



# Prop. 2 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 1. oktober 2021,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om å løyve 1 mrd. kr i driftskreditt til Nye Veier AS for Ringeriksbana og forslag om revidert finansieringsopplegg av fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland. Sistnemnde forslag omfattar revidert bompengeplegg samt å setje av ei ramme til nye mindre utbetringar på fylkesvegnettet. Det vert òg lagt fram forslag til kostnadsrammer i to vegprosjekt.

### 2 Driftskreditt til Nye Veier AS

#### Kap. 1321 Nye Veier AS

##### Post 86 Driftskreditt

Regjeringa foreslår å løyve 1 000 mill. kr i 2021 til ei driftskredittordning til Nye Veier AS på kap. 1321 Nye Veier AS, (ny) post 86 Driftskreditt. Ordninga gjeld selskapet sitt arbeid med Ringeriksbana, som er ein del av fellesprosjektet Ringeriksbana og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss.

Driftskredittordninga skal bidra til at selskapet har tilstrekkeleg likviditet til å handtere løpande

utbetalingar i gjennomføringsfasen. Ordninga er avgrensa til kortsiktige lån med løpetid på inntil tolv månader. Planane til Nye Veier AS for det enkelte år må utarbeidast basert på selskapet sine ordinære finansielle rammer, som for Ringeriksbana består av statlege løyvingar. Tilbakebetaling av disponert driftskreditt skal dermed dekkjast innafor det ordinære vederlaget som selskapet mottok for Ringeriksbana. Driftskreditten skal setjast inn på ein ikkje-renteberande konto i Norges Bank til det er bruk for han. Ved trekk på ordninga skal Nye Veier AS betale renter av lånet.

Regjeringa legg opp til at driftskredittordninga vert avvikla når Ringeriksbana er ferdig og lånet innfridd før midlane vert tilbakeført til statskassa.

### 3 Revidert finansieringsopplegg for fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland (revidert Bømlopakke)

#### 3.1 Bakgrunn

Den opphavelige Bømlopakken vart vedtatt gjennom handsaming i Stortinget av St.prp. nr. 78

(2008–2009) *Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland*, jf. Innst. S nr. 343 (2008–2009). Bømlopakken inneheldt utbetring av tolv vegstrekningar på dåverande riks- og fylkesvegnett. Bompengerevjuinga starta i 2013. Grunna kostnadsauke står det att fem prosjekt som det ikkje er rom for å finansiere fullt ut innafor den økonomiske ramma for pakken.

For å finansiere meir av dei planlagde prosjekta og å gjennomføre anna vegutbygging i kommunen, har Bømlo kommune og tidlegare Hordaland fylkeskommune gått inn for å revidere finansieringsopplegget for Bømlopakken. Det vart i 2018 gjort vedtak om utbygging av dei fem attståande prosjekta i tillegg til ei ramme til mindre utbetringar. Finansieringa vart føresett å skje gjennom vidareføring av bomstasjonen på Spissøy og innkrevjing på ferjesambandet Langevåg–Buavåg, i tillegg til fire nye bomstasjonar rundt Svortland.

Det vart gjennomført ei ekstern kvalitetssikring (KS2) av finansieringsopplegget for revidert Bømlopakke våren 2021. Den eksterne kvalitets-sikringa viste at den reduserte bompengepakken ville gje meir inntekter, men samstundes høgare innkrevjingskostnader og stor uvisse knytt til inntektene i det nye bompengeprogget. Kvalitets-sikringa vurderte også ei vidareføring av dagens finansieringsopplegg utan nye bomstasjonar.

Etter den eksterne kvalitetssikringa og etter eit innbyggjarframlegg vedtok Bømlo kommune og fylkestinget i Vestland fylkeskommune eit revidert opplegg med vidareføring av dagens bompengerevjuinga utan nye bomstasjonar og med tre hovudprosjekt. Det er dette reviderte opplegget som vert lagt fram i denne proposisjonen.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka legg Samferdselsdepartementet fram eit forslag om revidert finansieringsopplegg for Bømlopakken for å byggje ut tre prosjekt frå den opphavelge Bømlopakken i tillegg til ei ramme til mindre utbetringar på fylkesvegnettet. Med det nye opplegget vert innkrevjuinga i bomstasjon på Spissøy og i ferjesambandet Buavåg–Langevåg vidareført. Innkrevjuinga skal skje i 15 år frå 2022.

