



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 100 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 8. april 2022,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram eit forslag om delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken i Vestland. Pakken omfattar i alt seks utbyggingsprosjekt og ei ramme til mindre tiltak på fleire fylkesvegstrekningar i Kvinnherad kommune.

Føremålet med dei fleste prosjekta er å utbetra standarden på eksisterande veg. Det blir lagt opp til bygging av gang- og sykkelveggar i tettbygde område. For to av dei prioriterte utbyggingsprosjekta er føremålet først og fremst skredsikring. Det blir òg tatt omsyn til trafikktryggleik og framkome i planlegginga av desse prosjekta.

Finansiering kjem frå kommunale- og fylkeskommunale midlar, fylkeskommunale skredsikringsmidlar og bompengar. Dåverande Hordaland fylkeskommune vedtok pakken i desember 2018, og har oppretta ein prosjektorganisasjon og starta opp delar av pakken med bruk av fylkeskommunale midlar. Utbygginga av eit av prosjekta, fv. 500 Furebergfossen bru, er ferdig bygd, og prosjektet fv. 500 Folgefonntunnelen–Årsnes er starta opp med ein totalentreprise med samspel som kontraktsform. Det er elles lagt opp til oppstart i 2022 med fullføring i løpet av 2025, og innkrevjing av bompengar på tre ferjestrekningar frå 2022.

2 Bakgrunn og omtale av utbygginga

Det er om lag 13 200 innbyggjarar i Kvinnherad kommune i dag, og folketalet er venta å stige svakt fram mot 2030. Hovudvegnettet i Kvinnherad kommune består av fv. 500 mellom Mauranger via Rosendal og Opsanger-krysset ved Husnes og over Halsnøy til Ranavik ferjekai. Vidare går fv. 548 frå kryss med fv. 500 ved Toralia til Utåker ferjekai. I tillegg går fv. 5028 mellom Opsanger og Hellandskrysset via Sunde og Husnes.

Kvinnherad har vegsamband til Ullensvang kommune gjennom fv. 500 Folgefonntunnelen, og via fv. 500 Jondalstunnelen. Kommunikasjon mot Fusa og Os går via ferjesambandet fv. 48 Årsnes–Varaldsøy–Gjermundshamn. Kvinnherad er knytt til kommunane i vest via ferjesambandet fv. 500 Ranavik–Skjersholmane på Stord, og til Etne i sør via ferjesambandet fv. 548 Utåker–Matre–Skånevik.

Store delar av vegnettet i Kvinnherad er ikkje tilpassa dagens krav til standard. Mange av fylkesvegane har berre eit køyrefelt, og det er behov for å betre framkoma og tryggleiken for gåande og syklande. I åra 2010–2019 har totalt 4 blitt drepne og 12 alvorleg skadde i trafikkulykker i kommunen. Det er òg mange kjente skredpunkt med høg skredfaktor i Kvinnherad kommune, og vegnettet blir stadig stengt som følge av stein- og snøskred.



Figur 2.1 Kartskisse med prioriterte prosjekt i Kvinnheradpakken

Det er til saman sju tiltak/prosjekt i Kvinnheradpakken. Prosjekta er prioritert frå 1 til 7. Figur 2.1 gir ei oversikt over prosjekta i prioritert rekkjefølgje. Tiltaket med prioritet 4 er ikkje med i kartet, då dette er ei ramme som er sett av til diverse mindre trafikkisikringsprosjekt i kommunen.

Arbeidet med pakken er starta opp med fylkeskommunale midlar. Fylkeskommunen starta opp utbygginga av Furebergfossen bru, og etter dette byggetrinn 1 av Årsnes–Folgefonntunnelen med bruk av fylkeskommunale skredsikringsmidlar. Grunnen til at fylkeskommunen har starta opp prosjekt i pakken er at midlar blei innarbeidd i investeringsprogrammet for fylkesvegnettet i tidlegare Hordaland fylkeskommune, og det blei oppretta ein prosjektorganisasjon for pakken. Det er ved utgangen av 2021 brukt om lag 160 mill. kr av fylkeskommunale midlar til tiltak i pakken. Bruk av bompengar i pakken er forventa starta opp i 2022 med prosjektet fv. 500 Sæbøvik–Eidsvik–Tofte. Tabell 2.1 viser prosjekt og planstatus i pakken.

