



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 164 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland

*Tilråding frå Samferdsdeparterementet 25. august 2017,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdsdeparterementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av prosjekt og tiltak på riks- og fylkesvegnettet i kommunane Lindås, Meland, Radøy, Fedje, Austrheim, Masfjorden og Modalen nord i Hordaland (Nordhordlandspakken).

Nordhordlandsregionen har vel 35 000 innbyggjarar, og folketalet er venta å auke til 45 000 innbyggjarar innan 2030. Regionen er tett integrert og utgjer ein felles bu- og arbeidsmarknad. Regionen har eit variert næringsliv. Her ligg mellom anna industriområdet Mongstad med omlag 100 ulike næringsverksemdar og nærare 3 000 sysselsette. Ved produksjonsstart ved Johan Sverdrupfeltet vil olje bli ført i røyr til terminal på Mongstad. Det er venta at dette vil føre til auke i trafikken til og frå Mongstad.

Eksisterande vegnett er ikkje tilpassa veksten i regionen. Framkomsten for næringstransporten er dårleg på mange strekningar. I tillegg er det naudsynt å betre framkomsten og tryggleiken for gåande og syklende. Mange fylkesveggar har berre eitt køyrefelt utan tilbod for gåande og syklende. I perioden 2000 til 2012 vart det registrert 24 omkomne og 114 alvorleg skadde på vegane i Nordhordland. Det er derfor eit stort behov for å utbetre vegnettet i regionen og mot Bergen både med tanke på framkomst og trafikktryggleik.

Nordhordlandspakken omfattar prosjekt og tiltak på E39 og fylkesvegnettet. Det er mellom anna

lagt opp til utviding av E39 gjennom Knarvik sentrum. For å auke trafikktryggleiken er det lagt opp til bygging av gang- og sykkelveggar. I tillegg er det lagt opp til å styrke kollektivtrafikken og leggje til rette for meir miljøvennlege transportløysingar, mellom anna for å dempe trafikkveksten inn mot sentrale delar av Bergen.

### 2 Lokalpolitisk handsaming

Nordhordlandspakken har vore handsama av dei aktuelle kommunane og Hordaland fylkeskommune i fleire omgangar.

Kommunane handsama saka første gong sommaren og hausten 2014. Alle kommunane tilrådde gjennomføring av pakken, men fleire av vedtaka inneheld føresetnader for tilrådinga og ulike endringsframlegg. Hordaland fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 9.–10. desember 2014 og fatta då følgjande vedtak:

1. Fylkestinget ser at det er naudsynt å gjennomføre Nordhordlandspakken i fleire trinn, for å sikre snarast mogleg byggiestart for prosjekta som er planavklarte. E39 Nyborgtunnelen og Fv57 Knarvik-Isdal vert innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken så snart det ligg føre avklarte planar og finansieringsløysing for desse prosjekta.
2. Fylkestinget ber om at Statens vegvesen og Bergen kommune medverkar til rask planavklaring

av Nyborgtunnelen slik at prosjektet vert prioritert i neste revisjon av Nasjonal transportplan og kan innlemmast i Nordhordlandspakken. Fylkestinget føreset at det vert lagt opp til ei god og framtidretta løysing for Nyborgtunnelen som tek omsyn til transporteffektivitet, framtidig transportmønster i Bergensområdet og framkomst for kollektivtrafikken.

