



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 197 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 27. september 2013,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av dagens fylkesvegnett i Askøy kommune i Hordaland (Askøypakken).

Askøy kommune har vel 26 000 innbyggjarar og er i rask vekst. Næringslivet er i sterk utvikling med mange nye etableringar i kommunen. Askøy inngår i arbeids- og bustadmarknaden i Bergensområdet.

Vegnettet på Askøy har til dels svært dårleg standard. I hovudsak er det berre tilførselsvegane nærast Askøybrua som har tilfredsstillande vegbreidde. Det er behov for utbetringar og tilrettelegging for fotgjengarar og syklistar. I tillegg er det behov for å styrka kollektivtrafikken og leggja til rette for meir miljøvennlege transportløyningar.

Askøy kommune ved Askøyveiene AS har søkt om delvis bompengefinansiering av ei Askøypakke som omfattar ti prosjekt og tiltak. I tillegg er det sett av ei ramme til kollektivtrafikktiltak og ei ramme til «andre tiltak» (bygging av gang- og sykkelvegar og mindre utbetringar). Finansieringa er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar.

### 2 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

I 2006 utarbeidde Askøy kommune i samarbeid med Statens vegvesen ei samferdselsutgreiing som dokumenterte behovet for å gjennomføra prosjekt og tiltak. Utgreiinga har vore grunnlaget for det vidare arbeidet med ei Askøypakke og er blitt følgt opp med eit forprosjekt for avklaring av m.a. planbehov.

Utbygginga som er lagt til grunn i forslaget til Askøypakke er blitt behandla som del av konseptvalutgreiinga for transportsystemet i Bergensområdet med tilhøyrande ekstern kvalitetssikring (KS1). Forslaget til Askøypakke har ei økonomisk ramme på 1 300 mill. 2012-kr, ekskl. auka meirverdiavgift som følgje av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013. Omrekna til 2013-prisnivå er den økonomiske ramma om lag 1 330 mill. kr.

Hovuddelen av investeringane er føresett nytta til ti prosjekt/tiltak. Desse skal bidra til ei generell standardheving av vegnettet. Smale vegparti er planlagt utvida, svingar skal rettast ut, kryss skal utbetrast og trafikkfarlege avkjørsler vil bli stengde. På mange strekningar skal det etablerast fortau og/eller gang- og sykkelveg. For åtte av prosjekta/tiltaka ligg godkjent reguleringsplan føre. For dei to øvrige (prosjekt nr. 2 og prosjekt nr. 4 i tabell 2.1) er reguleringsplan under utarbei-

ding. Tre prosjekt er førebels kostnadsrekna til over 100 mill. kr. Dette er følgjande prosjekt:

#### Fv 562 Lavik – Haugland

Nåverande veg er smal med mange avkjørsler. Det er ikkje lagt til rette for fotgjengarar og syklistar. Årsdøgntrafikken er om lag 10 000 kjøretøy. Det er planlagt ny tofelts veg med gjennomgåande gang- og sykkelveg. Lengda på prosjektet er 3,3 km.

#### Fv 563 Strømsnes – Hop

Nåverande veg er smal og går gjennom område med mange bustader og avkjørsler. Det er ikkje lagt til rette for fotgjengarar og syklistar. Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 2 000 kjøretøy og om lag 4 000 kjøretøy. Vegen vil bli utbetra til tofelts veg, dels med fortau og dels med gang- og sykkelveg. I tillegg vil mange avkjørsler bli stengde. Lengda på prosjektet er 3,0 km.

#### Fv 212 Slettebrekka – Hetlevik

Vegen går mellom tettstadene Follese og Hetlevik. Nåverande vegstandard er dårleg. Det er planlagt omlegging av vegen til ny trasé. Etablering av dels fortau og dels gang- og sykkelveg inngår i prosjektet. Lengda på den nye traseen er 2,3 km, av dette er om lag 0,6 km tunnel.

I tillegg til dei ti prosjekta/tiltaka inngår ei ramme på om lag 200 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og ei ramme på om lag 220 mill. kr til «andre tiltak». For tiltaka innafor desse rammene er arbeidet med reguleringsplanar i ei tidleg fase.