### 3.2 Omtale av utbygginga

I St.prp. nr. 78 (2008–2009) var det lagt opp til utbygging av tolv vegstrekningar på det dåverande riks- og fylkesvegnettet i Bømlo kommune. Utbygginga starta opp i 2008, og desse strekningane er fullførte:

- Fv. 542 Hollundskjosen–Hollundsdalen–Stokkabekken

- Fv. 541 Stokkabekken–Rubbestadneset
- Fv. 542 Stokkabekken–Ekornsæter–Siggjarvåg inkl. rundkøyring
- Fv. 541 Hestaneset–Tjong
- Fv. 541 Tjong–Løvegapet
- Fv. 542 Røyksund–Eikeland
- Fv. 4998 (tidl fv. 14) Svortland–Økland
- Fv. 5004 (tidl fv. 18) Urangsvåg–Brandasund
- Fv. 5006 (tidl fv. 19) Rubbestadneset–Rolvnes.

I ny pakke vil desse tre prosjekta frå opphavelge pakke verte finansiert (merka med grønt i figur 3.1):

- Fv. 541 Sakseid–Hestaneset
- Fv. 542 Notland–Mosterhavn
- Fv. 541 Ekornsæter–Sakseid.

Med det reviderte finansieringsopplegget for Bømlopakken ønskjer lokale styresmakter å fullføre desse strekningane samt å setje av ei ramme til mindre utbetringar på fylkesvegnettet.

#### *Fv. 541 Sakseid–Hestaneset*

Den nye vegen vil erstatte store delar av fv. 541 som er hovudvegen nord-sør på Bømlo. Lengda på vegen vert 9,9 km. Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for auka vegstandard og betre tilhøva for mjuke trafikantar på delar av strekninga. Bygginga av prosjektet starta opp i 2019. Delar av strekninga, Våge–Hestaneset, er bygd. Grunna manglande midlar, vart ikkje resten av strekninga påbegynt.

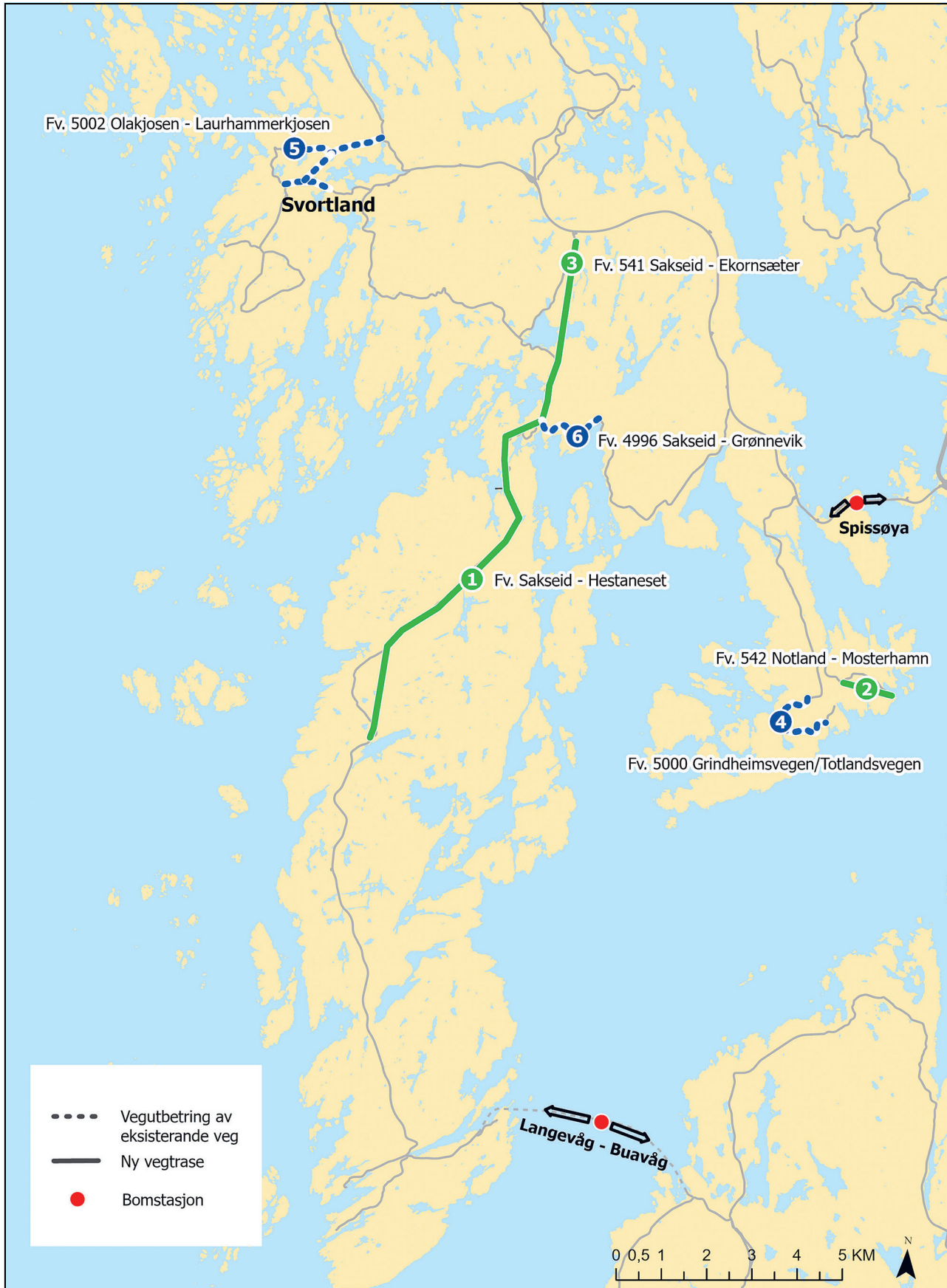
Prosjektet har godkjend reguleringsplan, og dei resterande kostnadene er rekna til 243 mill. 2021-kr. Det er lagt opp til at prosjektet skal byggjast i 2021–2024.

