lag 100 mill. kr. Kostnadstalet har ein usikkerheit på +/- 40 %.

2.1.5 Fv. 542 Miljøgate Svortland

Det er eit mål å tone ned køyrevegen til fordel for ei miljøgateløysing der mjuke trafikantar er prioritert. Miljøgateprofil i austleg del av sentrum er tenkt vidareført. Det skal etablerast fartsreducerande tiltak og leggst til rette for gåande, syklande og kollektivtrafikk. Kommunen har starta arbeid med reguleringsplan. Det er ikkje rekna på kostnader og talet som er sett opp på 30 mill. kr er ei ramme.

2.1.6 Fv. 23 Tverråno – Alvsvåg

Dei utløyssande faktorane for prosjektet er at dagens fylkesveg ikkje følgjer krava til vegstandard, trafikkisikkerheit eller funksjon som hovudveg for Svortland sentrum. Vegen er høgt prioritert i Bømlo kommune i forhold til trafikkisikkerheit og GS-vegssystem. Sidan det er lagt opp til utbygging av bustadområdar i kommunedelplanen, så vil dette gi et større behov for utbetring av vegstrekninga. Prosjektet omfattar etablering av ny veglinje frå Tverråno til Alvsvåg på om lag 1500 m.

Tiltaket er vurdert å koste 70 mill. kr med ein usikkerheit på +/- 40 %. Det er gjort kostnadsvurderingar ut frå erfaringstal for meterpris. Reguleringsplanarbeidet for prosjektet er starta.

2.2 Andre tiltak

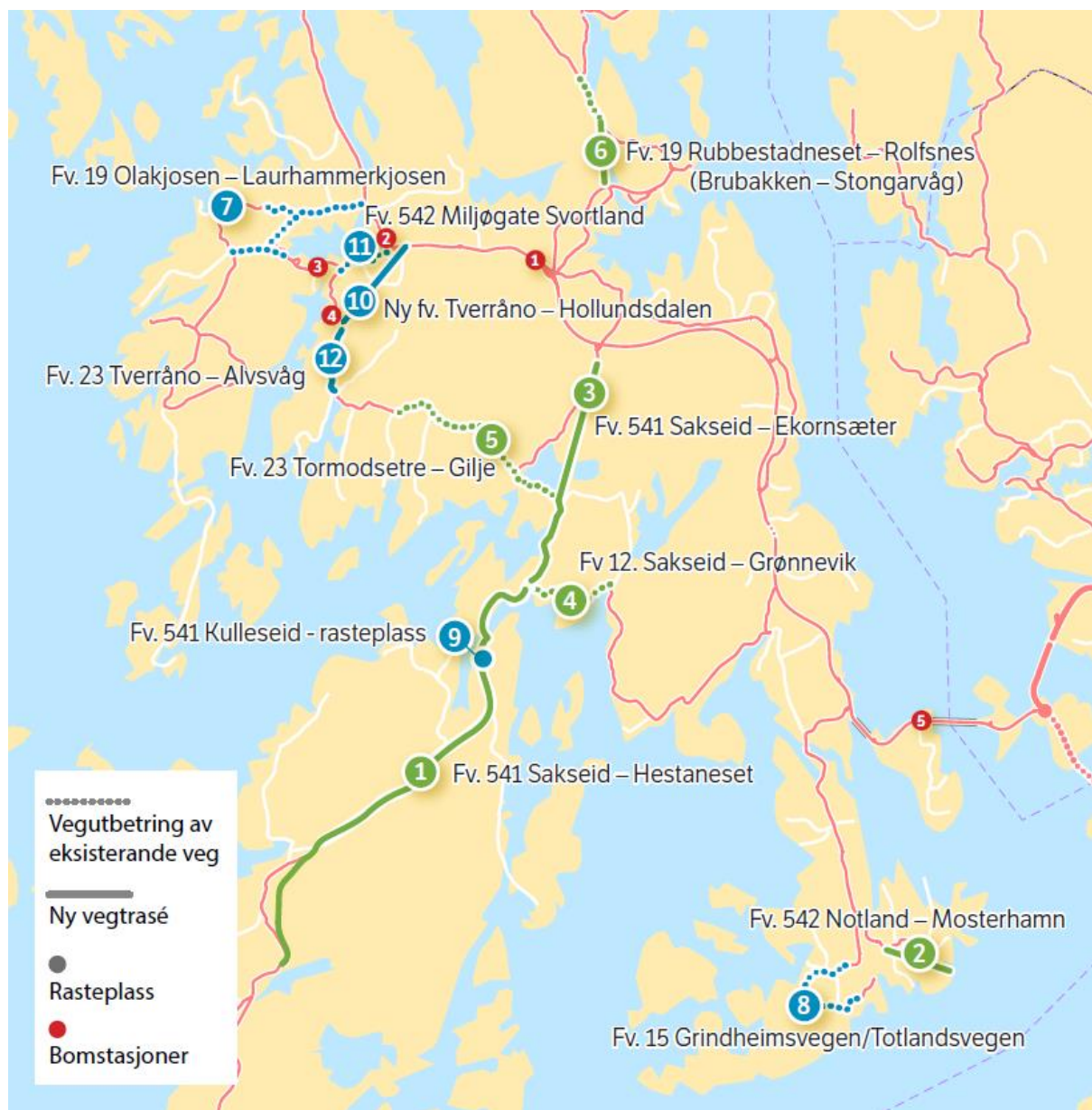
2.2.1 Bomstasjonar

Det må settast av ei ramme til å bygge nye bomstasjonar. Erfaringstal visar at ein bomstasjon kostar om lag 1,5 mill. kr. I tillegg kjem kostnader knytt til prosjektering, grunnnerverv og el-anlegg. Det vert sett av 10 mill. kr til tiltaket.

2.2.2 Ramme til mindre tiltak

Det vert sett av ei ramme på 65 mill. kr til diverse mindre tiltak, for å ruste opp og fornye eksisterande fylkesvegar med sikte på å betre trafikktryggleik. Ramma kan vere salderingspost dersom nokre prosjekt vert å koste meir.

