



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 137 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 5. juni 2015,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av vegnettet i Førde kommune i Sogn og Fjordane (Førdepakken). Førdepakken omfattar prosjekt og tiltak på både riksveg, fylkesveg og kommunal veg.

Førde kommune har om lag 12 700 innbyggjarar og er den mest folkerike kommunen i Sogn og Fjordane. Ut frå folketalet har kommunen mange arbeidsplassar og er tyngdepunktet for handel og næringsverksemd i fylket. E39 går gjennom Førde sentrum og møter rv 5 som går til Florø.

Vegnettet i Førde sentrum er ikkje dimensjonert for dagens trafikk. Det er tidvis problem med å avvikle trafikken på ein trygg og effektiv måte. I rushtida er det tett og saktegåande trafikk.

Løysinga for trafikksituasjonen i Førde sentrum har både eit kortsiktig og eit langsiktig perspektiv. På lang sikt er det planar om å føre gjennomgangstrafikken på E39 utanom Førde sentrum. I mellomtida er det lagt opp til at prosjekta og tiltaka i Førdepakken skal gi betre vilkår for både gjennomgangs- og lokaltrafikken. Dette vil ein oppnå mellom anna ved å skilje gang- og sykkeltrafikken frå biltrafikken. Det er eit mål å

etablere eit samanhengande sykkelvegnett. Det vil også bli bygd avlastingsvegar. Fleire av prosjekta vil legge til rette for utbygging i sentrum og nær sentrum.

Det er lokalpolitisk tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiering av Førdepakken. I tillegg til bompengar er finansieringa basert på statlege midlar, fylkeskommunale midlar og kommunale midlar. Det er lagt til grunn at refusjon av meirverdiavgifta ved prosjekt og tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar blir ført tilbake til Førdepakken. Samla økonomisk ramme for Førdepakken er om lag 1,65 mrd. kr i 2015-prisnivå. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompenge- og finansieringsopplegg. Det er i all hovudsak semje mellom konsulenten og Statens vegvesen om føresetnadene for opplegget. Samferdselsdepartementet meiner at dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn for pakken er realistiske, og tilrår det lokale forslaget til utbygging og finansiering.

2 Lokalpolitisk behandling

Det er utarbeidd ein bompengesøknad og eit fagleg grunnlag for lokalpolitisk behandling av Førdepakken.

Førde bystyre behandla saka 24. oktober 2013 og fatta følgjande vedtak:

1. Førde kommune godkjenner bompengesøknaden slik denne ligg føre til denne saka, «Søknad om innføring av bompengar», datert 24.10.2013, og stadfestar vedtak i BY -040/13 om å løyve 150 millionar (2013 kroner) til Førdepakken i samsvar med søknaden.
2. Førde kommune ber om fylkeskommunal tilslutning til søknaden og at fylkeskommunen løyver dei nødvendige 150 millionar kroner, slik det går fram av bompengesøknaden.

Askvoll kommunestyre behandla saka 18. november 2013 og fatta følgjande vedtak:

Askvoll kommune rår til at søknaden frå Førde kommune om bompengefinansiering avvegprosjekta i Førdepakken vert godkjent.

Askvoll kommune vil sterkt understreke at dersom utbetring/ombygging av E39 og FV 57 skal delfinansierast ved bompengar, må det finnast løysingar som samordnar innkrevinga og sikrar at brukarane ikkje betalar for meir enn ei passering for kvar tur til Førde.

Gaular kommunestyre behandla saka 7. november 2013 og fatta følgjande vedtak:

1. Gaular kommune rår til at søknaden frå Førde kommune om bompengefinansiering av vegprosjekta i Førdepakken vert godkjent.
2. Gaular kommune sluttar seg til vedtak i SIS av 04.11.2013.
3. Gaular kommune vil sterkt understreke at dersom utbetring/ombygging av E39 og Fv 57 skal delfinansierast ved bompengar, må det finnast løysingar som samordnar innkrevjinga og sikrar at brukarane ikkje betalar for meir enn ei passering for kvar tur til Førde.