Dei største prosjekta er:

Fv. 500 Furebergfossen bru (pri. 1)

Prosjektet er gjennomført og fullfinansiert gjennom fylkeskommunale skredsikringsmidlar, jf. budsjett for Vestland fylkeskommune 2020. Totalt har prosjektet kosta 67 mill. 2022-kr. Prosjektet har trygga vegstrekninga mot skred ved å byggje ein ny bru, som òg har betra framkome på strekninga ved å auke vegbreidda.

Fv. 500 Folgefonntunnelen–Årsnes byggetrinn 1 (pri. 2A og 2B)

Byggetrinn 1 på strekninga Årsnes–Folgefonntunnelen strekk seg frå Årsnes ferjekai til Folgefonntunnelen. Byggetrinnet er prioritert som prosjekt nr. 2 i Kvinnheradpakken. Prosjektet omfattar ein tunnel og utbetring av eksisterande veg på delar av strekninga. Det er delt i to delprosjekt for å skilje kostnadane knytt til skredsikringstiltak (2A) frå vegutbetringa (2B).

Skredsikringstiltaket (2A) inneber bygging av ein tunnel nær Sunndal. Tunnelen vil trygge tre skredpunkt på ei strekning på fv. 500. Reguleringsplan for tunnelen blei vedteke i starten av

Tabell 2.1 Prosjekt og planstatus i Kvinnheradpakken i mill. 2022-kr

Prioritet	Vegnr.	Prosjekt	Planstatus	Kostnad
1	Fv. 500	Furebergfossen bru	Ferdigstilt august 2020	67
2A	Fv. 500	Folgefonntunnelen–Årsnes, byggetrinn 1 (tunnel Sunndal)	Reguleringsplan har vore på høyring, bygging starta opp tidleg i 2021	395
2B	Fv. 500	Folgefonntunnelen–Årsnes, byggetrinn 1 (vegutbetring)	Det er truleg ikkje naudsynt med reguleringsplan for utbetringa	127
3	Fv. 500	Herøysundet	Reguleringsplan godkjent september 2020	33
4		TS-tiltak generelt (punktutbetring)	Ikkje behov for reguleringsplan	39
5	Fv. 500	Sæbøvik–Eidsvik–Tofte	Reguleringsplan frå 2008	36
6	Fv. 500/ 548	Opsanger–Porsvik	Reguleringsplan på ein mindre del av strekninga frå 2006	98
7	Fv. 548	Sandvoll Sentrum, byggetrinn 1	Reguleringsplan frå 2008	51
Totalt				846

2021. Det er inngått totalentreprise gjennom ein samspelskontrakt, og prosjektet starta opp hausten 2021 med bruk av fylkeskommunale skred-sikringsmidlar.

Det blir sett av ei ramme til å utbetre eksisterande veg (2B) på 114 mill. 2022-kr. Strekninga mellom Årsnes ferjekai og Folgefonntunnelen er smal, har knapp kurvatur mange stader og dårleg bereevne. Det er antatt at det ikkje hefter stor økonomisk risiko til opprusting av strekninga. Opprustinga skal gjerast samtidig med bygging av tunnelen (2A), der ein vil nytte tunnelmassar direkte til punktvis vegutbetring. Det vil bli gjennomført punktvis utbetringar for å betre sikt, framkome og tryggleik, med mål om tofeltsveg på store delar av strekninga. Det er truleg ikkje naudsynt med reguleringsplan for utbetringa.

Fv. 500, fv. 548 og fv. 5046 Opsanger–Porsvik (pri. 6)

Vegstrekninga mellom Opsanger og Porsvik omfattar fylkesvegane fv. 500, fv. 548 og fv. 5046, og er trafikkert av reisande til og frå Halsnøy, Husnes, Sunde og Sunde snøggåtkai. Vegstrekninga knyt saman fleire tettstadar med stor busetnad og viktige arbeidsplassar i kommunen. Fv. 5046 er tilkomstvegen til snøggåtkai på Sunde.

Mellom Opsanger og Porsvik manglar det tilbod for gåande og syklende, og det er heller ikkje lagt til rette for å kunne gå og sykle til snøggåten

på Sunde ferjekai. Fylkesvegane har vekslende standard der enkelte delstrekningar har svært dårleg standard. Det overordna målet med prosjektet er å knyte saman tettstadane Husnes, Sunde og Valen med gang- og sykkelveg, samt å betre vegstandarden for gjennomgangstrafikken. Avsett ramme er truleg ikkje tilstrekkeleg til å utbetre heile strekninga til fullgod standard. Utbygginga blir tilpassa ramma.