2.3 Oversikt over prioriterte prosjekt i revisjon av Bømlopakken



Figur 1 Prioriterte prosjekt i revider Bømlopakke og plassering av bomstasjonar

3. Planar og vedtak

3.1 Planstatus

Tabell 4 Planstatus over prioriterte prosjekt i revidert Bømlopakke

Pri.	Veg	Vegstrekning	Planstatus	Total kostnad 2018 - 2023
1	Fv 541	Sakseid – Hestaneset	Reguleringsplan vedtatt	410
2	Fv 542	Notland – Mosterhamn	Reguleringsplan venta godkjent våren 2018	33
3	Fv 541	Sakseid–Ekornsæter	Reguleringsplan venta godkjent hausten 2018	204
4	Fv 12	Sakseid – Grønnevik	Ikkje behov for reguleringsplan	11
5	Fv 23	Tormodsetre – Gilje	Ikkje behov for reguleringsplan	15
6	Fv 19	Rubbestadneset – Rolfsnes (Brubakken–Stongarvåg)	Manglar reguleringsplan	43
		Ramme til mindre utbetringar	Ikkje behov for reguleringsplan	65
		Bomstasjonar	Manglar reguleringsplan	16
		Sluttrekninger ferdigstilte prosjekt	Ferdig bygd	57
Totale kostnader Bømlopakke II				854
Reserveliste				
7	Fv 17	Olakjosen – Laurhammerkjosen	Ikkje behov for reguleringsplan	25
8	Fv 15	Grindheimsvegen/Totlandsvegen	Manglar reguleringsplan	51
9	Fv 541	Kulleseid – rasteplass	Reguleringsplan vedtatt	5
10	Ny	Tverråno – Hollundsdaalen	Manglar reguleringsplan	102
11	Fv 542	Miljøgate Svortland	Reguleringsplanarbeidet starta	31
12	Fv 23	Tverråno – Alsvåg	Reguleringsplanarbeidet starta	72
Totalkostnader reserveliste				286

3.2 Politiske vedtak

Bømlo kommune har ved tre høve handsama revisjon av Bømlopakken.

3.2.1 Kommunalt vedtak 7.12.2016

I møte 7. desember 2016 vedtok kommunen at det skulle utarbeidast ei utgreiing for mogleg revisjon av Bømlopakken:

«Bømlo kommune vil be om ei utgreiing om moglegheit for revisjon av Bømlopakken, med mål om å sikra gjennomføring av alle planlagde prosjekt, og analyse av eventuelt nye, viktige prosjekt. Den må innehalde ei utgreiing om ulike modellar for bompengefinansiering, også nye bomstasjonar.»

I den reviderte pakken er det opna opp for å vurdere både nytt bompengesystem og etablering av nye bomstasjonar.

3.2.2 Kommunalt vedtak 24.04.2017

I møte 24. april 2017 fatta kommunestyret følgjande vedtak i sak 39/17:

1. Bømlopakke II skal frå oppstart praktisere dei nye retningslinjene for takst- og rabattsystem vedteken i Stortinget i samband med handsaming av prp. 1 Tillegg 2 – 2015/16.

2. Alle prosjekt i Bømlopakke I skal realiserast dvs. punkt 1–5 i tabellen. I tillegg skal punkt 7 og 8 realiserast først, viss det er økonomisk grunnlag for det med den innkrevjinga som ligg til grunn i dette framlegget og deretter evt. dei øvrige prosjekta.

Pri.	Vegstrekning	Lengde	Status – regulering	Kommentar / merknad
1	FV 541 Sakseid – Hestaneset		Tilnærma Godkjent plan	361 mill.
2	FV 542 Notland– Møsterhamn		Plan under arbeid	20,9 mill (Denne kalkylen er for låg)
3	FV 541 Sakseid – Ekornsæter		Planoppstart Mai 2017	201 mill
4	FV 12 Sakseid – Grønnevik		Punkttoppgradering	Ca. 10 mill.
5	FV 23 Tormodsetre– Gilje		Punkttoppgradering	Ca. 15 mill.
6	FV 541 Kulleseid – rasteplass		Ikkje starta regulering	Ca. 5 mill. Rasteplass v. Kanalvokterbustaden
7	FV 17 Olakjosen– Laurhammerkjosen		Punkttoppgradering	Ca. 25 mill.
8	FV 15 Grindheimsv/Totlandsv.		Gang–sykkelveg med punkttoppgradering	Ca. 50 mill
9	Ny veg Tverråno– hollundsdaalen	Ca 3 km	Ikkje starta regulering	60. mill
10	FV 19 Brubakken – Stongervåg		Ikkje starta regulering	Ny trase utanom Rubbestadneset sentrum

3. Det blir innført ein bomring rundt sentrum med 4 innkrevjingspunkt (sjå kart som følgjer saka). Dette blir ein indre bomring. Innkrevjingspunktet på Spissøy utgjer den ytre bomring. I tillegg vert det sett opp bommar følgjande stader:

- Arm mot Rubbestadneset v. Stangervågsbrua
- Arm til Møster v. Røyksundbrua
- Finnås – ved Sakseid T-en på arm sørover eller ved Thormodsæter arm sørover (begge skal utgreiast).

4. Kommunestyret fastset einskildtaksten til 32,50/ 65,- kroner – lik takst ved alle innkrevjingspunkt.
 5. Det blir innført eit passeringstak på 832,- for lette og 1664,- for tunge bilar.
 6. Det skal innførast halvtimerregel. Alle passeringar innanfor ein halvtime, også ved same passeringpunkt, tel berre som ei passering.
 I bomringen rundt Svortland sentrum skal det vera innkrevjing kun ein veg, ut av bomringen.

Det skal kostnadsbereknast med passering både ein og to vegar på dei tre nye innkrevjingspunkta og endeleg avgjerd om ein- eller tovegspassering blir avgjort ved endeleg handsaming av saka.

7. Innkrevjingsperioden skal vere 15 år med høve til å utvide med ytterlegare 3 år.
 8. Maksimal rabattsats utgjer 20 %. Dette er i samsvar med nasjonale retningslinjer.
 9. Ein skal legge til grunn ein trafikkvekst på 1% pr. år.
 10. Innkrevjing på ferjesambandet Langevåg – Buavåg vert vidareført etter same modell som i dag.
 11. Elbilar skal i utgangpunktet betale full takst. Inntil nasjonale retningslinjer opnar for å ta full takst for elbilar skal elbilar ha 50 % rabatt på full pris.
 12. Rådmannen får fullmakt til å gå i dialog med SVV for å få fram konkrete kalkylar på det konkrete framlegget kommunestyret vedtek. Dette skal danne grunnlag for nødvendige justeringar når kommunestyret skal gjere endeleg vedtak.
 13. Det skal vera god kostnadsstyring i alle prosjekta, og det er ein klar forventning om at prosjekta skal gjennomførast innanfor dei vedtekne rammene.
 14. Dersom det i innkrevjingsperioden skulle bli godkjent andre og meir effektive metodar for å kreve inn bompenger, må det opnast for at me kan vurdere dette for vår pakke, og implementere dette for resten av innkrevjingsperioden

3.2.3 Kommunalt vedtak 19.06.2017

Kommunestyret handsama Bømlopakke 2 på nytt i møtet 19. juni og fatta følgjande vedtak:

1. Bømlopakke II skal frå oppstart praktisere dei nye retningslinjene for takst- og rabattsystem vedteken i Stortinget i samband med handsaming av prp. 1 Tillegg 2 – 2015/16.