3. Fylkestinget ber fylkesrådmannen sørgje for naudsynnte avklaringar slik at prosjektet Fv57 Knarvik-Isdal snarast kan vurderast innlemma i Nordhordlandspakken gjennom revisjon av pakken;
  - vurdere om det er mogleg å byggje og ta i bruk eit av tunneløpa, før det andre vert bygt.
  - avklara framdrift og finansiering knytt til flytting av skular.
4. Med atterhald om tilslutnad i kommunane i Nordhordland tilrår fylkestinget søknad om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken datert 03.03.2014, samt med dei justeringane som går fram av høyringsbrevet til kommunane frå Statens vegvesen Region vest, av 30.04.2014, med følgjande merknader og endringar:
  - a. Fylkestinget er samd med Lindås kommune i at 90 mill. kr i bompengar kan omdisponerast frå Mundalsberg tunnelen, til bruk i Knarvik sentrum (70 mill. kr) og til planlegging av tunnel mellom Knarvik og Isdalstø (20 mill. kr) på Fv57.
  - b. Fylkestinget går inn for at det vert etablert ein ny bomstasjon i Isdalstø. Dette vil i større grad ivareta nytte- og likskapsprinsipp i det samla bompengelopplegget og bidra til nødvendig styrking av finansieringsopplegget i pakken.
  - c. Fylkestinget går inn for at den ufordelte ramma på 100 mill. kr i pakken hovudsakleg vert nytta til tiltak på vegnettet i Meland kommune (fylkesveg 564 Fløksand-Vikebø), i tillegg til at den kan fungere som ein buffer mot eventuell kostnadsauke og inntektssvikt i pakken.
  - d. Fylkestinget går inn for at det vert lagt opp til to-vegs innkrevjing i bompengesnitta. Fylkestinget legg til grunn et takstnivå i området 12-14 kr.
5. Fylkestinget vedtek ei fylkeskommunal økonomisk ramme for Nordhordlandspakken på 230 mill. kr, og vil i dei årlege budsjetta kome attende til konkrete løyvingar på aktuelle prosjekt. Dei fylkeskommunale løyvingane må i første rekke nyttast til å sikre gjennomføring av kollektivtiltaka i pakken.

6. Fylkestinget går inn for at det vert etablert eit kontaktutval med representantar frå Regionrådet Nordhordland, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune for styring og koordinering av gjennomføring av Nordhordlandspakken.

I desember 2014 vart kommunane bedt om å uttale seg til fylkestinget sitt vedtak. Med unntak av Meland kommune slutta alle kommunane seg til vedtaket. Etter nokre mindre justeringar vart saka sendt til ny lokalpolitisk handsaming våren 2015. Alle kommunane slutta seg til den justerte pakken. Hordaland fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 10. juni 2015, og fatta følgjande vedtak:

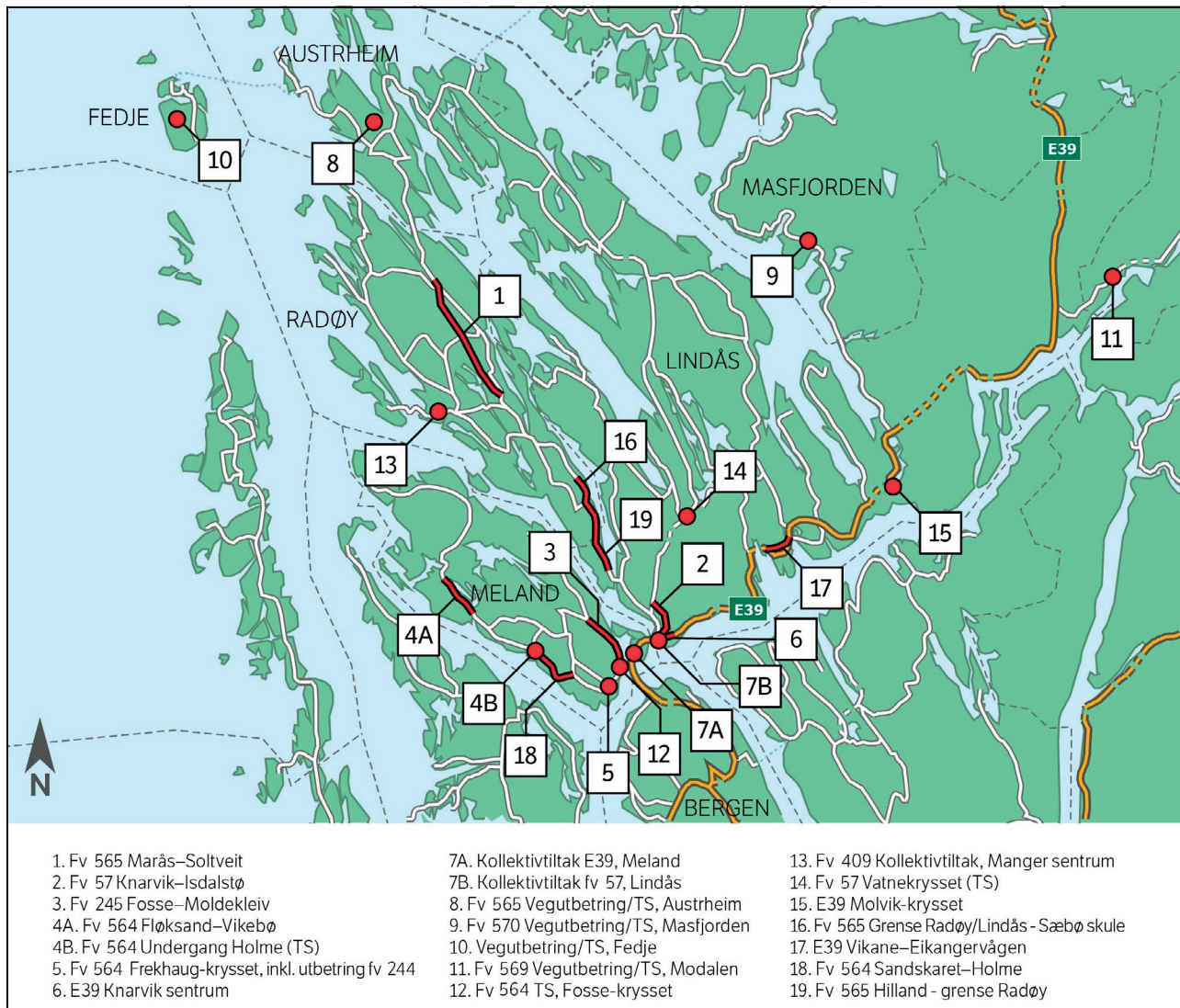
«Fylkestinget sluttar seg til det justerte opplegget for Nordhordlandspakken med auka investeringsramme på 200 mill. kr (fordelt med 115 mill. kr til bruk i Lindås og 85 mill. kr til bruk i Meland) og omprioriteringa av prosjekta – slik det er omtalt i brev frå Statens vegvesen frå 10.04.2015. Den fylkeskommunale økonomiske ramma i Nordhordlandspakken vert auka frå 230 mill. 2013-kroner til 259 mill. 2013-kroner.»