Det største kollektivtrafikktiltaket er etablering av ein kollektivterminal på Kleppstø. Terminalen får båtrute mot Bergen sentrum, oppstillingsplassar for buss og parkering for pendlarar. Det andre større kollektivtrafikktiltaket er etablering av kollektivfelt på fv 563 frå Kleppstø mot Askøybrua. Vidare er det lagt opp til å gjennomføra nokre mindre tiltak.

Det er føresett at delar av ramma til «andre tiltak» skal nyttast til å etablere eit samanhengande gang- og sykkelvegnett på Askøy. Det er òg aktuelt å nytta delar av ramma til mindre utbetringstiltak.

Forslaget til Askøypakke med aktuelle prosjekt/tiltak som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling framgår av tabell 2.1.

Dei ti prosjekta/tiltaka i tabell 2.1 er vist på figur 2.1. Kostnadene er ekskl. auka meirverdiavgift som følgje av opphevinga av vegfritaket frå 1. januar 2013.



Figur 2.1 Kart som viser dei ti største prosjekta/tiltaka

### 3 Trafikk- og inntektsgrunnlag

Trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn i bompengesøknaden er rekna ut på grunnlag av den regionale transportmodellen (RTM) og ein tilleggsanalyse. Tilleggsanalysen tek utgangspunkt i trafikktejingar på dagens vegnett der bomstasjonane vil stå, jf. kap 5. I 2011 blei det registrert ein årsdøgntrafikk på 44 800 kjøretøy som passerte dei fire bomstasjonssnitta (begge retningar), jf. alternativ 3 som er lagt til grunn i kap. 5. Det er rekna med ein reduksjon av trafikken på 10 pst. grunna innføring av bompengerekkjeving. I innkrevjingsretninga er trafikken etter dette vurdert til 20 565 kjøretøy (ÅDT) i referanseåret 2011.

Det er venta ein årleg trafikkvekst på 2,0 pst. fram til 2020, og deretter ein årleg vekst på 1,5 pst. Dette er noko høgare enn fylkesprognosane for Hordaland som blei utarbeidde i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023. Her er lagt til grunn 1,9 pst. for perioden 2010–2014, 1,5 pst. for perioden 2014–2020, 1,4 pst. for perioden 2020–2030 og 1,0 pst. for perioden 2030 til 2040. I Askøy kommune er det venta ein vekst i folketalet på 2 – 3 pst. pr. år, som er noko høgare enn gjennomsnittet for fylket.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget. Konsulenten peiker m.a.

Tabell 2.1 Lokalt behandla forslag til prosjektlister

Prosjekt/tiltak	Mill. 2012-kr Kostnader
1. Fv 563 Florvåg – Erdal	53
2. Fv 562 Lavik – Haugland	332
3. Fv 562 Strusshamnkruset	5
4. Fv 562 Fromreide – Kjerregarden x fv 222	65
5. Fv 563 Strømsnes – Hop	124
6. Fv 562 Fauskanger sør	32
7. Fv 212 Lindhaugen – Slettebrekka	21
8. Fv 212 Slettebrekka – Hetlevik	165
9. Fv 213 Skiftesvik – Marikoven	53
10. Fv 216 Skansen (Kleppe)	15
Ramme til kollektivtrafikktiltak	200
Ramme til «andre tiltak»	220
Planlegging	5
Investeringar i innkrevjingsutstyr	10
Sum	1 300

på at investeringsperioden burde vore lengre for å redusera behovet for låneopptak. Med dei føresetnadene som er lagt for Askøypakka, meiner konsulenten at finansieringa av pakka står fram som sunn. Ein viktig føresetnad for denne vurderinga er 10 år utan nye investeringar etter at investeringane i pakka er gjennomført. Denne vurderinga er basert på ein utbyggingsperiode på om lag 5 år. Konsulenten peikar vidare på at prosjekta i Askøypakken bør bli vekta for å sikra at dei riktige prosjekta blir realisert.

Samferdselsdepartementet meiner at styringsgruppa bør foreta ei konkret prioritering av prosjekta før utbyggingsprosjekt blir satt i gang. Det er i all hovudsak semje mellom konsulenten og Statens vegvesen om føresetnadene for trafikkgrunnlaget og bompenginntektene.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Det har vore arbeidd med Askøypakken i lengre tid. Askøy kommunestyre fatta i møte 3. februar

2010 prinsippvedtak om bruk av bompengar som del av finansieringa ved utbygging av prioriterte vegstrekningar på Askøy.