Flora bystyre behandla saka 3. desember 2013 og fatta følgjande vedtak:

Flora kommune er positive til høyring og søknad om å delfinansiere Førdepakken med bompengar.

Flora kommune ser ei utbetring av interne trafikkforhold i Førde kommune som viktig også for Flora kommune.

Sidan Flora kommune med dette stør Førdepakken vil Flora at tilsvarende interne tiltak i Flora (og andre kommunar) blir del av ein eventuell Førdepakke 2, slik at denne blir den «Sunnfjordpakken» også eksisterande Førdepakke burde vore.

Jølster formannskap behandla saka 12. november 2013 og fatta følgjande vedtak:

Jølster kommune støtter søknad frå Førde kommune av 24.10.13 om bruk av bompengar til delfinansiering av ein Førdepakke.

Jølster er ein del av bu- og arbeidsmarknaden i Sunnfjord. Ei framtidretta utvikling av fylkeskommunale vegar, kommunale vegar og gang og sykkelstiar i og kring Førde sentrum er viktig også for utviklinga i Jølster og innbygjarane i Jølster.

Naustdal formannskap behandla saka 14. november 2013 og fatta følgjande vedtak:

Naustdal kommune sluttar seg til Førdepakken slik det kjem av oversending frå Vegdirektoratet i brev av 16. oktober. Naustdal kommune føreset at ved rullering av Førdepakken blir ny gangbru over Nausta innarbeid. Naustdal kommune viser til uttale frå Samarbeidsforumet i Sunnfjord.

Sogn og Fjordane fylkesting behandla saka i møte 10. desember 2013 og fatta følgjande vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til Førde kommune sin søknad om bruk av bompengar til delfinansiering av ein Førdepakke
2. Sogn og Fjordane fylkeskommune løyver, i tråd med prioriteringane i Regional transportplan, 150 mill. 2013-kr som delfinansiering av Førdepakken. Løyvinga er fordelt med 25 mill. kr pr. år i 6 år, rekna frå 2018 til 2023. Løyvinga skal prisomreknast med kommunal deflator. Fylkestinget føreset at både Førde kommune og staten bidrar med tilsvarende løyvingar.
3. Sogn og Fjordane fylkeskommune skal tilbakeføre til det framtidige bompengeselskapet all refundert meirverdiavgift knytt til Førdepakken. Fylkestinget føreset at Førde kommune gjer det same.
4. Sogn og Fjordane fylkeskommune stiller fylkeskommunal sjølvskuldnargaranti for eit lån på 600 mill. kr som eit framtidig bom-

pengeselskap tek opp til delfinansiering av Førdepakken slik denne er skildra i søknaden av 24.10.2013. Garantien skal gjelde til 31. desember 2027.