Følgjande garantivedtak vart fatta i møte i fylkestinget 8. mars 2016:

1. Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuldnerggaranti for lån på inntil 750 mill. kr som Nordhordlandspakken AS tek opp til finansiering av veginvesteringar.
2. Garantien gjeld for hovudstol på inntil 750 mill. kr, med tillegg av 10 % av til ei kvar tid gjeldandehovudstol til dekking av påløpne renter og omkostningar.
3. Garantiansvaret gjeld til utgangen av innkrevjingsperioden for bompengar (12 år) med tillegg av inntil 2 år, jfr. garantiforskrifta § 3.

### 3 Omtale av utbygginga – aktuelle prosjekt og tiltak

Nordhordlandspakken er forankra i KVU/KS1 for transportsystemet i Bergensområdet frå 2011. I KVUen er det mellom anna vist til at prosjektet E39 Nyborgtunnelen med tilknytning til vegnettet i Åsane, er strategisk viktig. For å unngå utsetjing av viktige utbetringar av lokalvegnettet som følgje av manglande planavklaring for E39 Vågsbotn – Klauvaneset, vart dette prosjektet tatt ut av pakken.



Figur 3.1 Nordhordlandspakken – oversiktskart

Den lokalt vedtekne Nordhordlandspakken inneheld 19 ulike prosjekt og tiltak, jf. figur 3.1. I tillegg er det lagt til grunn egne rammer til prosjekt og tiltak i dei to kommunane Lindås og Meland.

Ved den siste lokalpolitiske handsaminga våren/sommaren 2015 var kostnadene ved aktuelle prosjekt og tiltak innafør Nordhordlandspakken førebels kalkulerte til 1 405 mill. 2013-kr. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for 10 av prosjekta, men fem av desse planane skal reviderast og oppdaterast. For seks av prosjekta er arbeidet med å utarbeide reguleringsplanar i gang. Det er derfor knytt uvisse til mange av overslaga. Etter nye kostnadsvurderingar for enkelte delpro-

sjekt, er kostnadene no kalkulerte til om lag 1,8 mrd. 2017-kr. Tabell 3.1 viser dei siste kostnadsvurderingane frå Statens vegvesen for prosjekt og tiltak som låg til grunn for den lokalpolitiske handsaminga.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Nordhordlandspakken. I den samanhengen har den eksterne konsulenten også vurdert oppgitte kostnader for nokre av dei aktuelle prosjekta. Prosjektporteføljen må tilpassast til den samla økonomiske ramma for pakken. Det er derfor ikkje teke endeleg stilling til føreliggjande kostnadsvurderingar for aktuelle prosjekt og tiltak.