Kommunestyret i Askøy behandla eit utkast til bompengesøknad i møte 15. juni 2011 og fatta følgjande vedtak:

«Kommunestyret i Askøy godkjenner søknaden om delvis bompengefinansiering av Askøypakken slik den foreligger pr. 02.06.11. Kommunestyret gir formannskapet fullmakt til å behandle den endelige søknaden nå denne foreligger oversendt fra Vegdirektoratet.

Innkreving av bompenger på enkelte strekninger kan over tid føre til utilsiktet endring av trafikkmønster. Enkelte veistrekninger utan bompenger kan få en høyere trafikkbelastning enn det de er beregnet for. Kommunestyret vil derfor evaluere trafikkbildet etter 3 år og vurdere tiltak dersom dette viser seg nødvendig for å dempe trafikken på enkeltstrekninger, av hensyn til trafikksikkerhet, bomiljø, myke trafikanter og trafikkavvikling.»

Endeleg bompengesøknad blei lagt fram for kommunestyret til møte 4. oktober 2012. Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

«Kommunestyret i Askøy viser til sitt tidlige vedtak sak 13/10 vedr brukerbetaling av vegutbygging på Askøy, samt Kommunestyrets godkjenning av utkast til søknad om delvis bompengefinansiering av Askøypakken, sak 63/11. Med bakgrunn i de overnevnte vedtak, godkjenner Kommunestyret formuleringen i Søknad om delvis bompengefinansiering av Askøypakken, dat. 27.09.2012.»

Fylkestinget i Hordaland behandla prinsipp sak i møte 15. mars 2011 og fatta følgjande vedtak:

«1. Fylkestinget går inn for prinsippet om at prosjekta i Askøypakken kan delvis bompengefinansierast, i samsvar med det skisserte opplegget i «Utkast til søknad om delvis bompengefinansiering av Askøypakken», frå 01.02.2011. Fylkestinget gjer endeleg vedtak om å tilrå bompengefinansiering når endeleg søknad ligg føre og er lokalpolitisk handsama i Askøy kommune.

2. Fylkestinget går inn for at den fylkeskommunale delen av Askøypakken vert 200 millionar kr. Endeleg løyving og prioritering av tiltaka vert gjort i samband med handsaminga av fylkesbudsjett og økonomiplan.»

Fylkestinget i Hordaland behandla endeleg bompengesøknad i møte 12. desember 2012 og fatta følgjande vedtak:

«1. Fylkestinget godkjenner søknad om delvis bompengefinansiering av «Askøypakken» frå 27.09.2012, under føresetnad av at Samferdselsdepartementet tillet at Askøypakken kan gjennomførast uavhengig av ein eventuell komanande «regionpakke» for Bergensområdet.

2. Fylkestinget ber om at det vert etablert eit bompengeselskap for Askøypakken, der fylkeskommunen har eigarmajoritet og fleirtal i styret. Fylkesutvalet får fullmakt til å teikna aksjar i selskapet og oppnemna styremedlemmer for fylkeskommunen.

3. Fylkestinget ber om at det vert oppretta eit kontaktutval med administrativ deltaking frå Statens vegvesen, bompengeselskapet for Askøypakken, Askøy kommune og Hordaland fylkeskommune med mandat å sikra framdrift,

gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for alle investeringsprosjekt/tiltak i Askøypakken.»

## 5 Finansieringsoppleg

Finansieringsplanen omfattar fylkeskommunale midlar og bompengar. I tråd med dei lokale vedtaka er det lagt til grunn at 15 pst. av utbyggingskostnadene blir finansierte med fylkeskommunale midlar og 85 pst. med bompengar. Denne fordelinga er basert på den gamle mva-ordninga.

Samla kostnadsoverslag for prosjekta er rekna til om lag 1 330 mill. 2013-kr basert på den gamle mva-ordninga. Det fylkeskommunale bidraget er på om lag 210 mill. kr, og bompengebidraget er på om lag 1 120 mill. kr. Opphevinga av vegfritaket er venta å gje ein auke i mva på om lag 210 mill. kr. Samferdselsdepartementet føreset at fylkeskommunen finansierer auken i meirverdiavgift. Fylkeskommunen får kompensasjon frå staten for betalt meirverdiavgift. Kostnadsoverslag inkl. full mva er 1 540 mill. kr. Fylkeskommunen dekkjer 420 mill. kr og bompengar 1 120 mill. kr.