2. *Alle prosjekt i Bømlopakke I skal realiserast dvs. punkt 1-5 i tabellen. I tillegg skal punkt 6 og 7 realiserast først, dersom det er økonomisk grunnlag for det med den innkrevjinga som ligg til grunn i dette framlegget. Deretter vurderer ein gjennomføring av dei andre prosjekta. Her kan kommunestyret endra prioritering på eit seinare tidspunkt.*

Prioritet	Vegstrekning	Lengde (km)	Status - regulering	Kommentar / merknad
1	FV 541 Sakseid – Hestaneset		Tilnærma godkjent plan	361 mill.
2	FV 542 Notland- Mosterhamn		Plan under arbeid	20,9 mill (Denne kalkylen er for låg)
3	FV 541 Sakseid – Ekornsæter		Planoppstart Mai 2017	201 mill
4	FV 12 Sakseid - Grønnevik		punktoppgradering	Ca 10 mill.
5	FV 23 Tormodsetre- Gilje		Punktoppgradering	Ca 15 mill.
6	FV 17 Olakjosjen- Laurhammerkjosen		Punktoppgradering	Ca 25 mill.
7	FV 15 Grindheimsv/Totlandsv.		Gang-sykkelveg Punktoppgradering	Ca. 50 mill
8	FV 541 Kulleseid – rasteplass		Reguleringsarbeid ikkje starta	Ca. 5 mill. Rasteplass ved Kanalvokterbustaden

Prioritet	Vegstrekning	Lengde (km)	Status - regulering	Kommentar / merknad
9	Ny veg Tverråno- Hollundsdalen	Ca 3 km	Ikkje starta regulering	60. mill
10	FV 19 Brubakken – Stongervåg		Ikkje starta regulering	Ny trase utanom Rubbestadneset sentrum
11	Miljøgate Svortland	Ca 1 km	Har starta reguleringsplanarbeid	30 mill. ?
12	Tverråno – Alsvåg	Ca 1.5 km	Har starta reguleringsplanarbeid	70 mill.

3. *Det blir innført ein bomring rundt sentrum med 4 innkrevjingspunkt (sjå kart som følger saka). Dette blir ein indre bomring. Innkrevjingspunktet på Spissøy utgjer den ytre bomring.*
4. *Viss det viser seg på eit seinare tidspunkt at fleire bommar kan gje netto inntektsauke til vegbygging kan det setjast opp bommar følgjande stader:*
- Arm mot Rubbestadneset v. Stangarvågsbrua
 - Arm til Moster v. Røyksundbrua
 - Finnås – ved Sakseid T-en på arm sørover eller ved Thormodsæter arm sørover
5. *Kommunestyret fastset einskildtaksten til 37,-/ 74,- kroner – lik takst ved alle innkrevjingspunkt.*
6. *Det skal innførast halvtimesregel. Alle passeringar innanfor ein halvtime, også ved same passeringpunkt, tel berre som ei passering. Det skal vera einvegspassering ut gjennom bommane rundt Svortland sentrum.*
7. *Innkrevjingsperioden skal vere 15 år med høve til å utvide med ytterlegare 3 år.*
8. *Maksimal rabattsats utgjer 20 %. Dette er i samsvar med nasjonale retningslinjer.*
9. *Ein skal legge til grunn ein trafikkvekst på 1% pr. år*
10. *Innkrevjing på ferjesambandet Langevåg – Buavåg vert vidareført etter same modell som i dag.*
11. *Elbilar skal i utgangpunktet betale full takst. Inntil nasjonale retningslinjer opnar for å ta full takst for elbilar skal elbilar ha 50 % rabatt på full pris.*
12. *Det er ei klar forventning om at alle prioriterte prosjekt blir gjennomført. Kommunestyret krev god kostnadsstyring i alle fasar av prosjekta der førerandskalkylar må vere utgangspunktet for korleis prosjekt skal realiserast.*
13. *Dersom det i innkrevjingsperioden skulle bli godkjent andre og meir effektive metodar for å krevje inn bompengar, må det opnast for at me kan vurdere dette for vår pakke, og implementere dette for resten av innkrevjingsperioden.*

14. Dersom det skulle bli svikt i inntektene kan det få konsekvensar for kor mange prosjekt som skal realiserast ut over dei som ligg i prioritet 1–5. Som alternativ til å kutte prosjekt kan kommunestyret på eit seinare tidspunkt gjere ei reell heving av satsane til kr 40,- /80,- (2017 prisar). Kommunestyret kan også på eit seinare tidspunkt auke taket til 40 passeringar.
15. Satsane kan aukast i samsvar med prisstigning, i utgangspunktet kvart 3 år (ingen reell heving av satsane).

4 Bompengar

4.1 Nytteprinsippet

Eit viktig prinsipp som er førande for alle bompengeprojekt er *nytteprinsippet*; samanhengen mellom betaling av bompengar og nytten av bompengane. I St. meld. nr. 26 (2012–2013) kap. 6.4.1.2 omtalast nytteprinsippet. Det inneberer at dei som betaler bompengar skal ha nytte av prosjektet bompengane finansierer. På same måte skal dei som har nytte av prosjektet vere med å betale bompengar. Frå nytteprinsippet kan vi utlede eit bompengesystem som vil oppfylle krava til samheng mellom nytte og betaling.

I tillegg skal innkrevjinga av bompengar vere rasjonell. Konkret vil det innebere at innkrevjingskostnadane ikkje bør utgjere ein for stor del av brutto bompengar. Brutto bompengar er bompengeinntekter før frådrag for driftskostnadar. Driftskostnadane er summen av kostnader knytt til å drifte innkrevjingsutstyret samt drift av bompengeselskapet.

Ei av utfordringane ved etablering av eit bompengesystem er å fange opp dei trafikkstraumane som dreg nytte av tiltaka i pakken. Fleire bomstasjonar vil fange opp ein større del av trafikken enn få bomstasjonar. Den økonomiske byrda vert dermed fordelt på fleire trafikantar. Takstnivået kan reduserast for å oppnå same inntekt. Jo fleire som bidreg til større legitimitet vil bompengelopplegget få. Etter vedtaka fatta i kommunestyret er det laga eit system for innkrevjing av bompengar til finansiering av Bømlopakke 2.