Tabell 3.1 Nordhordlandspakken – førebelse kostnader for aktuelle prosjekt og tiltak

			Mill. 2017-kr
Prioritet	Kommune	Prosjekt/tiltak	Kostnad/ ramme
1	Radøy	Fv 565 Marås – Soltveit (ny veg)	642
2	Lindås	Fv 57 Knarvik – Isdalstø (prosjektering og grunnerverv)	22
3	Meland	Fv 245 Fosse – Moldekleiv (utbetring inkl. gang- og sykkelveg)	86
4A	Meland	Fv 564 Fløksand – Vikebø (utbetring inkl. gang- og sykkelveg)	110
4B	Meland	Fv 564 Undergang Holme (punktutbetring og trafikksikring)	16
5	Meland	Fv 564 Frekhaug-krysset, inkl. utbetring fv 244 (punktutbetring og trafikksikring)	16
6	Lindås	E39 Knarvik sentrum (firefelts veg og ny rundkøyering i aust mv.)	185
7	Meland og Lindås	E39/fv 57 Kollektivtrafikktiltak og innfartsparkering (park&ride)	110
8	Austrheim	Fv 565 (vegutbetring og trafikksikring)	11
9	Masfjorden	Fv 570 (vegutbetring og trafikksikring)	33
10	Fedje	Fv 423 (vegutbetring og trafikksikring)	2
11	Modalen	Fv 569 (vegutbetring og trafikksikring)	2
12	Meland	Fv 564 Fosse-krysset (trafikksikring)	11
13	Radøy	Fv 409 Manger sentrum (kollektivtrafikktiltak og tettstadsutvikling)	5
14	Lindås	Fv 57 Vatnekrysset (trafikksikring)	22
15	Lindås	E 39 Molvik-krysset (trafikksikring)	22
16	Radøy	Fv 565 Lindås grense – Sæbø skule (utbetring inkl. gang- og sykkelveg)	72
17	Lindås	E39 Vikane – Eikangervågen (utbetring inkl. gang- og sykkelveg)	110
18	Meland	Fv 564 Sandskaret – Holme (utbetring inkl. gang- og sykkelveg)	65
19	Lindås	Fv 565 Hilland – Radøy grense (utbetring inkl. gang- og sykkelveg)	50
	Lindås og Meland	Ramme til prosjekt og tiltak <sup>1</sup>	218
	Alle	Etablering av bomstasjonar	18
SUM			1 828

<sup>1</sup> Fordelt med 125 mill. kr til Lindås kommune og 93 mill. kr til Meland kommune (rekna om til 2017-prisnivå).

Dei største prosjekta er:

#### *Fv 565 Marås – Soltveit*

Prosjektet omfattar bygging av ny fv 565 mellom Marås og Soltveit i Radøy kommune (pr. 1). Vegen vil erstatte eksisterande fv 565 over Sletta som er

ein veg med låg standard og ikkje eigna for dagens trafikkmengde. Det er mellom anna konflikt mellom bilistar og mjuke trafikantar. Fv 565 er ein del av hovudvegnettet i Nordhordland, og er alternativ transportrute til industriområdet Mongstad. Prosjektet har godkjent reguleringsplan frå 2010.

Parallelt med den eksterne kvalitetssikringa av finansieringsopplegget har Statens vegvesen kvalitetssikra kostnadsoverslaget for prosjektet. Som del av dette arbeidet er det gjennomført grunnundersøkingar i området der prosjektet skal byggjast. Desse har mellom anna avdekkja at grunnforholda er vesentleg dårlegare enn det som låg til grunn for det opphavlege kostnadsoverslaget for prosjektet. Dette har medvirka til ei noko seinare framdrift i arbeidet med Nordhordlandspakken. Revidert kostnadsoverslag for prosjektet er på 642 mill. 2017-kr, ein auke på om lag 270 mill. kr samanlikna med opphavleg overslag.

#### *Fv 245 Fosse – Moldekleiv*

Prosjektet omfattar utbetring av eksisterande veg på ei strekning med låg standard mellom Fosse og Moldekleiv i Meland kommune (pr. 3). Prosjektet omfattar også bygging av gang- og sykkelveg på delar av strekninga samt justering av eksisterande avkøyrslar, kryss og kollektivhaldeplassar. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for delar av strekninga frå 2009, men denne er delvis forelda. Ny reguleringsplan er under utarbeiding.