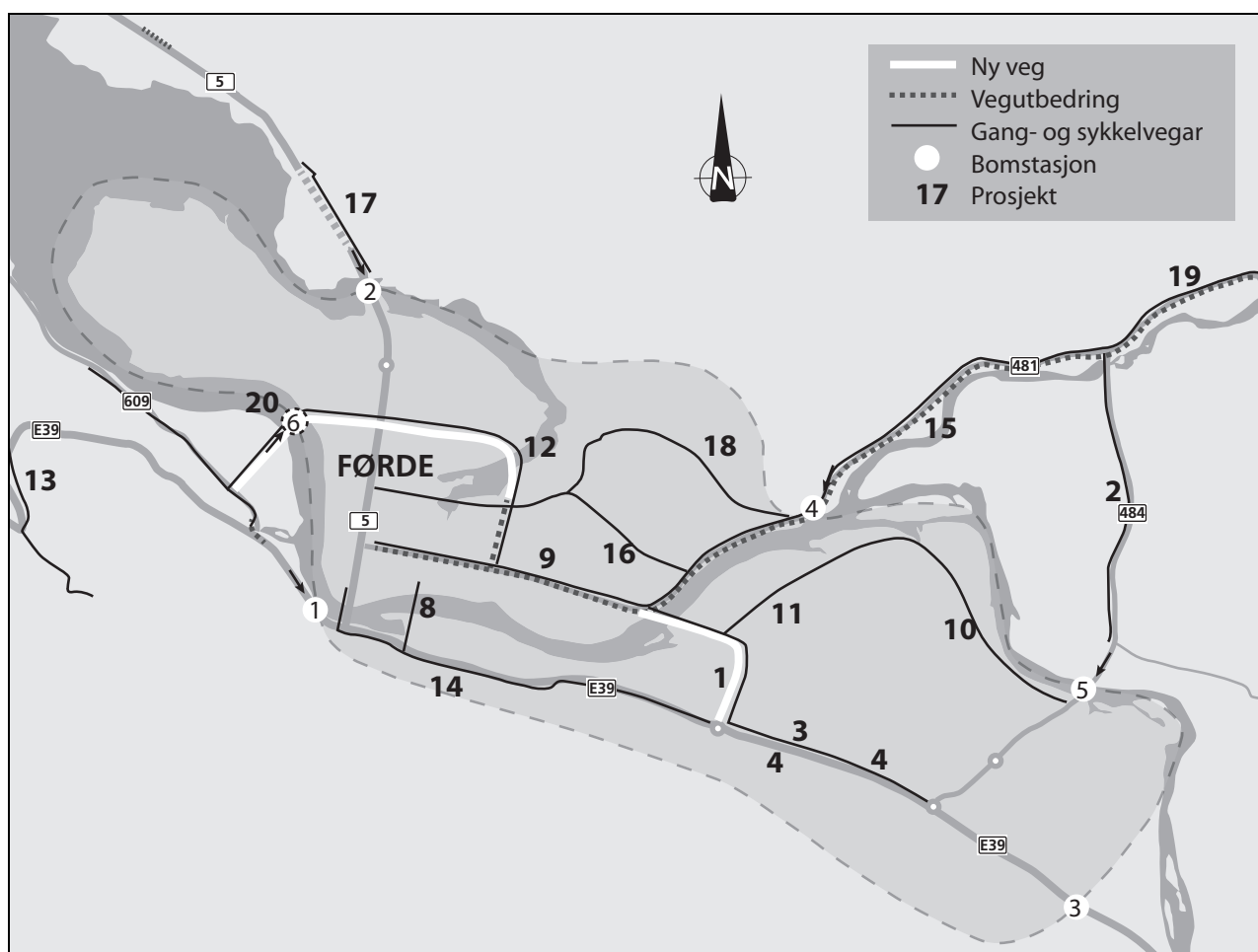
5. Garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet, jf. kommunelova § 51, 1 pkt.
6. Garantien skal sikrast med 1. prioritets pant i rett til å krevje inn bompengar. Denne retten skal tinglysast.
7. Garantien føreset at fylkeskommunen får to representantar i styret for det framtidige bompengeselskapet.
8. Fylkestinget ber om at det vert oppretta ei styringsgruppe for gjennomføring av Førdepakken med administrativ deltaking frå fylkeskommunen, Førde kommune og Statens vegvesen. Mandatet for styringsgruppa vert lagt fram for fylkesutvalet for godkjenning.
9. Fylkesutvalet får fullmakt til å avtale eigarskap til dei 3 prosjekta som førebels har uavklart eigarskap i Førdepakken.

3 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Kommunedelplan for trafikk i Førde sentrum blei vedtatt i 1998. Kommunedelplanen viste nødvendige veglenker for å avvike trafikken gjennom sentrum. Delar av planen blei revidert i 2001. Eit planprogram for å revidere kommunedelplanen blei utarbeidd i 2011, og ein silingsrapport for å sile ut dei minst aktuelle alternativa blei behandla av kommunen i 2012.

Konseptvalutgreiing (KVU) med tilhøyrande ekstern kvalitetssikring (KS1) for E39 på strekninga Lavik – Skei blei utarbeidd som del av grunnlaget for St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Behovet for å utarbeide KVU blei utløyst av mellom anna behovet for avklaringar gjennom Førde.