Andre prosjekt/tiltak – planstatus

Reguleringsplan for prosjektet fv. 500 Herøysundet blei godkjend hausten 2020, og prosjektet er starta opp ved bruk av fylkeskommunale midlar. Reguleringsplanar for fv. 548 Sandvoll sentrum (pri. 7) og fv. 500 Sæbøvik–Eidsvik–Tofte (pri. 5) blei godkjende i 2008, og er planlagt oppdatert våren 2022. Det er sett i gang forprosjekt for å vurdere andre løysingar på Tofte enn utbetring av eksisterande veg.

3 Lokalpolitisk handsaming

Kvinnherad kommunestyre handsama saka i kommunestyremøte 25. oktober 2018, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Kommunestyret sluttar seg til det føreslåtte opplegget i «Kvinnheradpakken» slik det er*

skissert i det faglege grunnlaget frå Statens vegvesen Region vest, datert 02.10.2018. Kvinnherad kommune løyver 75 MNOK eks. mva. til tiltaka vist i tabell i saksutgreiinga. I tillegg bidreg Kvinnherad kommune med ytterlegare 34 MNOK til prosjekt under gjennomføring, som er «Ny veg Lundsvingane» og «Kollektivknutepunkt Rosendal». Midlande skal innarbeidast i budsjett/økonomiplan i ein tidleg fase av bompengerperioden, der løyvingane er i samsvar med faktisk framdrift og nødvendig finansiering av tiltaka.

2. Kommunestyret går inn for at «Kvinnheradpakken» vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei portefølje med eit investeringsbehov på om lag 746 mill. kr (2018-kr). Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

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

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

3. Kommunestyret legg til grunn at «Kvinnheradpakken» vert porteføljestyrt og at omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma.
4. Det vert lagt til grunn at utbygginga skjer i 2018–2023.
5. Innkrevjinga skal skje på ferjesambanda: Ranavik–Skjersholmane, Gjermundshamn/Varaldsøy–Årsnes og Utåker–Matre/Skånevik. Det vert ikkje kravd inn bompengar på sambanda Varaldsøy–Gjermundshamn eller Matre–Skånevik.
6. Det vert lagt til grunn ein gjennomsnittleg inntekt pr. passering på om lag kr. 35–43 (2018-kr).
7. Bompengetakstane vil bli fastsett ut frå den strukturen for innkrevjing av bompengar på ferje som gjeld ved start av innkrevjinga. Endeleg takst- og rabattsystem inkl. betaling av bompengar for nullutsleppskøyretøy, skal leggast fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevjinga tek til.

8. Gjennomsnittstaksten skal prisjusterast med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til bompengerinnkrevjinga startar. Deretter skal SSB sin konsumprisindeks nyttast.
9. Bompengerperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart på ferjestrekninga Årsnes–Gjermundshamn og Utåker–Skånevik, etter planen i 2020. Innkrevjinga på ferjestrekninga Ranavik–Skjersholmane vil etter planen starte i 2023 og skal avsluttast samtidig med innkrevjinga på dei to andre strekningane.

Saka blei 3. oktober 2018 sendt til uttale i nabokommunane Etne og Stord.

Formannskapet i Stord kommune gav uttale i sak RS 88/2018. Kommunen uttalar at dei er positive til at innkrevjinga på ferjestrekninga Ranavik–Skjersholmane blir sett i samanheng med avslutning av innkrevjinga for Halsnøysambandet. Kommunen meiner det må vera ein føresetnad at det ikkje skal vera innkrevjing for Halsnøysambandet og Kvinnheradpakken samstundes. I mellomtida er innkrevjing av bompengar på Halsnøysambandet avvika.

Etne kommune gav ei uttale i sak 066/18, kor det mellom anna kom fram at Etne kommune ynskjer at inntektene på ferjesambandet Utåker–Skånevik skal delast mellom Etne og Kvinnherad kommune. Kommunen viser til svært dårleg vegstandard på fv. 548 (tidlegare fv. 48) i Etne kommune, og ynskjer at denne blir prioritert. Som følge av Etne kommune sitt vedtak, blei arbeid med detaljregulering av ein 2 km lang strekning på fv. 548 Skånevik–Flesjø starta opp. Planen blei godkjent av Etne kommunestyre 4. mai 2021.