I dagens bompengesystem på Bømlo er det berre trafikantar som kryssar kommunegrensa som betalar bompengar. Den interne trafikken på Bømlo har fått nytte av tiltaka som er gjennomført i pakken, utan at denne delen av trafikantane er med på å betale bompengar. Ved å etablere ein ny bomring rundt kommunesenteret Svortland vil ein etablere eit system som betre tek i vare nytteprinsippet. Dette ved at fleire som har – og har hatt – nytte av prosjekta i pakken betalar bompengar. Dette gjeld i hovudsak prosjekta:

7. Fv. 542 Hollundskjosen – Hollundsdalen
8. Fv. 542 Hollundsdalen – Stokkabekken
9. Fv. 542 Stokkabekken – Siggjarvåg
10. Fv. 14 Svortland – Økland

Det har også vore utreda etablering av fleire bomstasjonar, mellom anna på dei store attståande prosjekta, men denne tilnærminga er vald vekk på grunn av at bidraget til auka finansiering var lågt sett i høve til drift- og investeringskostnadane.

4.2 Bompengesystem i revidert Bømlopakke

Dagens bompengesystem inneheld ein bomstasjon på Spissøy. I tillegg er det innkrevjing av bompengar på ferjesambandet fv. 541 Langevåg–Buavåg. Innkrevjinga på ferja har eige takst- og rabattsystem, og inngår ikkje i ordninga for timeregel og månadleg passeringstak.

For Bømlopakke 2 er det foreslått eit bompengesystem som inneheld ein tett bomring rundt kommunesenteret Svortland, i tillegg til dagens bomstasjon på Spissøy. Innkrevjing av bompengar på ferjesambandet Langevåg– Buavåg vil halde fram som i dag.

I det reviderte systemet definerer bomstasjonen på Spissøy og bomringen rundt Svortland ein ytre og indre bomring.

4.2.1 Grunnlag for val av bompengesystem

Storparten av trafikken på Bømlo er lokaltrafikk. Ein vesentleg del av handel og servicetilbodet på Bømlo er lokalisert innanfor ein framtidig bomring rundt Svortland. I tillegg er det eit stort næringsområde med handel og service på Heiane i Stord kommune. Med redusert takstnivå samanlikna med dagens system, vil reisene til Stord verte relativt billigare for trafikantane. Vi må følgeleg rekne med at mange trafikantar òg vil gjere seg nytte av tilbodet på Heiane.

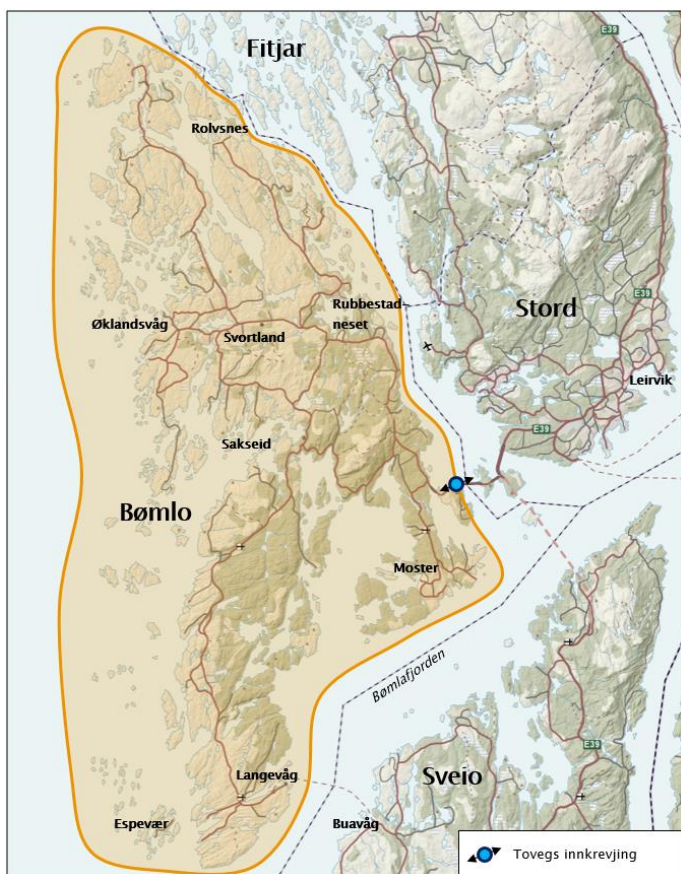
Mange trafikantar vil passere bomringen rundt Svortland dagleg. Både i form av arbeidsreiser og i næring. Kanskje fleire gongar per dag. Liknande kan vere situasjonen for bomstasjonen på Spissøy. På Bømlo er kollektivtilbodet mangelfullt og i liten grad eit reelt alternativ til bil. På Bømlo vil difor bilen, på kort og mellomlang sikt, framleis vere det sentrale framkomstmiddelet. Med eit nytt bompengesystem, som vil omfatte langt fleire trafikantar enn dagens system, er det viktig at den økonomiske belastninga både for enkeltpersonar og næringsdrivande blir føreseieleg og på eit fornuftig kostnadsnivå.

Gjennom revisjon av Bømlopakken er det lagt opp til at dagens takst- og rabattsystem blir avløyst av det nye takst- og rabattsystemet. I den nye ordninga er passeringstak avgrensa til berre å omfatte bomringar. Skal passeringstak kunne takast i bruk i ein revidert Bømlopakke, må difor bompengesystemet etablerast på ein slik måte at det kan definerast som ein bomring.

4.2.2 Bompengesystem – ytre og indre bomring

Ytre ring, sone 2

Det er foreslått eit bompengesystem som inneheld ein indre og ein ytre ring. Ytre ring vert definert som heile Bømlo kommune, og vert definert av dagens bomstasjon på Spissøy med tovegs innkrevjing av bompengar. Kartet under viser sonefordelinga for sone 2:

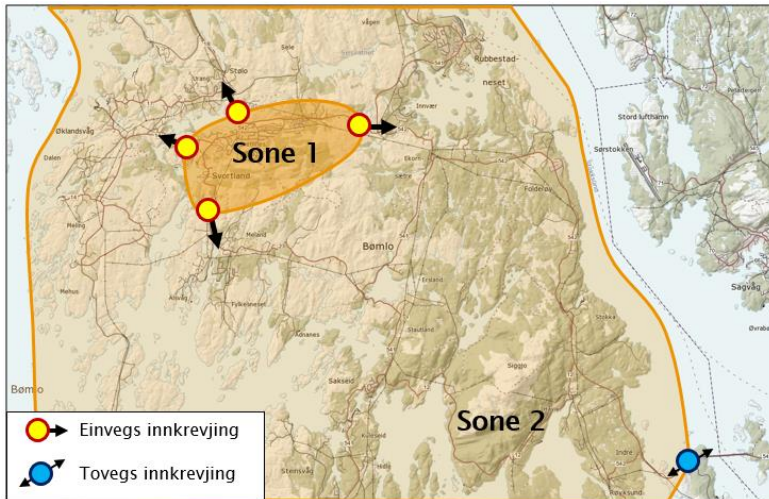


Indre ring, sone 1

Den indre ringen, sone 1, inneheld 4 bomstasjonar rundt kommunesenteret Svortland med innkrevjing av bompengar i retning ut av sonen. Sone 1 er tett for trafikklekkasjar. Det medfører at alle trafikantar som passerer ut av kommunesenteret vil bidra til pakken gjennom å betale bompengar i det nye systemet. Bomstasjonane vert plassert som følgjer:

- Fv. 542 Bremnesvegen
- Fv. 18 Hollundsvegen
- Fv. 14 Stavlandsvegen
- Fv. 23 Tverråvegen

Kartet under viser sonefordelinga for sone 1 med plassering av bomstasjonar og innkrevjingsretning.



Sone 1 omfattar området innanfor ringen rundt Svortland. Sone 2 omfattar heile Bømlo kommune utanom sone 1. Trafikantane kan køyre fritt innanfor kvar av sonene utan å betale bompengar. Det vert lagt opp til betaling av bompengar ved passering mellom sone 1 og sone 2, og mellom sone 2 og området utanfor Bømlo.

4.2.3 Plassering av nye Bomstasjonar

Dei nye bomstasjonane er vist i kartet på neste side. Nøyaktig plassering av kvar stasjon er skildra i kapitelet som følgjer.



Fv. 542 Bremnesvegen

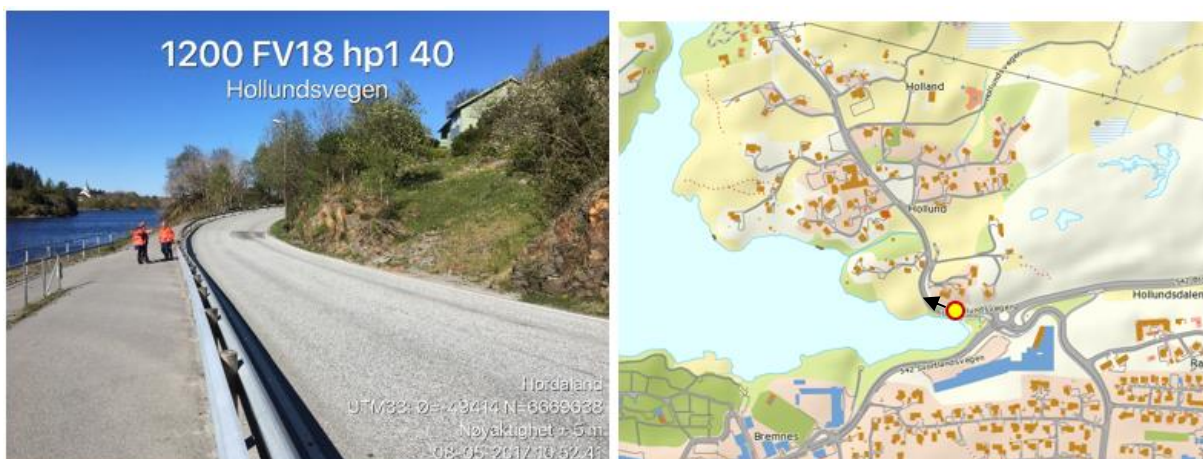
På Bremnesvegen vert bomstasjon plassert i heilportal over vegen. Teknisk bod kan etablerast ved gang- og sykkelveg. Tilkomst for servicebil via gang- og sykkelveg med innkøring frå bensinstasjon. Bildet viser mulig plassering for teknisk bod. Innkrevjing i

retning mot øst. (NB! Kilometervisning på bildet viser kor bildet er tatt, ikkje nøyaktig plassering av bomstasjonen).



Fv. 18 Hollundsvegen

Det er tilstrekkeleg plass til bomstasjon på rettstrekket mellom rundkøyring og sving. Teknisk bod kan plasserast ved eksisterande teknisk bod ved vatnet. Det vil vere tilkomst for servicebil via gang- og sykkelveg. Innkrevjing av bompengar i retning mot vest.



Fv. 14 Stavlandsvegen

Ved Stavlandsvegen er det etablert eit planert område på vestsida av vegen. Det er plass for teknisk bod og parkering for servicebil på planert område. Halvportal vil vere tilstrekkelig. Innkrevjing i retning mot sør.



Fv. 23 Tverråvegen

Ved Tverråvatnet er det funnet eigna plassering sør for busslomme for sørgående trafikk. Bomstasjon og teknisk bod kan etablerast på sideareal på vestsida av veien.



4.3 Bompengetakst

Det er lagt opp til to takstgrupper, der takstgruppe 1 består av køyretøy til og med 3500 kilo samt personbilar i køyretøykategori M1 i Autosys. Takstgruppe 2 består av køyretøy frå 3500 kilo med unnatak av personbilar i køyretøykategori M1. I tillegg er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av bompengetaksten til takstgruppe 1¹.

Kommunestyret i Bømlo har i møte 19.06.2017 fatta vedtak om at bompengetaksten skal vere 37 kroner for takstgruppe 1 og 74 kroner for takstgruppe 2 (2017-prisar) i alle bomstasjonar når det nye bompenge-systemet vert sett i drift. Taksten vert 38 kr i 2018-kr for takstgruppe 1 og 76 kr for takstgruppe 2.

¹ I Nasjonalbudsjettet for 2017 står det at Stortinget ber Regjeringa legge fram ei nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy skal betale inntil halvparten av taksten for konvensjonelle køyretøy. I denne saken er det føresett at den bindande regelen er trått i kraft når dei nye bomstasjonane vert sett i drift.

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Bompengetakst	38,00	76,00
20 pst. rabatt	30,4	

Bompengetaksten skal prisjusterast og skiltast i heile kroner. Taksten vert følgjeleg avrunda til heile kroner og prisjustert til aktuell kroneverdi når innkrevjing av bompengar i dei nye stasjonane vert sett i drift.

4.3.1 Rabattsystem

Gjennom Stortinget si behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) blei det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet. Dagens ordning med lokale tilleggsavtaler med førehandsbetaling for å oppnå rabattar vert avvikla. Den generelle rabatten ved bruk av AutoPASS-brikke vert sett til 20 pst. for takstgruppe 1. Det vert ikkje gitt rabatt til takstgruppe 2. Bakgrunnen for bortfall av rabatt for takstgruppe 2 er at denne gruppa køyretøy har krav til bruk av AutoPASS-brikke.