Revidert kommunedelplan for Førde sentrum blei vedtatt av Førde bystyre 19. juni 2013. Kommunedelplan for ny E39 forbi Førde blei vedtatt av kommunestyret i det same møtet.



Figur 3.1 Kart som viser dei 20 prosjekta/tiltak og plasseringa av bomstasjonar

I mai 2012 blei det inngått avtale mellom Sogn og Fjordane fylkeskommune, Førde kommune og Statens vegvesen om Førde som sykkelby. Målet er å gjere det trygt og attraktivt å sykle i Førde, mellom anna gjennom eit samanhengande gang- og sykkelvegnett. Avtalen går fram til utgangen av 2015. Førde kommune vurderer å søkje om å vidareføre avtalen.

Forslaget til Førdepakke omfattar 20 prosjekt og tiltak. Det er sett av ei ramme til uspesifiserte sentrumstiltak (gang- og sykkelvegar og mindre utbetringar) og ei ramme til planlegging. Prosjekta og tiltaka omfattar bygging av nye veglenker, bygging av gang- og sykkelvegar, opprusting og utviding av eksisterande vegar, samt opprusting av eksisterande gang- og sykkelvegar. Forslaget til Førdepakke med aktuelle prosjekt som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling framgår av tabell 3.1.

I pkt. 9 i fylkestinget sitt vedtak av 10. desember 2013 har fylkesutvalet fått fullmakt til å avklare «eigarskapet» til dei tre prosjekta som er nye veglenker. Det er seinare avklart at prioritet nr. 1 og 20 blir fylkesveg og prioritet nr. 12 blir kommunal veg.

Av dei 20 prosjekta og tiltaka ligg det føre reguleringsplanar for 9 prosjekt/tiltak. Av desse skal fire reviderast/oppdaterast. Reguleringsplanar vil bli utarbeidde løpande.

Dei 20 prosjekta/tiltaka og plasseringa av bomstasjoner framgår av figur 3.1.

Dei største prosjekta er:

Angedalsvegen – Hafstadvegen (ny fylkesveg)

Lengda av prosjektet er omlag 550 m. Prosjektet omfattar ny veg og bru over Jølstra som også er lagt til rette for gang- og sykkeltrafikk. Prosjektet vil bidra til å løyse kapasitetsproblem i Førde sentrum. Det opnar også for utbygging av ein ny bydel (Hafstad bydel). Prosjektet blir eit viktig gang- og sykkelvegsamband mellom idrettsparken i Hafstad bydel, eksisterande kultur/idrettshus (Førdehuset) og eksisterande idrettsanlegg. Det ligg føre godkjent reguleringsplan. Prosjektet er gitt prioritet nr. 1.

E39/rv 5 Fjellvegen som hovudgate

Vegen er ei lenke på om lag 1,1 km i Hafstadvegen, frå avkøyrsla til Naustdalsvegen og fram til

E39. Vegen vil bli utvida med breiare køyrefelt og sykkelfelt på begge sider av vegen, samt fortau på delar av strekninga. Det vil bli gjennomført støyttiltak langs heile strekninga. Trafikkanalysen viste at eit tidlegare alternativ med tunnel for E39 og Fjellvegen som lokalgate ville gje liten effekt for trafikken ut frå kostnadene. Prosjektet er gitt prioritet nr. 14.

Fv 481 Angedalsvegen på strekninga Førdehuset – Prestefossbrua – Skora (to delprosjekt)

Det største prosjektet i pakken er tiltak langs fv 481 Angedalsvegen. Prosjektet er delt i to delprosjekt. Delprosjekt nr. 1 strekkjer seg frå Førdehuset til Prestefossbrua, medan delprosjekt nr. 2 går frå Prestefossbrua til Skora. Prosjektet har ei samla lengde på om lag 2,8 km, fordelt med omlag 1,6 km på delprosjekt nr. 1 og om lag 1,2 km på delprosjekt nr. 2. Det er planlagt sykkelfelt på begge sider av vegen og fortau på ei side. Prosjektet vil ikkje gje nemneverdige endringar med omsyn til biltrafikken. Men det vil gje ein sikrare og betre trasé for mjuke trafikantar (skuleveg), samt betre framkomst for kollektivtrafikken. Tiltaka vil også lette tilkomsten til Førde sentralsjukehus.