Begge nabokommunane uttrykker at det er uheldig at bompengerinnkrevjinga på ferjene kan skape ein avvisingseffekt på trafikken internt i Sunnhordland, med dei konsekvensar det vil ha for næringslivet sitt høve til å ta oppdrag og innbyggjarane sin kontakt med regionscenterfunksjonar som sjukehus, domstolar og høgskule. Tilsvarande effekt gjer seg ikkje gjeldande for trafikken mellom Kvinnherad og Hardanger. Begge kommunane meiner òg at saka skulle blitt sendt på høyring til nabokommunane tidlegare.

Fylkestinget i Hordaland fylkeskommune gjorde følgjande vedtak 12. desember 2018:

1. Fylkestinget sluttar seg til det føreslåtte opplegget for finansiering av Kvinnheradpakken slik det er skissert i det faglege grunnlaget frå

Statens vegvesen Region vest datert 28.09.2018.

2. Fylkestinget går inn for at Kvinnheradpakken vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei portefølje med eit investeringsbehov på om lag 746 mill. 2018-kr.

Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for Kvinnheradpakken:

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

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

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

Fylkestinget i Vestland fylkeskommune stadfesta 3. mars 2020 garantivedtaket frå Hordaland fylkeskommune.

Kvinnherad kommune og Fylkesutvalet i Vestland fylkeskommune handsama parallelt

takstopplegget i Kvinnheradpakken 26. november 2020 og fatta følgjande vedtak:

Kvinnherad kommune/fylkesutvalet i Vestland sluttar seg til framlegget om å nytte kronepåslog på ferjebiljetten som takstopplegg i Kvinnheradpakken, føresett eit likelydande politisk vedtak i Fylkesutvalet/Kvinnherad kommune.

Samferdselsdepartementet bad Vestland fylkeskommune i brev datert 22. november 2021 om å gjere nytt garantivedtak til erstatning for punkt 10 i vedtaket gjort 12. desember 2018. Vestland fylkesting gjorde følgjande vedtak 14. desember 2021:

Under føresetnad av godkjenning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarlausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 170 mill. 2021-kr for heile Kvinnheradpakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 187 mill. 2021-kr. Garantisten har rett til å sikre garantien med retten til å krevje inn bompengar

Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Vestland fylkeskommune i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samla garantitid vert, inkludert byggeperioden, på inntil 17 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantien gjeld inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt, og vert redusert i takt med nedbetalinga av lån.

4 Trafikkgrunnlag

Det er gjort berekningar av trafikk på sambanda i regional trafikkmodell (RTM). Trafikktala frå RTM er berekna i 2016-verdi. I tabell 4.1 er trafikktala justert til 2018-verdi med ein vekst på 1,45 pst. pr. år, samt at det er oppgitt registrerte trafikktal for 2020. Trafikken ein legg til grunn for Kvinnheradpakken er den registrerte trafikken på ferjesambanda med ein avvisingseffekt på 18 pst.

Berekningane i RTM viser liten avvisingseffekt som følgje av bompengeinnkrevjing i ferjesambanda. Dette skuldast at delen med godsreiser og lange reiser er høg i transportmodellen. Slik trafikk er mindre sensitiv for innføring av

Tabell 4.1 Oversikt over trafikkmengde (ÅDT) i RTM, registrert trafikktalet på ferjesambanda og trafikktalet med 18 pst. Avvisingseffekt

Ferjesamband	RTM (med bompengar) 2018	Berekna trafikktalet 2018 (RTM)	Registrert trafikktalet 2020	Trafikktalet 2020 med 18 pst. trafikkavvising
Ranavik–Skjersholmane	366	440	499	415
Gjermundshamn/Varaldsøy–Årsnes ¹	574	690	709	590
Skånevik–Utåker/Matre	158	190	186	155
Total trafikk	1098	1320	1394	1160

¹ Det var fram til 1. juli 2020 bompengar på ferjestrekninga Gjermundshamn–Årsnes

bompengar. Samtidig ser ein at registrerte trafikktalet er i noko lågare enn tala frå RTM, òg for strekninga Gjermundshamn–Varaldsøy–Årsnes, der det fram til 1. juli 2020 var bompengeneinnkrevjing. Det er difor lagt til grunn noko lågare trafikktalet her òg, sjølv om det er bompengar på ferjestrekninga i dag. Dette gjev ein tryggleik for finansieringsplanen dersom trafikken på dei andre ferjestrekningane går ned.