#### *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 og er lite tilrettelagt for mjuke trafikantar. Reguleringsplan vart vedteken i juni 2020. Kostnaden er rekna til 220 mill. 2021-kr.

#### *Fv. 542 Notland–Mosterhamn*

Prosjektet omfattar omlegging eller utbetring langs eksisterande veg samt bygging av gang- og sykkelvegar langs delar av strekninga. Reguleringsplan vart vedteken hausten 2019. Kostnaden er rekna til 49 mill. 2021-kr.



Figur 3.1 Kartskisse: Prioriterte prosjekt 1–3 er merka med grønt og bompengeskjevning er merka med raudt. Prosjekt på reservelista 4–6 er merka med blått.

Kjelde: Vestland fylkeskommune

### Reserveliste

Det er i tillegg sett opp ei liste på tre reserveprosjekt om det er midlar att i pakken. Dei tre prosjekta som kan skalerast opp og ned avhengig av tilgjengelege midlar i pakken, er:

- Totlandsvegen–Grindheimsvegen: Kostnadsrekna til 54 mill. 2021-kr.
- Laurhammerkjosen–Olakjosen: Kostnadsrekna til 27 mill. 2021-kr.
- Grønnevik–Sakseid: Kostnadsrekna til 13 mill. 2021-kr.

Om det er midlar att i pakken, kan desse brukast på andre prosjekt i kommunen.

### 3.3 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til revidert finansieringsopplegg for Bømlopakken har vore handsama av Bømlo kommune og Vestland fylkeskommune.

Bømlo kommune handsama saka i kommunestyret 14. juni 2021, og gjorde slikt vedtak:

1. *Kommunestyret tiltrer dei vurderingane som er gjort av administrasjonen i Vestland fylkeskommune, og ber i samsvar med innstillinga om at Samferdselsdepartementet fremjer eit nytt utkast til proposisjon til Stortinget basert på punkt 2 til 10 i dette vedtaket. Om det viser seg at proposisjonen etter vedtak i denne saka ikkje kan bli fremja for Stortinget før stortingsvalet hausten 2021, skal fylkestinget be om at den opphavlege proposisjonen etter fylkestinget sitt vedtak i juni 2018 vert fremja for Stortinget.*
2. *Kommunestyret sluttar seg til det føreslåtte opplegget for revisjon av Bømlopakken slik det er skissert i saka. Dette inneber eit bompengebidrag på 494 mill. 2021-kr. i den reviderte pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 171 mill. 2021-kr. inkludert mva-refusjon. Pakken skal finansiere følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje: a. Fv 541 Sakseid–Hestaneset b. Fv 542 Notland–Mosterhamn c. Fv 541 Sakseid–Ekornsæter*
3. *Om det står att midlar i pakken, vert det sett av ei ramme til mindre utbetringar av fylkesvegnett på Bømlo. Følgjande tre prosjekt skal prioriterast i prioritert rekkjefølgje: a. Totlandsvegen–Grindheimsvegen b. Laurhammerkjosen–Olakjosen c. Grønnevik–Sakseid Om det er attstående midlar i pakken, kan desse nyttast til andre prosjekt.*
4. *Det vert lagt til grunn at utbygging av den reviderte pakken skal skje i perioden 2022–2027.*
5. *Dagens innkrevjing på Spissøy med to-vegs innkrevjing blir vidareført. Bompengennkrevjinga*

*på ferjesambandet Langevåg–Buavåg skal fortsette i heile bompengeperioden med kronepåsleg på ferjetakst.*

6. *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. Det er lagt til grunn innføring av eit månadleg passeringstak på 30 passeringar for takstgruppe 1, og 40 passeringar for takstgruppe 2. Når innkrevjinga i dei nye bomstasjonane startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 50 kr (2021-kr). Dette svarar til ein grunntakst på om lag 69 kr (2021-kroner) for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale). Køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3 501 kg ekskl. køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale), betaler dobbelt takst.*
7. *For ferje blir det lagt til grunn eit kronepåsleg for bompengedelen på ferjebilletten på 20 2021-kroner for køyretøy med lengde opptil 6 meter (bilgruppe AP1). For kjøretøy med lengde mellom 6 og 12,5 meter (bilgruppe AP2–AP4) er bompengetaksten 40 2021-kroner. For kjøretøy over 12,5 meter (bilgruppe AP5–AP9) er bompengetaksten 60 2021-kroner.*
8. *Om gjennomsnittleg inntekt pr passering kjem under 50 2021-kroner, vert det lagt til grunn at grunntaksten vert justert slik at gjennomsnittleg takst pr passering kjem opp på 50 2021-kroner.*
9. *Bompengeperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart.*
10. *Fram til innkrevjinga kan starte i det nye bompengepellet, fortset innkrevjinga som før i eksisterande bomstasjon på Spissøya og i ferjesambandet Langevåg–Buavåg.*
11. *Dersom det kjem nye og meir effektive innkrevjingsmetodar i bompengeperioden skal desse vurderast*

Vestland fylkeskommune handsama saka i fylkestinget 29. september 2021, og gjorde slikt vedtak:

1. *Fylkestinget viser til Bømlo kommune sitt ønskje om ei anna innretting av revidert Bømlopakke. Fylkestinget vil på grunnlag av dette anmode Samferdselsdepartementet om å fremje eit nytt utkast til proposisjon til Stortinget basert på punkt 2 til 12 i dette vedtaket.*
2. *Fylkestinget sluttar seg til det føreslåtte opplegget for revisjon av Bømlopakken slik det er skissert i*