### Fylkeskommunale midlar

Hordaland fylkesting fatta i møte 15. mars 2011 vedtak om å førehandsprioritera 200 mill. kr til Askøypakken. Omrekna til 2013-prisnivå er dette om lag 210 mill. kr. Det blei føreset at endelege løyvingar og prioriteringar av prosjekt og tiltak blir gjort i samband med handsaminga av fylkeskommunen sin økonomiplan og årlege budsjett. Dei fylkeskommunale midlane er i utgangspunktet øyremerka kollektivtrafikktiltak.

I handlingsprogrammet for Regional transportplan for Hordaland 2013-2024 er det lagt til grunn 140 mill. kr i (løpande kr) i perioden 2018-2024. I 2013-prisnivå er dette om lag 120 mill. kr. I tillegg kjem midlar til refusjonar med om 49 mill. kr. Resten av dei fylkeskommunale midlane, om lag 40 mill. i 2013-prisnivå, er føreset løyvde etter 2024.

Fylkeskommunen har godkjent forskotterings-søknader frå Askøy kommune for følgjande prosjekt:

- Del av prosjekt nr. 1 Fv 563 Florvåg – Erdal (Bakervågflaten): 30 mill. kr. Midlane er føreset refunderte i 2016 og 2017.
- Prosjekt nr. 3 Fv 562 Strusshamnkruset: 5 mill. kr. Midlane er føreset refunderte etter 2017.

- Prosjekt nr. 4 Fv 562 Fromreide – Kjerregarden x fv 222: 65 mill. kr. Midlane er føresett refunderte etter 2017.
- Prosjekt nr. 10 Fv 216 Skansen (Kleppe): 14 mill. kr. Midlane er føresett refunderte etter 2017.

Prosjekt nr. 3 fv 562 Strusshamnkrysset blei gjennomført i 2012. Dette er det einaste prosjektet i Askøypakken som er gjennomført.

### Bompengar og bompengeplegg

Tre alternative modellar til bomstasjonsopplegg har vore vurderte:

- Alternativ 1 omfattar tre bomstasjonar tett opp til dei største vegprosjekta i Askøypakken slik at brukarane av det vegnettet som blir utbetra, vil betala når dei køyrer mot kommunesentret Kleppstø eller Bergen.
- Alternativ 2 omfattar ein bomstasjon på Askøybrua med tovegs innkrevjing.
- Alternativ 3 omfattar fire bomstasjonar med einvegs innkrevjing. Dei fire stasjonane vil utgjera ein bomring der all trafikk frå Askøy mot Bergen og all trafikk internt mellom soner på Askøy betalar bompengar.

I bompengesøknaden er dei tre alternativa drøfta opp mot fire kriterium: nytteprinsippet, trafikk-mønsteret, den lokale forankringa og driftskostnadene. Etter ei samla vurdering er alternativ 3 lagt til grunn. Ved vurderinga er det lagt størst vekt på nytteprinsippet og lokalpolitiske mål om at flest mogleg trafikantar skal betala bompengar. I dei lokale vurderingane er det vist til at ved bompenggeinnkrevjinga til Askøybrua som blei avslutta i 2006, var det i stor grad pendlarane som betalte bompengar. Det er eit mål å finna fram til eit bompengeplegg som fordeler betalinga av bompengar på flest mogleg av trafikantane. Alternativ 3 omfattar følgjande bomstasjonar:

Bomstasjon nr. 1: Fv 562 Øvre Kleppe, nord for kryss med Kleppevegen, innkrevjing mot sør.

Bomstasjon nr. 2: Fv 562, like nord for Stongafjells-tunnelen, innkrevjing mot sør.

Bomstasjon nr. 3: Fv 563, rampe frå Kleppstø inn mot Askøybrua.

Bomstasjon nr. 4: Fv 563, Florvågvegen, vest for tunnel v/ Strand, innkrevjing mot vest.