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

5 Finansieringsopplegg

Finansieringsplan

Finansieringsplanen for Kvinnheradpakken omfattar fylkeskommunale midlar, fylkeskommunale skredsikringsmidlar, kommunale midlar og bompengar. Samla økonomisk ramme for Kvinnheradpakken er 845 mill. kr i 2022-prisnivå. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Kvinnheradpakken

	Mill. 2022-kr
Kommunale midlar	83
Fylkeskommunale midlar	219
Fylkeskommunale skredsikringsmidlar	338
Bompenggebidrag	206
Sum	846

Kommunale midlar

Kvinnherad kommune har gjort vedtak om å bidra med 75 mill. 2018-kr til Kvinnheradpakken. Dette utgjer 83 mill. 2022-kr.

Fylkeskommunale midlar

Dåverande Hordaland fylkeskommune har gjort vedtak om å bidra med 199 mill. 2018-kr. Dette utgjer 219 mill. 2022-kr. Etter regionreforma forpliktar Vestland fylkeskommune seg framleis til eit samla bidrag på 219 mill. kr. Vestland fylkeskommune har brukt om lag 164 mill. 2022-kr i pakken ved utgangen av 2021.

Fylkeskommunale skredsikringsmidlar

Det er sett av 307 mill. 2018-kr i skredsikringsmidlar til Kvinnheradpakken. Det blir lagt til grunn at Vestland fylkeskommune bidreg med 338 mill. 2022-kr.

Bompenggebidrag

Bompenggebidraget til vegprosjekt i Kvinnheradpakken er berekna til 206 mill. kr. Dette utgjer ein bompengedel på omlag 24 pst. Sjølv med noko svikt i bompenggebidraget, vil likevel store delar av pakken kunne bli fullført. Alle tiltak til og med prosjekt nr 4 vil kunne bli gjennomført utan bompenggebidrag, jf. tabell 2.1.

6 Bompenggeopplegget

Det skal krevjast inn bompengar på ferjestrekningane Gjermundshamn/Varaldsøy–Årsnes, Ranavik–Skjersholmane, Utåker–Skånevik/Matre.

Det er venta at bompengeneinnkrevjinga på ferjestrekningane startar opp i 2022. Innkrevjinga på ferjestrekninga Ranavik–Skjersholmane var i dei lokale vedtaka føresett starta opp når Halsnøysambandet var nedbetalt. Venta nedbetalingstidspunkt var i 2023. Halsnøysambandet blei avslutta i oktober 2019, og ein legg difor til grunn at innkrevjinga kan starte samstundes på alle sambanda. Innkrevjinga skal avsluttast samstundes på alle ferjestrekningane, dvs. 15 år etter oppstart av innkrevjinga.

I forarbeidet til Kvinnheradpakken har alternative bompengeplegg blitt vurdert (som bomstasjonar på ferjekaier, kombinasjon av ferjeinnkrevjing og tre bomstasjonar på land samt fem bomstasjonar på land). Kostnadane med å drifte og vedlikehalde bomstasjonar var rekna til å bli større enn bompengedraget. Bompengeneinnkrevjing på ferje er for dette prosjektet vurdert å vere meir kostnadseffektivt og rasjonelt.

Med dei føresetnadene som er lagt til grunn med 15 år nedbetalingstid, er det berekna ein gjennomsnittstakst (gjennomsnittleg inntekt per passering) på 35 kr.

Det er førebels berekna følgjande kronepåslag for bompengedelen på ferjebilletten:

- køyretøy med lengde opptil 6 meter (bilgruppe AP1): 32 kr
- køyretøy med lengde mellom 6 og 12,5 meter (bilgruppe AP2–AP4): 64 kr
- køyretøy over 12,5 meter (bilgruppe AP5–AP9): 96 kr

Dette medfører at køyretøy i bilgruppe AP2–AP4 betaler to gongar taksten for køyretøy i AP1, medan køyretøy i bilgruppe AP5–AP9 betaler tre gongar taksten for køyretøy i AP1.

Vidare er det lagt til grunn at elektriske køyretøy med drivstoffkode 5 i vognkortet og hydrogengkøyretøy med drivstoffkode 6 i vogntoget, betaler ein takst som er 50 pst. av prisen i den takstgruppa (AP1–AP9) som køyretøyet blir målt å høyre til, jf. gjeldande AutoPASS-regulativ for ferjetakstar.