- denne saka. Dette inneberer eit bompengebidrag på 494 mill. 2021-kr. i den reviderte pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 171 mill. 2021-kr. inkludert mva-refusjon. Pakken skal finansiere følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje:
- a. Fv 541 Sakseid–Hestaneset
  - b. Fv 542 Notland–Mosterhamn
  - c. Fv 541 Sakseid–Ekornsaeter
3. Om det står att midlar i pakken, vert det sett av ei ramme til mindre utbetringar av fylkesvegnettet på Bømlo. Følgjande tre prosjekt skal prioriterast i prioritert rekkjefølgje:
- a. Totlandsvegen–Grindheimsvegen
  - b. Laurhammerkjosen–Olakjosen
  - c. Grønnevik–Sakseid
- Om det er attståande midlar i pakken, kan desse nyttast til andre prosjekt.
4. Det vert lagt til grunn at utbygging av den reviderte pakken skal skje i perioden 2022–2027.
5. Dagens innkrevjing på Spissøy med to-vegs innkrevjing blir vidareført. Bompengennkrevjinga på ferjesambandet Langevåg–Buavåg skal fortsette i heile bompengeperioden med kronepåslag på ferjetakst.
6. 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 nullutslepps-køyretøy skal ha inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy. Det er lagt til grunn innføring av eit månadleg passeringstak på 30 passeringar for takstgruppe 1, og 40 passeringar for takstgruppe 2. Når innkrevjinga i dei nye bomstasjonane startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 50 kr (2021-kr). Dette svarar til ein grunntakst på om lag 69 kr (2021-kr.) for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale). Køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3 501 kg ekskl. køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale), betaler dobbelt takst.
7. For ferje blir det lagt til grunn eit kronepåslag på for bompengedelen på ferjebilletten på 20 2021-kr. for køyretøy med lengde opptil 6 meter (bilgruppe AP1). For køyretøy med lengde mellom 6 og 12,5 meter (bilgruppe AP2–AP4) er bompengetaksten 40 2021-kr. For køyretøy over 12,5 meter (bilgruppe AP5–AP9) er bompengetaksten 60 2021-kr.
8. Om gjennomsnittleg inntekt pr passering kjem under 50 2021-kr, vert det lagt til grunn at grunntaksten vert justert slik at gjennomsnittleg takst pr passering kjem opp på 50 2021-kr.
9. Bompengeperioden er sett til 15 år frå innkrevjingstart.
10. Fram til innkrevjinga kan starte i det nye bompengepellet, fortset innkrevjinga som før i eksisterande bomstasjon på Spissøya og i ferjesambandet Langevåg–Buavåg.
11. Under føresetnad av godkjenning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnar-kausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 620 mill. 2021-kr for heile Bømlo-pakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 682 mill. 2021-kr. Garantibeløpet vert redusert i takt med nedbetaling av lånet. Garantisten har rett til å sikre garantien med retten til å krevje inn bompengar.
12. Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Vestland fylkeskommune i byggjeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i revidert bompengepakke. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år. Samla garantitid vert, inkludert byggjeperioden, på inntil 17 år.
13. Dette vedtaket erstattar tidlegare vedtak i saka.

### 3.4 Trafikkgrunnlag

Takstar og bompengeplegg vert uendra frå opphaleveg Bømlo-pakke for Spissøy, med unntak av at det vert litt lågare takstar for takstgruppe 2. Det er lagt opp til nokre endringar for bompengepellet på ferjesambandet. Inntektsgrunnlaget på ferjesambandet er likevel lågt, slik at endringane vil få mindre å seie for det samla trafikkgrunnlaget. På dette grunnlag er det vurdert at det ikkje er behov for nye trafikkutrekningar.

Grunna noko nedgang i trafikken i samband med koronapandemien, er det lagt inn dei same trafikk-tala for 2021 som 2020, og for 2022 er det lagt til grunn trafikk-tala for 2019. Etter dette er det lagt til grunn fylkesvise trafikkprognosar i samband med Nasjonal transportplan 2022–2033 der det er forventa ein årleg trafikkvekst i tidlegare Hordaland fylke på 0,88 pst. fram til 2029 og 0,68 pst. frå 2030.

### 3.5 Finansieringsopplegg

Finansieringa av opphøveleg Bømlopakke var basert på statlege og fylkeskommunale midlar, kommunale tilskot og bompengar innafor ei økonomisk ramme på 1 003 mill. 2009-kr. Bompengar aleine var føresett å utgjere 642 mill. 2009-kr. Grunna generell prisstigning, auka fylkeskommunalt bidrag og midlar til kompensasjon for auka meirverdiavgift, har opphøveleg Bømlopakke fram til og med 31. desember 2020 brukt 1 518 mill. kr.

Det står att 38 mill. 2021-kr, der 13,3 mill. kr er fylkeskommunale midlar, 6,5 mill. kr er refusjon av mva. og dei resterande midlane er bompengar. I berekningane for ny revidert Bømlopakke er det frå 2022 lagt til grunn 42,5 mill. 2021-kr i nye fylkeskommunale midlar. Samla fylkeskommunalt bidrag utgjer følgeleg 56 mill. 2021-kr. I tillegg til dette bidrar også fylkeskommunen med kompensasjon for mva. i bompengepakken.