Vegnettet på Askøy er relativt omfattande. Bomstasjonsopplegget er innretta slik at trafikantane betalar for passeringar mellom sonene som er vist i figur 5.1. Det er fem soner: fire soner på Askøy samt ei for Bergen. Unntaka er lokaltrafik-



Figur 5.1 Kart som viser bomstasjonane og soner

ken mellom sone nord og sone aust som ikkje blir belasta med bompengar. Trafikk mellom sone vest og Kleppstø kan køyra via Strusshamn (Skarholmvegen) utan å betala bompengar, men dette er ei lengre strekning. Med timesregel og månadleg passeringstak er det ikkje venta vesentleg trafikklekkasje her. Dersom det likevel viser seg at det blir problem for trafikktryggleik og miljø, vil Askøy kommune i samråd med Statens vegvesen vurderer redusert fartsgrense, evt. fysiske tiltak.

Statens vegvesen viser til at retningslinjene for bompengeprojekt føreset at det er samband mellom nytte og betaling. Nytteprinsippet inneber at dei som betalar bompengar skal ha nytte av vegprosjektet bompengane finansierer. Samstundes må dei som har nytte av prosjektet vere med og betala. For bompengepakker blir det ikkje stilt same direkte krav til samband mellom nytte og betaling. Slike pakker omfattar fleire prosjekt som påverkar heile transportinfrastrukturen i området. Nytteprinsippet er presisert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 93.

Statens vegvesen har peika på at over tid vil trafikantane i Askøy kommune – som ved andre bompengepakker – få nytte av eit utbetra transportsystem. Det er ikkje gjennomgangstrafikk. Vidare er det lokalpolitisk tilslutning til bomstasjonsopplegget. Sjølv om dette vil føra til noko høgare driftskostnader enn dei andre alternativa,

meiner Statens vegvesen at bomstasjonsopplegget i tråd med alternativ 3 er ei akseptabel løysing.

Det er lagt til grunn bompengerekkjeving i automatiske, ubemanna bomstasjonar. Takstane er 22,50 kr for lette kjøretøy (tillat totalvekt t.o.m. 3 500 kg) og 45 kr for tunge kjøretøy (tillat totalvekt over 3 500 kg). Det er rekna med at gjennomsnittleg inntekt på 12,70 kr (rekna av alle passeringar i innkrevjingsretninga). Takstane er i 2012-prisnivå. Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt ved kjøp av abonnement i Askøypakken og 10 pst. rabatt for andre som har brikke. Vidare er det lagt til grunn at trafikk som passerer fleire bomstasjonar i løpet av ein time berre skal betala ein gong (timeregul) og at det blir innført eit månadleg passeringstak på 30 passeringar pr. månad. Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga og at takst- og rabattsystemet er i tråd med gjeldande retningslinjer.

Statens vegvesen viser til at spørsmålet om forskotsbetaling for å oppnå 20 pst. rabatt ikkje blei tatt opp ved den lokalpolitiske behandlinga. Statens vegvesen vil ta opp evt. forskotsbetaling med fylkeskommunen og kommunen ved høyringa før det blir fatta takstvedtak. Statens vegvesen vil vurdere spørsmålet ut frå takstretningslinjene, uttale frå fylkeskommunen og kommunen og omtalen i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 96.

Det er lagt til grunn at bompengeperioden blir inntil 14 år.

#### Forslag til utbyggings- og finansieringsplan

For bompengepakker er den vanlege reguleringsmekanismen at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil dette innebære at andre prosjekt ikkje blir bygde. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt/tiltak i pakka. Dette blir lagt til grunn for Askøypakken. Sidan Askøypakken omfattar ei rekkje prosjekt og tiltak, bør det ikkje vere problematisk å tilpassa utbygginga til tilgjengelege midlar.

I bompengesøknaden er det vist til at delar av midlane innafor ramma til «andre tiltak» er sette av til mindre utbetringstiltak. Desse tiltaka har lågast prioritet i Askøypakken og vil derfor bli tatt ut først ved evt. kostnadsauke for andre prosjekt/tiltak. Tidspunktet for når dei større prosjekta blir bygde ut, blir avklart ut frå ei samla vurdering av planstatus, omsynet til rasjonell anleggsdrift, storleiken på entreprisane og samanhengen mellom ulike prosjekt/tiltak. Ved evt. auka bompengerekkjeving

vil investeringane bli tilpassa bompengeperioden på inntil 14 år.

Det er lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på 20 565 kjøretøy pr. døgn, jf. kap. 3. Etter korrigering for timesregel, passeringstak, avvising av trafikk på grunn av bompengerekkjeving og kjøretøy som ikkje betalar («svinn»), er det i finansieringsanalysen lagt til grunn bompengerekkjeving frå 12 750 passeringar pr. døgn som er 56 pst. av passeringane.