Vegen går gjennom eit område med dårlege grunnforhold. Vegen må derfor byggjast om for å ta omsyn til dette. Prosjektet omfattar støyttiltak på mange bustadhus. Delprosjekt nr. 1 er prioritert som nr. 15, medan delprosjekt nr. 2 er prioritert som nr. 19.

Halbrendssøyra – Øyrane (ny fylkesveg)

Prosjektet omfattar ny veg over Halbrendssøyra, ny bru over Jølstra og tilkopling til eksisterande kommunal veg med samband til rundkøyring og rv 5. Ny veg og bru er planlagt med tosidig fortau. Lengda på prosjektet er vel 500 m. Prosjektet er prioritert sist av dei 20 prosjekta. I trafikkanalysen er det rangert som nr. 3 av dei tre prosjekta som er prioriterte for å løyse kapasitetsproblema i Førde sentrum.

Uspesifiserte sentrumstiltak

Det er sett av 100 mill. kr til uspesifiserte sentrumstiltak. Det er lagt opp til at midlane blir nytta til gang- og sykkelvegar og mindre utbetringar.

Tabell 3.1 Lokalt behandla forslag til utbyggingsplan for Førdepakken

Prioritet	Prosjekt/tiltak	Mill. 2012-kr
		Kostnader
1.	Angedalsvegen – Hafstadvegen. Ny veg og bru (fylkesveg) med gang- og sykkelveg.	140
2.	Fv 484 Vievegen inkl. gang- og sykkelveg	16
3.	E39 frå Hafstad rundkøyning til Kronborg rundkøyning. Gang- og sykkelveg	10
4.	E39 To T-kryss Hafstad – Kronborg	35
5.	Rv 5 Bergumkrysset	35
6.	Fv 609 Steinavegen – fortau	55
7.	E39 Kryss med fv 609	21
8.	Gangbru Naustøyna – Storehagen (Kommunehuset) (kommunal veg)	20
9.	Fv 481 Naustdalsvegen – Angedalsvegen til Førdehuset (Storehagen)	91
10.	Hafstad – Kronborgveien (Brulandsvellene) – gang- og sykkelveg (kommunal veg)	65
11.	Hafstad bydel – gang- og sykkelveg (kommunal veg)	6
12.	Ny veg Indre Øyrane – Langebruvegen (til lyskryss) (kommunal veg)	85
13.	E39 Halbrendskule – Hogane. Gang- og sykkelveg	9
14.	E39/rv 5. Fjellvegen som hovudgate	195
15.	Fv 481 Angedalsvegen, delprosjekt 1: Angedalsvegen frå Førdehuset til Prestefossbrua	280
16.	Angedalsvegen/Førdehuset – Naustdalsvegen (Løken) (kommunal veg)	42
17.	Rv 5 Sentrum – Hornnes – Kletten. Gang- og sykkelveg i tunnel	56
18.	Kyrkjevegen aust til Hornnesvegen (kommunal veg)	45
19.	Fv 481 Angedalsvegen, delprosjekt 2: Angedalsvegen frå Prestefossbrua til Skora	80
20.	Ny veg Halbrendsøyra – Øyrane	105
	Ramme til mindre sentrumstiltak i bompengerperioden	100
	Planlegging	17
	Etablering av bomstasjonar	15
	SUM	1 523

4 Trafikk- og inntektsgrunnlag

Trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn, er rekna ut på grunnlag av den regionale transportmodellen (RTM) og ein tilleggsanalyse. Denne tek utgangspunkt i trafikktejingar på dagens vegnett der bomstasjonane vil stå, jf. kap. 5. I 2012 blei det registrert ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 36 900 køyretøy (begge retningar totalt). Det

er rekna med ein reduksjon av trafikken på om lag 15 pst. ved innføring av bompengar med det takst- og rabattsystemet som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling. ÅDT i innkrevjingsretninga er etter dette vurdert til 15 750 køyretøy i referanseåret 2012. Tunge køyretøy utgjer om lag 7 pst. av trafikken. Trafikktejingar frå 2014 viser ein moderat vekst i trafikken frå 2012 til 2014.