#### *Fv 564 Fløksand – Vikebø*

Prosjektet omfattar omlegging og utbetring av eksisterande veg på ei om lag 4 km lang strekning mellom Fløksand og Vikebø i Meland kommune (pr. 4A). På grunn av dårlege grunnforhold vil det bli bygd om lag 800 m ny veg aust for eksisterande trasé. Resten av strekninga vil bli utbetra med gang- og sykkelveg. Arbeidet med reguleringsplan er ikkje starta opp.

#### *E39 Knarvik sentrum*

Eksisterande E39 gjennom Knarvik sentrum i Lindås kommune er utfordrande både for miljø, trafikkavvikling, trafikktryggleik og vidare sentrumsutvikling. Det vil ta tid før E39 eventuelt blir lagt i tunnel på denne strekninga. Derfor er det viktig å etablere ei transportløyning som fungerer over tid, både for å handtere trafikkavviklinga langs E39 og for å vidareføre sentrumsutviklinga (pr. 6).

I juni 2015 vedtok Lindås kommune ein områdeplan for Knarvik sentrum. Planen legg til rette for ei heilskapleg utvikling av sentrum med byliknande struktur og kvalitet. Det er mellom anna lagt til rette for effektiv parkering og tilkomst for kollektivtrafikken. Reguleringsplanen sikrar at det blir sett av areal til utviding av E39 gjennom sen-

trum. Det er aktuelt med fire felt mellom rundkøyringane og etablering av ny rundkøyring i aust. I tillegg skal det etablerast ein akse for gåande mellom områda på kvar side av E39.

#### *Kollektivtrafikktiltak, tiltak for gåande og syklende, trafikkisikringstiltak og utbetringstiltak*

Det er prioritert tiltak som vil betre kollektivtilbodet i Nordhordland og inn mot Bergen. Det skal mellom anna etablerast «*park & ride*» på Flatøy og ny skysstasjon i Knarvik (pr. 7). Nordhordland har mange trafikkerte vegar der det på enkelte delstrekningar manglar tilbod for gåande og syklende. Det vil bli lagt opp til å utvikle eit mest mogleg samanhengande gang- og sykkeltilbod langs dei viktigaste vegane. Vidare er det er lagt opp til å gjennomføre trafikkisikrings- og utbetringstiltak i alle kommunane i regionen.

#### *Fv 57 Knarvik – Isdalstø*

Ved tidlegare lokalpolitisk handsaming var fv 57 Knarvik – Isdalstø inne i pakken. Prosjektet omfattar bygging av ny firefelts tunnel i to løp mellom Knarvik og Isdalstø for å avlaste eksisterande fv 57 via Isdalstø. Dette er ein veg med låg standard og konflikt med busetjing, gåande og syklende. Prosjektet har godkjent reguleringsplan frå 2013. Gjennomføring av prosjektet føreset imidlertid riving av eksisterande barneskule og delar av vidaregåande skule. Lindås kommune arbeider med planar for bygging av ny barneskule som må koordinerast med vegplanane. Prosjektet er derfor tatt ut av pakken, men det er føresett midlar til prosjektering og grunnverv (pr. 2).

## **4 Trafikk- og inntektsgrunnlag**

Trafikken som er lagt til grunn for Nordhordlandspakken, er rekna ut på grunnlag av den regionale trafikkmodellen (RTM) og ein tilleggsanalyse. Tilleggsanalysen tek utgangspunkt i teljingar av trafikken på dagens vegnett der dei fem bomstasjonane vil stå, jf. kapittel 5. I 2012 vart det registrert ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 49 405 køyretøy. Med føresett timesregel er det rekna med at om lag 48 pst. av trafikken er betalande trafikk. Vidare er det rekna med ein reduksjon i trafikken som følgje av bompengειnnkrevjinga på om lag 10 pst. Etter dette er det lagt til grunn ein betalande ÅDT på 21 550 køyretøy i 2012.