Tabell 3.1 viser ramma for revidert Bømlopakke fordelt på vegstrekningar og tiltak i perioden 2021–2027.

Med revidert Bømlopakke vert det lagt til grunn ei total ramme til vegprosjekt frå 2021 på 665 mill. 2021-kr. I tillegg til utbygging skal opp-

arbeidd lån frå opphøveleg pakke også finansierast innafor den reviderte pakken. Bompengeselskapet hadde per 31. desember 2020 opparbeidd eit netto lån på 406 mill. kr.

Finansieringsplanen for revidert Bømlopakke i åra 2021–2027 er summert opp i tabell 3.2.

### 3.6 Bompengelopplegg

Det vert lagt opp til å vidareføre dagens bompengerekkje med innkreving på bomstasjon på Spissøy ved kommunegrensa til Stord. Vidare vert innkrevinga på ferjesambandet Langevåg–Buavåg vidareført. Det vert lagt opp til kronepåsleg på ferjetakst i staden for påslag på takstsoner.

Trafikken inn og ut av kommunen må med dette betale bompengar, medan trafikken innan kommunen ikkje vil gjere dette. Mykje av trafikken vil passere grensene til kommunen, slik at nytteprinsippet vil verte ivareteke.

Dagens realiserte gjennomsnittstakst på 50,00 2021-kr ved Spissøy er føresett vidareført inn i ny bompengepakke.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt over 3 500 kg med

Tabell 3.1 Utbyggingskostnader i revidert Bømlopakke i perioden 2021–2027

Pri	Veg	Vegstrekning	2021 <sup>1</sup>	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Kostnader i mill. 2021-kr 2021–2027
1	Fv. 541	Sakseid–Hestaneset	26	36	108	73				243
2	Fv. 542	Notland–Mosterhamn			41	8				49
3	Fv. 541	Sakseid–Ekornsæter				2	97	54	67	220
		Ramme til mindre utbetringar		10	44	24	28	16	19	141
		Sluttrekninger ferdigstilte prosjekt	12							12
Totale utbyggingskostnader			38	46	193	107	125	70	86	665

<sup>1</sup> Kostnadene i 2021 tilhøyrer prosjekt som vert slutført i opphøveleg Bømlopakke

Tabell 3.2 Finansieringsplan

	Mill. 2021-kr.
Fylkeskommunale midlar	56
Mva-refusjon	115
Bompengar	494
SUM	665



unntak av køyretøy i køyretøygruppe M1 med gyldig avtale og brikke) skal betale det dobbelte av taksten for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1 med gyldig avtale og brikke). Det er vidare lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt. I tråd med gjeldande nasjonalt regelverk er det lagt til grunn at nullutslepps-køyretøy i takstgruppe 1 skal betale 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy etter brikkerabatt. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 vil ikkje verte belasta bompengar før det eventuelt vert opna for dette lokalt.

Med ei gjennomsnittleg inntekt per passering på 50,00 2021-kr og dei føresetnadene som elles er lagt til grunn, er det førebels rekna med desse grunntakstane for bomstasjonen på Spissøy i 2021-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 69 kr
- Takstgruppe 2: 138 kr.

I berekningane er det føresett at grunntakstane vert justerte årleg etter konsumprisindeksen.

Det vert ikkje timesregel, men eit passerings-tak på 30 passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 1, og 40 passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 2. Elles gjeld takstretninglinjene.

Det er lagt til grunn at innkrevjinga på ferjesambandet Langevåg–Buavåg vert vidareført. Takstopplegget vert endra frå det som no er eit sonepåslag til eit kronepåslag. Med kronepåslag vil ikkje endringar i ferjesambandet sitt takstsystem få konsekvensar for bompenginntektene frå ferjesambandet.

For å oppretthalde dagens inntening frå ferjesambandet, er kronepåslaget for bompengedelen på ferjebilletten rekna til 20 2021-kr for køyretøy med lengde opptil 6 meter (bilgruppe AP1). For køyretøy med lengde mellom 6 og 12,5 meter (bilgruppe AP2–AP4) er bompengetaksten 40 2021-kr. For køyretøy over 12,5 meter (bilgruppe AP5–AP9) er bompengetaksten 60 2021-kr.