I fylkesprognosane for Sogn og Fjordane som blei utarbeidd i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023, var det lagt til grunn ein årleg vekst på 2,1 pst. fram til 2014, 0,6 pst. i perioden 2014–2020 og 0,7 pst. i perioden 2020–2030. Dei siste åra har trafikkveksten i Førde vore høgare enn den generelle trafikkveksten i fylket. Det er venta at trafikkveksten vil gå noko ned som konsekvens av bompengerekkjeringa. Det er også venta at den planlagte tilrettelegginga for gang- og sykkeltrafikken vil føre til ein viss overgang av trafikantar frå bil til sykkel og gange. Etter dette er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 0,5 pst. fram til utgangen av bompengeperioden.

5 Finansieringsopplegg

Finansieringsplanen omfattar statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar i tillegg til bompengar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Statlege midlar

Det er lagt til grunn 150 mill. kr (2013-prisnivå) i statlege midlar. Omrekna til 2015-prisnivå er dette 158 mill. kr. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2014–2017 (2023) er det lagt til grunn 18 mill. 2013-kr til programområdetiltak innafør Førdepakken i 2014–2017. Omrekna til 2015-prisnivå er dette 19 mill. kr.

Fylkeskommunale midlar

Det er lagt til grunn 150 mill.kr (2013-prisnivå) i fylkeskommunale midlar. Omrekna til 2015-prisnivå er dette 158 mill. kr. Dei føresette fylkeskommunale midlane er i tråd med prioriteringane i Regional transportplan for Sogn og Fjordane

2014–2023. Det er lagt opp til at midlane blir fordelte med 25 mill. 2013-kr pr. år i 6 år, rekna frå 2018 til 2023.

Kommunale midlar

Det er lagt til grunn 150 mill. kr (2013-prisnivå) i kommunale midlar frå Førde kommune. Omrekna til 2015-prisnivå er dette 158 mill. kr. Midlane skal innarbeidast i økonomiplanen seinast frå 2017. I tillegg til å vere forankra i Førde bystyre sitt vedtak av 24. oktober 2013 er midlane forankra i bystyret sitt vedtak av 5. september 2013.

Refusjon av meirverdiavgift

Det er lagt til grunn at Sogn og Fjordane fylkeskommune og Førde kommune skal føre tilbake til Førdepakken all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i pakken. Totalt er det rekna med om lag 183 mill. kr i 2013-prisnivå. Omrekna til 2015-prisnivå er dette 193 mill. kr. Beløpet fordelt med om lag 144 mill. 2015-kr på fylkeskommunen og om lag 49 mill. 2015-kr på kommunen.

Bompengar og bompengelopplegg

Bomstasjonsopplegg

Fleire alternative modellar til bomstasjonsopplegg har vore vurderte:

- Alternativ 1 omfattar tre bomstasjonar på hovudvegane. I dette alternativet er det lagt vekt på færrast mogleg bomstasjonar for å redusere driftskostnadene. Dette alternativet fører til at det blir fleire vegar inn mot sentrum utan innkrevjing av bompengar.
- Alternativ 2a er som alternativ 1, men i tillegg er det lagt inn to bomstasjonar på lokalvegnettet, dvs. til saman fem bomstasjonar. Med alter-

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Førdepakken

År	Mill. 2015-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	19	139	158
Fylkeskommunale midlar		158	158
Kommunale midlar		158	158
Refusjon av meirverdiavgift	48	145	193
Bompengar	180	803	983
Sum	247	1 403	1 650

nativ 2a blir det fri passasje frå bustadområda rundt sentralsjukehuset og langs Angedalsvegen der trafikken i retning sentrum ikkje betalar bompengar.