I fylkesprognosane som vart utarbeidde for Hordaland i samband med Nasjonal transportplan

2014-2023, er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1,5 pst. i perioden 2013–2020, 1,4 pst. i perioden 2020–2030 og deretter 0,95 pst. vekst fram til 2040. På dei mest trafikkerte vegstreknin-gane i Nordhordland var trafikkveksten i 2013 og 2014 på 2-3 pst. Innføring av bompengar og føre-setnad om nullvekst i personbiltrafikken i Bergen vil bidra til å redusere trafikkveksten. I finansieringsanalysen er det derfor lagt til grunn ein årleg vekst i trafikken på 2 pst. i 2013, 1,5 pst. i 2014 og deretter 1 pst.

## 5 Finansieringsopplegg

Finansieringsplanen for Nordhordlandspakken omfattar statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar. Samla økonomisk ramme for Nordhordlandspakken er om lag 1,5 mrd. kr i 2017-prisnivå. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1. Dei siste kostnadsoverslaga gjev som nevnt ein samla kostnad i overkant av 1,8 mrd kr 2017-kr. Dette betyr at pakken i utgangspunktet ikkje er fullfinansiert. Porteføljen av prosjekt må derfor tilpassast den økonomiske ramma.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompeng- og finansieringsopplegget. Det er i all hovudsak semje mellom konsulenten og Statens vegvesen om føresetnadene for opplegget.

### Statlege midlar

Det er lagt til grunn 55 mill. 2013-kr i statlege midlar. Rekna om til 2017-prisnivå utgjer dette om lag 60 mill. kr. Midlane er føresett løyvde til prosjekt/tiltak på riksvegnettet i perioden 2018–2023 innafor ramma til programområdetiltak. Samferdselsdepartementet viser til at endeleg vedtak om statlege midlar, innafor ei ramme på 60 mill. kr. (2017-prisnivå), blir fatta i dei årlege budsjetta.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Nordhordlandspakken

	Mill. 2017-kr
	Sum
Statlege midlar	60
Fylkeskommunale midlar	280
Bompengar	1 160
Sum	1 500

### Fylkeskommunale midlar

I tråd med vedtaket i fylkestinget 10. juni 2014 er det lagt til grunn 259 mill. 2013-kr i fylkeskommunale midlar. Rekna om til 2017-prisnivå utgjer dette om lag 280 mill. kr.

### Bompengar og bompengopplegg

Fleire alternative bomstasjonsopplegg har vore vurderte. Det er lagt vekt på at dei som betalar bompengar, får del i den samla nytten av pakken. Det er også lagt vekt på å unngå at mange får nytte utan at dei er med på å betale. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn tovegs innkrevjing i følgjande fem bomsnitt, jf. figur 5.1:

- 1) Hovudkryss Flatøy, ramper til/frå Meland
- 2) E39 Flatøy
- 3) E39 Mundalsberget
- 4) Fv 565 Marås – Soltveit, på ny veg sør for kryss ved Haukåsen
- 5) Fv 57 mellom Isdalstø og rundkøyring med avkøyrslar til fv 57 og fv 565.

Plasseringa av bomstasjonane er vald på grunnlag av ei tenkt inndeling av regionen i fire soner der trafikk mellom sonene berre betalar for ei passering. Internttrafikk i sonene køyrer gratis med unntak av internttrafikken i sone 3 som betalar ved bruk av ny fv 565 på Radøy. Dette opplegget føreset timesregel slik at trafikantane berre betalar bompengar ein gong i løpet av ein time, uavhengig av kor mange bomstasjonar som er passerte.

I etterkant har Lindås kommune komme med ønske om flytting av bomstasjonen som er planlagt nordaust for Mundalsberggtunnelen på E39, til vestsida av tunnelen. Samferdselsdepartementet har ikkje merknader til ei slik endring, under føresetnad av at det er lokalpolitisk semje om dette.

Det blir lagt opp til å starte innkrevjinga av bompengar i 2018.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke. Det vil ikkje bli gitt brikkerabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Som kompensasjon for dette er det lagt til grunn at takstgruppe 2 skal betale det dobbelte av taksten for takstgruppe 1 etter rabatt. Taksten i takstgruppe 2 blir dermed 1,6 gonger grunntaksten i takstgruppe 1.