Andre føresetnader for bompengeplegget

I tråd med rutinar for handtering av uvisse i bompengeproposisjonar, jf. Prop. 1 S (2016–2017), kan bompengetakstane justerast slik at gjennomsnittstaksten blir oppretthalden. Etter eitt til to års drift skal takstnivået og forventet nedbetalingstid vurderast på bakgrunn av trafikk- og renteutviklinga. Elles skal gjennomsnittstakst bli justert i samsvar med prisutviklinga.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for bompengeplegget:

- Innkrevjingstid: 15 år
- Lånerente: 5,5 pst. dei fyrste 10 åra, og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst., dei fyrste 10 åra, og deretter 2 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 0,6 mill. kr

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeneinntekter berekna til om lag 261 mill. kr. Av dette er om lag 206 mill. kr føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak. Om lag 45 mill. kr vil gå til finansieringskostnader knytt til lånegjeld og vel 10 mill. kr til driftskostnader.

7 Styring av Kvinnheradpakken

Det er etablert eit kontaktutval med representantar frå Kvinnherad kommune og Vestland fylkeskommune. Representantar frå Ferde AS kan møte i utvalet når aktuelle saker knytt til bompengefinansieringa er på agendaen. Kontaktutvalet blei etablert før bompengesaka blir lagt fram for Stortinget, sidan det blei anleggstart med bruk av kommunale/fylkeskommunale midlar allereie i 2019.

Pakken skal styrast etter porteføljestyingsprinsippet innanfor tilgjengelege rammer. Det inneber at omfanget av utbygginga skal tilpassast den økonomiske ramma. Ved kostnadsauke i prosjekta skal enten det enkelte prosjekt eller porteføljen reduserast. Dersom økonomien blir betre enn venta, kan kontaktutvalet ta inn fleire prosjekt i pakken. Dersom økonomien blir svakare enn venta, må kontaktutvalet redusere prosjektporteføljen, eller kutte i prosjekta. Kontaktutvalet kan og ta ut prosjekt dersom behova for utbetringar blir endra og andre prosjekt kan takast inn i pakken.

Bompengeselskap kan søke om justeringar av takst- og rabattsystem for å oppnå vedteken gjennomsnittstakst dersom det er behov for det. Saka må leggest fram for fylkeskommunen som garantist for tilslutnad.

8 Fylkeskommunal garanti

Gjennom vedtak i fylkestinget 14. desember 2021 har Vestland fylkeskommune stilt sjølvskuldnargaranti for eit maksimalt låneopptak avgrensa til 170 mill. 2021-kroner. Det samla garantibeløpet

inkludert 10 pst. er på 187 mill. 2021-kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og distriktsdepartementet før anleggsstart.

9 Samferdselsdepartementets vurdering

Store delar av vegnettet i Kvinnherad er ikkje tilpassa dagens krav til standard. Mange fylkesvegar har berre eit køyrefelt og det er behov for å betre framkoma og tryggleiken for gåande og syklende. Det er mange alvorlege ulykker på vegnettet, og mange kjente skredpunkt med høg skredfaktor i Kvinnherad kommune.

Innkrevjing av bompengar skal skje på ferjesambanda til kommunen. Sjølv om dette kan gje negative effektar for nabokommunane Stord og Etne, viser Samferdselsdepartementet til at innkrevjing på ferje gir låge innkrevjingskostnader, og at midlane med dette kan brukast til vegutbygging. Samferdselsdepartementet er elles positiv til at det ein del av strekninga på fv. 548 i Etne kommune har blitt regulert.

Det er lokalpolitisk semje i Kvinnherad om det opplegget som er føreslått for utbygging og finansiering av Kvinnheradpakken, og Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelån. På denne bakgrunn legg Samferdselsdepartementet til grunn Vestland fylkeskommune sitt opplegg for finansiering og utbygging av Kvinnheradpakken.

Ramma for pakken ligg under krava for ekstern kvalitetssikring (KS2). Med ein bom-

pengeandel på om lag 24 pst. har pakken høg eigenandel.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Kvinnheradpakken blir styrt i samsvar med dei nye føringane for porteføljestyrte bompengepakkar. Dette inneber at ei eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt i bompengepakken skal handterast gjennom porteføljestyring og ikkje gjennom auka takstar eller forlenga innkrevjingsperiode. Garantisten sine utlegg kan følgeleg ikkje dekkast gjennom ei auke i gjennomsnittstaksten eller ei forlenging av bompengeperioden. Departementet understrekar difor at det vil vere behov for ei stram styring av porteføljen for å unngå at den fylkeskommunale garantien blir løyst ut.

10 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansiering av Kvinnheradpakken, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen og gjeldande standardavtale på det tidspunktet avtalen blir inngått.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken. Vilkhåra for finansieringa går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Kvinnheradpakken. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilkhåra denne proposisjonen set.