- Alternativ 2b er som alternativ 2a, dvs. til saman fem bomstasjonar, men austre bomstasjon på E39 er flytta nærare sentrum. Med dette alternativet blir det ikkje mogleg å køyre til sentrumssona frå hovudvegane og bustadområda rundt Førde sentrum, men det blir mogleg å køyre til sentralsjukehuset frå aust utan å betale bompengar.
- Alternativ 3 omfattar fem bomstasjonar. I tillegg kjem ein eventuell bomstasjon nr. 6 på ny veg på strekninga Halbrendøyra – Øyrane når dette prosjektet eventuelt blir gjennomført. Sidan prosjektet et lågast prioritert, er det usikkert om den sjette bomstasjonen blir etablert. Med alternativ 3 blir det ein tett bomring rundt Førde sentrum. Med dette alternativet blir det derfor ikkje uønska omkøyring. I bompengesøknaden frå Førde kommune er alternativ 3 tilrådd. Bystyret og fylkestinget har slutta seg til dette.

Statens vegvesen viser til at retningslinjene for bompengeprojekt føreset at det er samanheng mellom nytte og betaling. Nytteprinsippet inneber at dei som betalar bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet som bompengane finansierer. Samstundes må dei som har nytte av prosjektet, vere med å betale. For bompengepakker/bypakker blir det ikkje stilt same direkte krav til samanheng 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.

I Førdepakken er det lagt vekt på at dei som passerer bomstasjonane, får del i den samla nytten som Førdepakken vil gje. Det er også lagt vekt på å unngå at mange får nytte utan at dei er med på å betale. Dette er vurdert som viktig for at innbyggjarane skal oppleve bompengoordninga som mest mogleg rettferdig. Med det bomstasjonsopplegget som er lagt til grunn gjennom alternativ 3, vil alle som køyrer gjennom Førde sentrum få nytte gjennom betre framkomst og meir stabil trafikkavvikling. Alternativ 3 omfattar følgjande bomstasjonar:

- Bomstasjon nr. 1: E39 Bakkebøvegen (Førde vest)
- Bomstasjon nr. 2: Rv 5 Kletten (Øyrane)

- Bomstasjon nr. 3: E39 Bruland (Førde aust)
- Bomstasjon nr. 4: Fv 481 Presteholten (Angedalsvegen)
- Bomstasjon nr. 5: Fv 484 Brulandsvellene (Vie-vegen)

Plasseringa av bomstasjonane framgår av figur 3.1.

Alternativ 3 omfattar altså to bomstasjonar på E39. Basert på modelltal er det rekna med at gjennomgangstrafikken på E39 i Førde er i storleiksorden 2 000 køyretøy (ÅDT) eller om lag 5 pst. av totaltrafikken i bomstasjonssnitt. Gjennomgangstrafikken er trafikk som startar utanfor Førde sentrum og har målpunkt utafør sentrum. Gjennomgangstrafikken omfattar derfor trafikk som er ganske lokal. Berre ein del av gjennomgangstrafikken er lange reiser. Også gjennomgangstrafikken får nytte av utbygginga gjennom betre framkomst og sikrere veg.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka blir det lagt opp til bompengeneinnkrevjing heile døgnet i automatiske bomstasjonar med einvegs innkrevjing. Innkrevjingsretninga er mot sentrum. Bomstasjonane vil vere baserte på Autopass-systemet. Det blir lagt opp til å starte innkrevjinga så snart som mogleg etter behandling i Stortinget.

Takst- og rabattsystem

Ved den lokalpolitiske behandlinga var det lagt til grunn takstar på 22,20 kr i 2013-prisnivå for lette køyretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg) og 44,40 kr i 2013-prisnivå for tunge køyretøy (tillatt totalvekt over 3 500 kg).

Følgjande takst- og rabattsystem er er lagt til grunn (omrekna til 2015-prisnivå):

- Takstar på 23,50 kr for lette køyretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg) og 47 kr for tunge køyretøy (tillatt totalvekt over 3 500 kg)
- Bruk av elektronisk brikke: 10 pst. rabatt
- Timesregel: Det blir berre betalt for ei passering pr. time
- Passeringstak: Det blir maksimalt betalt for 30 passeringar pr. månad.