4.3.2 Timeregel og månadstak

I kommunen sitt vedtak frå 19. juni 2017 er det lagt til grunn fritak for fleire passeringar innanfor eit tidsrom på 30 minutt. Statens vegvesen meiner at ein fritaksregel med varighet på 30 minutt vil kunne føre til ikkje-ønska trafikale hendingar. Tidvis kan trafikantar oppleve å verte forseinka i trafikken som følgje av stor trafikk rundt Svortland sentrum. Ein vil unngå at gjennomfartstrafikken får unødige hastverk med å køyre gjennom bomstasjonen på Spissøya, som følgje av ein halvtimesregel. Det vert difor lagt til grunn timeregel gjeldande for alle bomstasjonane. Dermed betalar ein berre for éin passering innanfor éin time. Timeregel gjeld òg ved fleire passeringar av same bomstasjon innanfor ein time. Det er venta at 30 pst. av passeringane gjennom bomstasjonane vert fritatt for betaling som følgje av timeregel.

Det er innført månadstak i fleire bompengepakkar i Region vest. Månadstak betyr at eit køyretøy berre vert fakturert for eit visst tal passeringar per kalendermånad. Tabellen under viser kva for eit nivå passeringstaka ligg på, og kor stor del av trafikken som får fritak etter månadstak.

Prosjekt	Månadstak	Del fritak av total trafikk	
		2016	2017
Askøypakken	30 passeringar	6,0 %	5,2 %
Førdepakken	30 passeringar	22,2 %	20,9 %
Bergen	60 passeringar	3,5 %	3,5 %
Haugalandspakken	75 passeringar	2,5 %	2,5 %

Tabell 5: Del fritak som følgje av månadstak i andre pakkar

Som tabellen over viser varierer fritak som følgje av månadstak stort i regionen, og avhenger truleg meir av innretningar på bompengeinnkrevjinga, enn talet på passeringstaket. Ein skal likevel ta med seg at passeringstaket i Førdepakken på 30

passeringar har ført til at vesentleg fleire enn venta får fritak etter denne regelen. Det vert difor råda til eit passeringstak som er høgare enn 30 passeringar per kalendermånad.

Det vert etablert eit månadleg tak på 40 betalande passeringar per kalendermånad per køyretøy. Det er venta at 10 pst. av passeringane gjennom bomstasjonane vert gratis som følgje av månadstaket. Dersom det, etter innføring av passeringstak, viser seg at delen trafikk som vert fritatt vesentleg avviker frå 10 pst., kan forslag til justert passeringstak verte fremma for lokalpolitisk handsaming.

4.3.3 Andre fritak

Følgjande grupper er fritatt for betaling av bompengar:

- Passasjerar i alle typar køyretøy
- Gåande og syklende
- Køyretøy som er registrert som motorsyklar eller mopedar
- Køyretøy som i oppdrag frå Statens vegvesen arbeider på vegen*
- Køyretøy i merka gravferdsfølje
- Kollektivtransport i rute*
- Uniformerte utrykkingskøyretøy, samt sivile utrykkingskøyretøy i tenesteoppdrag*
- Køyretøy som er elektrisk drevet og har drivstoffkode 5 eller 6 i vognkortet (nullutsleppskøyretøy) –inntil nytt regelverk om innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy er vedteke
- Rørslehemma^{2*}

Køyretøygrupper merka med * må ha gyldig AutoPASS-avtale og -brikke i køyretøyet for å få fritak.

4.3.4 Andre føresetnader

Følgjande føresetnader er lagt til grunn for berekning av gjennomsnittstakst:

- Køyretøy i takstgruppe 2 utgjer 8 pst. av trafikken gjennom bomstasjonane
- Nullutsleppskøyretøy utgjer 10 pst. av køyretøya. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy betalar halvparten av taksten for takstgruppe 1.
- 10 pst. av køyretøya i takstgruppe 1 passerer bomstasjonane utan brikke. På grunn av obligatorisk brikke for tunge køyretøy er det lagt til grunn at 100 pst. av køyretøya i takstgruppe 2 har brikke.
- Det er venta at 30 pst. av passeringane fell inn under timeregelen.
- 10 pst. av trafikken vert gratis som følgje av månadstaket.
- 5 pst. av trafikken i takstgruppe 1 og 2 pst. av trafikken i takstgruppe 2 vert gratis som følgje av andre fritak og teknisk svinn.

² Parkeringsløyve må ha minimum gyldighet på 2 år. Avtalen teiknast på den som har fritaket. Familiar med rørslehemma born kan søkje om fritak på to køyretøy. Rørslehemma utan eigen bil kan søke om refusjon. Fritaket gjeld berre i bomringar. Det er ikkje fritak på veg-, bru- eller tunnelprosjekt.

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	92,0 %	8,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS-brikke	35,0 %	58,0 %
Utan AutoPASS-brikke	10,0 %	0,0 %
Nullutslepp	10,0 %	0,0 %
Timeregel	30,0 %	30,0 %
Månadstak	10,0 %	10,0 %
Svinn	5,0 %	2,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	38,00	30,40
Takstgruppe 2	76,00	
Nullutslepp	19,00	
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		16,34
Snitt takstgruppe 2		44,08
Snittinntekt per passering		18,56

Føresetnadene over gir ein gjennomsnittleg inntekt per passering på 18,56 2018-kroner.

5. Trafikkgrunnlag

5.1 Regional Transportmodell (RTM)

Det er køyrt transportmodellberekningar med regional transportmodell (RTM).

RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tar utgangspunkt i fire ulike val av reise som den reisande må ta stilling til:

1. Skal eg gjennomføre ei reise?
2. Kor skal reisa gå?
3. Kva reisemiddel skal eg reise med?
4. Kva reiserute skal eg velje?

RTM tar utgangspunkt i disse valsituasjonane for å berekne turar i modellområdet. Modellen bereknar persontransportturar som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finnes det en egen nasjonal modell (NTM5) som bereknar dette, og turar som skal til, frå eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandla vidare der.

RTM er en bustadbasert modell som bereknar turar som starter og slutter i eigen heim. Eksempel på dette er heim -> besøk -> heim eller heim -> arbeid -> innkjøp -> heim. For å berekne dette er det behov for følgjande inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompengar, kapasitet, ferjer m.m.)

- Informasjon om kollektivruter (trasé, køyretid mellom haldeplasser, ventetid, billettpriser m.m.)
- Demografiske data for kvar grunnkrets
- Tal og type arbeidsplasser i kvar grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

Resultata frå RTM viser at det kan ventes eit trafikknivå gjennom dei nye bomstasjonane på om lag 11 900 ÅDT.