I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlinga blei det lagt til grunn ein utbyggingsperiode på om lag 5 år. Ut frå erfaringane i andre bompengepakker vurderer Statens vegvesen dette som ambisiøst. I denne proposisjonen er det lagt til grunn ein utbyggingsperiode på 8 år. Det er føresett låneopptak. Det er rekna med at akkumulert gjeld vil vere størst i 2021. Denne er førebels rekna til om lag 800 mill. kr.

I denne proposisjonen er det lagt til grunn samla bompengerekkjeving på om lag 1 590 mill. kr i 2013-prisnivå. Om lag 1 120 mill. kr er føresett nytta til å dekkja investeringskostnader, om lag 330 mill. kr til å dekkja lånerenter og om lag 140 mill. kr til å dekkja innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Følgjande føresetnader er lagt til grunn:

- Trafikkgrunnlag på 20 565 kjøretøy pr. døgn (ÅDT), med referanseår 2011.
- Årleg trafikkvekst: 2,0 pst. til 2020, deretter 1,5 pst.
- Takst- og rabattsystem i tråd med kap. 5.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege kostnader til innkrevjing og drift av bompengeselskapet: 10 mill. kr.

I tråd med fylkestinget sitt vedtak 12. desember 2012 vil det bli oppretta eit kontaktutval med deltaking frå Statens vegvesen, bompengeselskapet, Askøy kommune og Hordaland fylkeskommune. Kontaktutvalet vil fungera som administrativ styringsgruppe. Mandatet er å sikra framdrift, gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for prosjekt og tiltak i Askøypakken.

## 6 Garantiar

Det er lagt opp til at bompengeselskapet «Askøy Bompengeselskap AS» skal ta opp lån for å finansiera utbyggingane. Lokale styresmakter har ikkje fatta vedtak om lånegaranti. Samferdselsdepartementet er orientert om at Hordaland fylkeskom-

mune arbeider for å stille garanti hausten 2013 for lån som bompengeselskapet «Askøy Bompengeselskap AS» er føreset å ta opp for å finansiera utbyggingane. Departementet føreset at lokale styresmakter vedtek ein lånegaranti for bompengeselskapet før låneoptak.

## 7 Samferdselsdepartementet si vurdering

---

Samferdselsdepartementet viser til at Askøy kommune inngår i arbeids- og bustadmarknaden i Bergensområdet. Kommunen er i rask utvikling. Det er behov for utbetringar på vegnettet og tilrettelegging for fotgjengarar og syklistar. I tillegg er det behov for å styrka kollektivtrafikken og leggja til rette for meir miljøvennlege transportløyningar.

Askøypakken er ei bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil dette innebere at andre prosjekt ikkje blir bygde. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt/tiltak i pakka. Samferdselsdepartementet føreset at det blir etablert gode rutinar for styring og rapportering i Askøypakken.

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det satt ei øvre grense på 10 pst. rabatt i nye bompengeprojekt. Samferdselsdepartementet legg til grunn 20 pst. rabatt ved kjøp av abonnement i Askøypakken. Dette er i tråd med det fylkeskommunale vedtaket frå 12. desember 2012, som blei fatta før Meld. St.

26 (2012–2013) blei lagt fram for Stortinget. Prosjekta er på det fylkeskommunale vegnettet, og rabatten vil vera i tråd med rabattane i Bergensprogrammet, jf. Prop. 143 S (2012–2013).

Samferdselsdepartementet viser vidare til KVVU for vidare utvikling av transportsystemet i Bergensregionen, som omfattar 12 kommunar inkl. Askøy. Etter at den eksterne kvalitets-sikringa blei behandla, har Samferdselsdepartementet fastlagt prinsipp for utviklinga i Bergensregionen, jf. Prop. 142 S (2012–2013). Samferdselsdepartementet meiner det er viktig at Askøypakken underbygger måla for langsiktig utvikling av transportsystemet i Bergensregionen.

## 8 Avtale

---

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Askøypakken, vil Statens vegvesen Vegdirektoratet inngå avtale med bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra som er lagt til grunn i denne proposisjonen, jf. forslag til vedtak.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

**Forslag**  
**til vedtak om delvis bompengefinansiering av Askøypakken**  
**i Hordaland**

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland. Vilråra framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

=====