Det er føresett at Nordhordlandspakken skal betalast ned i løpet av 12 år. Med dei føresetningane som elles er lagt til grunn, er det rekna med at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere om lag 6,60 kr. Basert på dette er det førebels lagt





Figur 5.1 Nordhordlandspakken – soner/snitt for bompengeneinnkrevjing.

til grunn følgjande grunntakstar utan rabatt (i 2017-prisnivå):

- Takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1): om lag 19 kr
- Takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3 501 kg med unntak av køyretøy i køyretøygruppe M1): om lag 31 kr

Det er lagt til grunn timesregel og eit passeringstak på 50 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. Etter eitt til to års drift skal takstnivået og forventa nedbetalingstid vurderast i høve til trafikk- og renteutvikling. Elles skal takstane justerast i samsvar med prisutviklinga.

Ved kostnadsauke i prosjekta skal porteføljen reduserast. Dersom økonomien i prosjektet blir

svakare enn venta som følgje av inntektssvikt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisutviklinga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Innkrevjingsperiode: 12 år
- Lånerente: 4,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 17,5 mill. 2017-kr

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeneinntekter rekna til om lag 1 480 mill. kr. Av dette er om lag 1 160 mill. kr føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innafor Nordhordlandspakken, om lag 110 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 210 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Nordhordlandspakken blir lagt inn i eit av dei nye regionale bompengeselskapa, som er etablerte som ein del av bompengereformen.

## 6 Styring av Nordhordlandspakken

---

Det skal etablerast eit kontaktutval med representantar frå Regionrådet Nordhordland, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune for styring og koordinering av gjennomføring av Nordhordlandspakken.

Statens vegvesen er på vanleg måte byggherre for riksvegprosjekt og fylkeskommunen for fylkesvegprosjekt. Statens vegvesen vil utføre byggherreoppgåver på vegne av fylkeskommunen.

Som for andre bompengepakker, er det føresett 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 gjennomførte. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føresett, blir det plass til fleire prosjekt/tiltak eller innkrevjingsperioden kan reduserast. Sidan Nordhordlandspakken omfattar ei rekkje prosjekt og tiltak, bør det ikkje vere problematisk å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

## 7 Fylkeskommunal garanti

---

Som omtalt i kapittel 2, har Hordaland fylkeskommune fatta vedtak om å stille garanti ved sjølvskuldngaranti for eit maksimalt låneopptak på 750 mill. kr. Garantien gjeld til utgangen av innkrevjingsperioden for bompengar på 12 år med tillegg av inntil 2 år. Den fylkeskommunale garantien er førehandsgodkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, men blir ikkje endeleg godkjent før Stortinget har gjort vedtak i saka.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke i realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

## 8 Samferdselsdepartementet si vurdering

---

Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til Nordhordlandspakken med prosjekt og tiltak både på statleg og fylkeskommunalt vegnett. Departementet meiner at dei økono-

miske føresetnadane som er lagt til grunn for pakken er realistiske, og tilrår det lokale forslaget til utbyggings- og finansieringsopplegg.

Departementet har merka seg at det er lagt til grunn ei rekneteknisk rente på 4,5 pst. Dei lokalpolitiske vedtaket vart fatta i medhald av Prop. 97 S (2013–2014) der det vart lagt opp til ei overgangsordning der lokale styresmakter fekk større fri-dom til å fastsetje rekneteknisk rente ut frå venta rente i marknaden og eigen vurdering av risiko. I ettertid er føringane endra slik at rekneteknisk rente skal setjast til 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter til 6,5 pst. Nordhordlandspakken er ein bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma til pakken. All kostnadsauke må følgeleg løysast innafor den økonomiske ramma til pakken. Pakken omfattar mange mindre prosjekt, noko som gjer det enklare å tilpasse omfanget av utbygginga til den økonomiske ramma for pakken. På bakgrunn av dette og at den eksterne gjennomgangen av prosjektet konkluderer med at økonomien i prosjektet er robust, finn ikkje Samferdselsdepartementet det naudsynt å gjere endringar i den rekneteknisk renta.

Som for andre bompengepakker er det føresett at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma på om lag 1,5 mrd. kr. Pakken skal styrast gjennom porteføljestyling. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil det innebære at andre prosjekt ikkje blir gjennomførte. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føresett, blir det plass til fleire prosjekt/tiltak, eller innkrevjingstida kan reduserast. Føreliggande kostnadsoverslag inneber at pakken ikkje er fullfinansiert. Dette krev derfor god porteføljestyling av innhaldet i pakken.

## 9 Avtale

---

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansiering av Nordhordlandspakken, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med dei føresetnadane 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 Nordhordlandspakken i Hordaland.

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland i samsvaret med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken. Vilråra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

---

---