5.2 Trafikkvekst etter omlegging

Finansieringsberekningane som ligg til grunn for bompengerevjuing skal byggje på nøkterne føresetnader. Den venta trafikkveksten i Hordaland fylke er omtalt i plangrunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP) for 2018–2029, og viser følgjande venta utvikling:

År	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
2014 – 2020	1,2 %	1,8 %
2020 – 2030	1,6 %	1,8 %
2030 – 2040	0,6 %	1,0 %

For å følge retningslinja om nøkterne føresetnader vert det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst etter innføring av nytt bompengesystem i 2019 på 1 pst. Dette er noko under venta vekst frå NTP, og i tråd med lokalpolitiske vedtak.

6. Finansieringsplan

I dette kapittelet vert finansieringsplanen for revisjon av Bømlopakken omtala. Som ein følge av at Bømlopakken er i drift er det gjort eit teknisk grep der 1. januar 2018 er satt som utgangspunkt for berekningane. Låneporteføljen som er lagt til grunn i reknemodellen er basert på prognosar og rekvisisjonsplan.

Føresetnader

I tråd med lokalpolitiske vedtak, Handbok V718 *Bompengeprosjekter og føringar for finansiering av bompengeprojekt*, vert det lagt til grunn følgjande føresetnader for finansieringsberekningane:

- Byggeperioden er sett til 2018–2023
- Takster er 38 kr for liten bil, 38X2 for stor bil. Det er og lagt inn føresetnad om at nullutsleppskjøretøy skal ha inntil 50 % av taksten for konvensjonelle kjøretøy.

- Rente på lån frå 2018 er 5,5 %, frå 2028 er den sett til 6,5 %
- Innskotsrente er 1,5 % frå 2015 og 2,5 % frå 2027
- Opparbeida gjeld/bankinnskott pr 31.12.2017 rekna til 414 mill. kr
- 17 mill. kr i årlege driftskostnader av bomstasjonar

6.1.1 Byggeperiode

Byggeperioden for prosjekta er 2018–2023.

Tabell 6 Utbyggingsrekkefølge 2018–2023 (kostnader i mill. kr)

Prj.	Veg	Vegstrekning	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total kostnad 2018 – 2023
1	Fv 541	Sakseid – Hestaneset	15	145	136	114			410
2	Fv 542	Notland – Mosterhamn	1	10	22				33
3	Fv 541	Sakseid–Ekornsæter	2	9	92	101			204
4	Fv 12	Sakseid – Grønnevik		1	10				11
5	Fv 23	Tormodsetre – Gilje			5	10			15
6	Fv 19	Rubbestadneset – Rolfsnes (Brubakken–Stongarvåg)				20	23		43
		Ramme til mindre utbetringar		15	15	15	10	10	65
		Bomstasjonar			16				16
Totale kostnader Bømlopakke II			75	180	296	260	33	10	854
Reserveliste									
7	Fv 17	Olakjosen – Laurhammerkjosen				5	20		25
8	Fv 15	Grindheimsvegen/Totlandsvegen				31	20		51
9	Fv 541	Kulleseid – rasteplass					5		5
10	Ny	Tverråno – Hollundsdalen					31	71	102
11	Fv 542	Miljøgate Svortland						31	31
12	Fv 23	Tverråno – Alvsvåg					31	41	72
Totalkostnader reserveliste			–	–	–	36	107	143	286

6.1.2 Innkrevjingsperiode

Det vert lagt til grunn at dagens innkrevjing av bompengar vert avløyst av den nye ordninga i 2021, og at bompengeperioden vert 15 år frå 2021 til 2035. Dette er i tråd med nasjonale retningslinjer for bompengeprojekt.

6.1.3 Prisjustering av bompengetaksten

Det vert føresett at bompengetaksten prisjusterast med konsumprisindeksen (KPI) til aktuell kroneverdi ved start av innkrevjinga, og at bompengetaksten vert justert i tråd med veksten i KPI over tid i innkrevjingsperioden. I berekningane er det lagt til grunn at Norges Bank oppnår inflasjonsmålet på 2,5 pst. årleg prisvekst.

6.1.4 Rente

Bompengeselskapet har ikkje inngått rentebindingsavtalar per 31.12.2017. Selskapet hadde ved årsskiftet 2017/2018 ein vekta rente på sine lån på om lag 1,5 pst. Det er lagt til grunn 3 pst. lånerente i berekningane fram til nytt innkrevjingssystem trer i kraft frå 2019.

I tråd med retningslinjer frå Samferdselsdepartementet frå 2016 er det nytta ein berekningsteknisk lånerente for bompengeprojektet på 5,5 pst. de første 10 åra frå 2019, så 6,5 pst. rente. Innskotsrente er satt til 1,5 pst.

6.1.5 Innkrevjingskostnader

Innkrevjingskostnader er knytt til bompengeselskapet sine kostnader i samband med innkrevjinga. Innkrevjingskostnader dekker godtgjersle til driftsoperatør. Det vert lagt til grunn 3 millionar kroner i årleg driftskostnad for kvar bomstasjon med einvegs innkrevjing og 5 millionar kroner årleg for bomstasjonen med tovegs innkrevjing. Samla 17 millionar kroner årlege driftskostnader for revidert Bømlopakke.

6.2 Fylkeskommunale midlar

I St.prp. nr. 78 (2008–2009) var statens sin del av finansieringa til Bømlopakken 20 mill. 2009–kroner. Fylkeskommunen sin del av finansieringa var 141 millionar 2009–kroner. Etter forvaltningsreforma i 2010 vart riksvegane på Bømlø omklassifisert til fylkesvegar, og fylket overtok statens forpliktingar til pakken på 20 millionar. Samla fylkeskommunal finansiering vart då 161 mill. 2009–kroner i tråd med proposisjonen. Under følgjer finansieringsplanen frå St.prp. nr: 78 (2008–2009):

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

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

Justert for forbruk i perioden fram til 1.1.2018 er attståande fylkeskommunale bindingar til pakken 157 mill. kr 2018–kroner . I den reviderte Bømlopakken bidreg fylkeskommunen med ytterlegare 40 mill. kr, i tillegg til at fylkeskommunen kompenserer for meirverdiavgifta. Det totale bidraget i revidert Bømlopakke er 298 mill. 2018–kr.

6.3 Kommunale midlar

Attstående bindingar for dei kommunale midlane er 1,7 millionar i 2018. Midlane vert ikkje prisjusterte.