Det er lagt til grunn at køyretøy i bilgruppe AP2–AP4 betaler to gongar taksten for køyretøy i AP1. For køyretøy i bilgruppe AP5–AP9 er det lagt til grunn 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 vert målt å høyre til, jf. gjeldande AutoPASS-regulativ for

ferjetakstar. Det vert ikkje lagt opp til rabatt på bompengedelen på ferjebilletten for nokon av køyretøygruppene.

I tråd med rutinar for handtering av uvisse i bompengeproposisjonar, jf. Prop. 1 S (2016–2017), kan bompengetakstane justerast slik at gjennomsnittstaksten vert oppretthalden for bomstasjonen på Spissøy. Det skal leggjast fram sak for garantist for tilslutning av slike justeringar, før bompengeselskapet søker Statens vegvesen om takstvedtak.

Fram til bompengerevjuinga startar, vert det føresett at fastsett gjennomsnittstakst pr justerast med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggjekostnadsindeks for veganlegg. Deretter søker bompengeselskapet om prisjusteringar til Statens vegvesen. SSB sin konsumprisindeks skal nyttast.

Desse basisføresetnadene er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. frå 2021 og dei fyrste 10 åra, og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst. frå 2021 og dei fyrste 10 åra, deretter 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 4,1 mill. 2021-kr, totalt 62 mill. kr. over 15 år.
- Årleg prisstigning: 2,0 pst.
- Netto lånegjeld per 31. desember 2020: 406 mill. kr.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen, er brutto bompenginntekter i perioden 2022–2037 rekna til om lag 1 193 mill. 2021-kr. Av dette er det lagt til grunn at 494 mill. kr kan gå til veginvesteringar, 406 mill. kr til nedbetaling av eksisterande gjeld, 231 mill. kr til rente på lån og 62 mill. kr i innkrevjingskostnader.

### 3.7 Styring av Bømlopakken

Det er etablert eit kontaktutval med representantar frå Bømlø kommune og Vestland fylkeskommune som skal drive porteføljestyling. Arbeidet til dette kontaktutvalet er føresett vidareført for den nye pakken. Bompengeselskapet Ferde AS kan møte i kontaktutvalet ved handsaming av saker som er aktuelle for bompengerevjuinga.

Som for andre bompengepakker er det føresett at omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma. Det inneber at viss kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil andre prosjekt/tiltak ikkje verte gjennomførte. Dersom enkelte prosjekt/tiltak vert rimelegare enn føresett, vert det plass til fleire prosjekt/tiltak eller innkrevjingsperioden kan reduserast. Kontaktutvalet skal ta stilling til eventuelle endringar i omfang og

innretting av prosjekta om det skjer endringar undervegs i planlegging og bygging.

Pakken skal styrast slik at dei tre prioriterte prosjekta gjennomførast først. Når dei endelege kostnadene er kjende, skal det vurderast om det er grunnlag for å starte arbeid med prosjekta på reservelista. På det tidspunktet vil det vere eit tryggare grunnlag for samla inntekter i bompengerperioden. Om det er attståande midlar i pakken, kan desse nyttast til andre prosjekt i kommunen.

### 3.8 Fylkeskommunal garanti

Som omtalt har Vestland fylkeskommune gjort vedtak om å stille garanti ved sjølvskuldnar-kausjon for eit maksimalt låneopptak på 620 mill. kr, med tillegg av 10 pst. av ei til kvar tid gjeldande hovudstol til å dekkje renter og andre omkostningar. Samla garanti utgjer følgjeleg 682 mill. kr.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

### 3.9 Ekstern kvalitetssikring

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av finansieringsopplegget for revidert Bømlopakke. Kvalitetssikringa omfatta måloppnåing, trafikkgrunnlag, kostnader opp mot forventa inntekter og nytteeffektar, framdriftsplan for prosjekta, finansieringsevne for pakken, samla uvisse, gjennomføringsplan og porteføljestyring. Den eksterne kvalitetssikringsrapporten viste eit alternativ med ei vidareføring i 15 år av dagens finansieringsopplegg utan nye bomstasjonar, som er det alternativet Bømlo kommune og i fylkestinget i Vestland har lagt til grunn for sitt reviderte opplegg.