6.4 Bompengelskapets balanse

Bømlo vegselskap har rapportert at selskapet har bankinnskot pålydande 215 millionar kroner per 31.12.2016. Selskapets lån var på 600 millionar kroner 31.12.2017. Det vert følgeleg lagt til grunn i finansieringsberekningane at selskapet har ein netto gjeld per 31.12.2016 på 414 millionar kroner.

6.5 Bompengar

Det er venta at innkrevjing av bompengar, under gjeldande føresetnader, vil generere om lag 1 573 mill. kroner i brutto bompengar. Dette vil gje eit bompengbidrag på 554 mill. 2018-kr. Om lag 414 mill.kr nyttast til nedbetaling av eksisterande gjeld. Om lag 336 mill. kr vil gå til finansieringskostnader. Innkrevjingskostnader er venta å verte 269 mill. kr.

7. Handtering av uvisse

Pakken skal styrast etter porteføljestyingsprinsippet innanfor tilgjengeleg ramme. Det medfører at dersom eit høgt prioritert prosjekt vert dyrare enn venta, vil det føre til at prosjekt lengre nede på prioriteringslista ikkje vert realisert. Dersom høgt prioriterte prosjekt vert billigare enn venta kan nye prosjekt verte tatt inn i pakken.

Det største prosjektet, fv. 541 Sakseid – Hestaneset, har vedtatt reguleringsplan med tilhørande kostnadsanslag med usikkerheit på ± 10 pst. Reguleringsplan for det nest største prosjektet, fv. 541 Ekornsætre – Sakseid, er venta å bli godkjent til sommaren 2018. For prosjekta som ikkje har godkjend reguleringsplan er kostnadane rekna ut frå erfaringsdata frå prosjekt i området, samt løpemetrisberekningar. For tre av prosjekta er det ikkje trong for reguleringsplan då tiltaka er utbetringar av eksisterande veg. Totalt 5 prosjekt skal styrast av ei ramme. Det er mindre vegutbetringar av eksisterande veg der kostnadane ikkje skal overstige ramma.

Økonomien til bompengeselskapet kan verte dårlegare enn venta som følgje av lågare trafikk eller auka lånekostnader. Bompengeselskapet kan etter avtale med vegdirektoratet, auke realkostane med inntil 20 pst. og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

7.1 Bruk av gjennomsnittlig inntekt per passering

Gjennom Prop. 1 S (2016–2017) er det innført ein ny ordning for handtering av usikkerheit i bompengeprojekt etter at innkrevjinga har starta. Ordninga mefører at det eit til to år etter at innkrevjinga er sett i drift skal gjerast oppdaterte analyser av venta nedbetalingstid. Eit viktig grep er at det skal tas utgangspunkt i gjennomsnittleg inntekt per passering. Dersom realisert gjennomsnittleg inntekt avviker frå det som vart lagt til grunn i proposisjonen kan Samferdsledepartementet, etter lokalpolitiske vedtak, auke gjennomsnittstaksten inntil 20 pst. slik at gjennomsnittleg inntekt per passering blir i tråd med proposisjonen. På denne måten fjernast usikkerheit knytt til effekten av rabattar, fritak og fordeling mellom lette og tunge køyretøy. I tråd med lokalpolitiske vedtak kan òg passeringstaket aukast til 40 passeringar per kalendermånad som en del av justeringa. I berekningane for revidert Bømlopakke er det venta at gjennomsnittleg inntekt per passering vert 18,57 2017-kroner.

8. Sensitivitetsberekningar

Det er gjort berekningar for eit optimistisk og eit pessimistisk alternativ for å synleggjere kor robust finansieringsplanen er.

Det optimistiske alternativet har følgjande føresetnader:

- Årsdøgntrafikken i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert til 4,5 pst. i hele innkrevjingsperioden.

Med disse føresetnadene vil prosjektet vere nedbetalt på 12,5 år, dvs. en reduksjon på 2,5 år. Alternativt kan bompengetaksten reduserast frå kr 38 til kr 33.

Det pessimistiske alternativet er rekna med følgjande føresetnader:

- Årlig trafikkvekst redusert til 0,5 pst. etter innkrevjingsstart.
- ÅDT i opningsåret redusert med 5 pst.
- Takstauke på 20 pst. utover prisstigning etter 2024.

Med disse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 19,5 år, dvs. en auke på om lag 4,5 år.

9. Tilråding

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

1. [Kommuenstyret/Fylkestinget] sluttar seg til det føreslåtte opplegget for revisjon av Bømlopakken slik det er skissert i det faglege grunnlaget frå Statens vegvesen Region vest

datert 14.05.2018. Dette inneber eit bompengbidrag på 554 mill. 2018-kr til den reviderte pakken. Ramma for bompengar vert endeleg fastsatt etter KS2 av pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 298 mill. 2018-kr og Bømlo kommune med 1,7 mill. kr i 2018.

2. Det vert lagt til grunn at utbygginga i den reviderte pakken skjer i 2018-2023.

3. Det skal etablerast fire nye bomstasjonar rundt Svortland sentrum i 2021.

Bompenggeinnkrevjinga i bomstasjonen på Spissøya skal fortsette med endra takstar frå og med 2021. Bompenggeinnkrevjinga skal fortsette på ferjesambandet Buavåg-Langevåg til og med 2035.

4. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal ha inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy.

5. Det er lagt til grunn innføring av eit månadleg passeringstak på 40 passeringar for begge takstgrupper. I tillegg blir det innført timesregel.

6. Når innkrevjinga i dei nye bomstasjonane startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 20-22 kr (i 2018-kr) i alle fem bomstasjonane. Dette tilsvarar om lag:

-38-45 kr for køyretøy i takstgruppe 1 (kjøre-tøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale)

-Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg (ekskl. Køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale) betaler dobbel takst.

7. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevjinga tek til.

8. Bompengeperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart i dei fire nye bomstasjonane.

9. Fram til innkrevjinga kan starte i det nye bompenggeopplegget, fortset innkrevjinga som før i eksisterande bomstasjon på Spissøya og i ferjesambandet Langevåg-Buavåg. Takst- og rabattsystemet i bomstasjonen på Spissøya skal snarleg leggjast om i tråd med føresetnadene i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Dette skal gjerast i eiga sak.

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 867 mill. kr for heile Bømlopakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 954 mill. kr. Garantien vert gitt med pant i bompengeselskapets 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 frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. 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 25 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realkostane med inntil 20 % og ein forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lån. Det føresettast at garantien vert sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.

12. Ansvar for innkrevjing og delfinansiering av Bømløpakken med bompengar skal leggjast inn i det regionale bompengeselskapet Ferde AS i tråd med den nye organiseringa i bompengesektoren.