### 3.10 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at Bømlopakken har bidrege til ein vesentleg betre vegstandard som har betra framkome og trafikktryggleik på Bømlo, men at det står att ein del prosjekt som ikkje vart finansierte i pakken. I tillegg er det nye mindre utbetringar på fylkesvegnettet som er ønskt lagt inn i pakken.

Det er lokalpolitisk semje om føreslått opplegg for revidert Bømlopakke, og Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Samferdselsdepartementet sluttar seg derfor til det føreslåtte bompengeropplegget, der det er lagt til grunn ein innkrevjingsperiode med bompengar på inntil 15 år.

Samferdselsdepartementet viser til at pakken vil følgje vanlege takstretninglinjer med dobbelt takst for takstgruppe 2 ved bomstasjonen, som er noko lågare enn dagens takst for takstgruppe 2. Det vert også lågare takstar for større køyretøy over 6 meter på ferjesambandet.

Kommunen har stor aktivitet innan sjømat og maritim verksemd, og revidert Bømlopakke vil leggje til rette for fortsett vekst innan desse næringane. Særleg vesentleg er det at det ligg føre planar om å byggje ut fiskerihamn og industriområde på Langevåg, heilt sør på Bømlo. Vestland fylkeskommune har stilt garanti for utbygging av fiskerihamna. Prosjektet vil kunne føre til ein auke i tungtrafikken på fv. 541.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at inntektsgrunnlaget langt på veg er kjend, og at alle hovudprosjekta i pakken har godkjend reguleringsplan. Det er derfor relativt lita uvisse for inntektsgrunnlaget i pakken. Målet er å realisere dei tre hovudprosjekta. Det er òg sett av ei ramme til mindre utbetringar. Om det står att midlar i pakken, kan dei verte nytta til andre prosjekt i kommunen. Det vil likevel vere noko uvisse både når det gjeld inntekter og kostnader. Det kan oppstå langsiktige endringar i trafikken m.a. grunna endringar i reisevanar etter koronasituasjonen. Utgiftene vil kunne verte påverka av uføresette forhold, og vil også vere avhengig av marknadssituasjonen når prosjekta vert lyste ut, og når prosjekta skal realiserast.

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

### 3.11 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om revidert finansieringsopplegg for fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland (revidert Bømlopakke), vert det inngått nye avtalar, eventuelt tilleggsavtalar mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med vilkåra som er lagt til grunn i denne proposisjonen.



#### **4 Kostnadsrammer for riksvegprosjekta E136 Breivika–Lerstad og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen**

---

Stortinget slutta seg våren 2021 til utbygging og delvis bompengefinansiering av *Bypakke Ålesund*, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021). Samferdselsdepartementets forslag til kostnadsramme for E136 Breivika–Lerstad går fram av proposisjonen, men det vart ikkje lagt fram forslag til romartalsvedtak om kostnadsramma. Samferdselsdepartementet gjer derfor framlegg om ei kostnadsramme på 2 390 mill. kr i tråd med Prop. 201 S (2020–2021), jf. forslag til romartalsvedtak.

Stortinget slutta seg våren 2021 til utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for*

*Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021). Samferdselsdepartementets forslag til kostnadsramme for E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen går fram av proposisjonen, men det vart ikkje lagt fram forslag til romartalsvedtak om kostnadsramma. Samferdselsdepartementet gjer derfor framlegg om ei kostnadsramme på 3 526 mill. kr i tråd med Prop. 95 S (2020–2021), jf. forslag til romartalsvedtak.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg).

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg) i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til vedtak om endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)

### I

I statsbudsjettet for 2021 blir det gjort følgjande endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1321		Nye Veier AS	
	86 (NY)	Driftskreditt, blir løyvd med .....	1 000 000 000

### II

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet:

får fullmakt til å gjennomføre desse investeringsprosjekta:	innafor ei kostnadsramme på:
E136 Breivika–Lerstad	2 390 mill. kr
E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	3 526 mill. kr

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innafor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får

fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

### III

Vedtak om revidert finansieringsopplegg for fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til utbygging og finansiering av revidert Bømlopakke i Vestland. Vilråa går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtalar med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

---



---