Det blir elles lagt til grunn rabattar/fritak for betaling i samsvar med gjeldande takstretningslinjer. Alle rabatt- og fritaksordningar føreset bruk av brikke. Det er vidare føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Tabell 5.2 Takstnivå ved ulike renteføresetnader

		2015-kr
Lånerente	6,5 pst.	2,8 pst.
Takstar – lette/tunge kjøretøy	23,50/47 kr	22,30/44,60 kr
Finansieringskostnader	90 mill. kr	35 mill. kr
Innkrevings- og driftskostnader	150 mill. kr	150 mill. kr

Finansieringsføresetnader

Det er rekna med ei gjennomsnittleg inntekt pr. passering på 17,70 kr i 2013-prisnivå. Omrekna til 2015-prisnivå er dette 18,70 kr.

I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlinga 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 2022. Denne er førebels rekna til om lag 300 mill. kr. Det er føresett at bompengerperioden blir på 12 år.

I denne proposisjonen er det førebels rekna med samla bompengeinntekter på om lag 1 220 mill. 2015-kr. Om lag 980 mill. kr er føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 90 mill. kr til å dekkje lånerenter og om lag 150 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Følgjande føresetnader er lagt til grunn:

- Trafikkgrunnlag: 15 750 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) med referanseår 2012, jf. kap. 4
- Årleg trafikkvekst: 0,5 pst.
- Takst- og rabattsystem: i tråd med kap. 5.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege kostnader til innkrevjing og drift av bompengeselskapet: vel 12 mill. kr.

Ekstern kvalitetssikring (KS2)

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene i Førdepakken. Kvalitetssikraren si vurdering er at finansieringsopplegget er robust. Kvalitetssikringa har påvist at nedbetalinga mest sannsynleg vil skje noko raskare enn det som er lagt til grunn ved planlegginga av pakken.

Effekten av ei omorganisering av bompengesektoren

Som omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengesel-

skap til eit fåtal selskap. I tillegg vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det blir lagt opp til at rentekompensasjonen skal komme trafikantane til gode i form av lågare takstnivå/høgare rabattar eller kortare innkrevjingsperiode. Det er ein føresetnad for rentekompensasjonen at prosjekta blir lagt inn i eit av dei nye bompengeselskapa så snart desse er etablerte.

Bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på ein føresetnad om 6,5 pst. lånerente, i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det opna for at den reknetekniske renta i ein overgangsperiode kan setjast lågare, i intervallet mellom 6,5 pst. og renta på 10-års statsobligasjonslån. Det er ein føresetnad at det er lokalpolitisk tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien blir oppretthalden. Det er vidare ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablerte. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om fullmakt til å fastsetje takstar i tråd med ovannemnde, med føresetnad om lokalpolitisk tilslutning.

Når rentekompensasjonsordninga er etablert, vil det bli laga ein revidert finansieringsplan der rentekompensasjonen inngår.

Tabell 5.2 viser kalkulerte bompengetakstar, finansieringskostnader og innkrevjingskostnader ved 6,5 pst. lånerente samanlikna med ei lånerente på 2,8 pst.

Dersom effekten i staden blir nytta til å redusere innkrevjingsperioden, er det rekna med at denne kan reduserast med i underkant av eitt år.

6 Styringsmodell for Førdepakken

I tråd med fylkestinget sitt vedtak av 10. desember 2013 er det oppretta ei styringsgruppe med administrativ deltaking frå Sogn og Fjordane fylkeskommune og Førde kommune, samt deltaking frå Statens vegvesen. I tillegg kan bom-

pengeselskapet stille på møta med uttalerett, men ikkje røysterett. Mandatet til styringsgruppa er å arbeide for framdrift, gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for prosjekta og tiltaka i Førdepakken i tråd med vilkåra i denne proposisjonen.

Statens vegvesen er på vanleg måte byggherre for riksvegprosjekt, fylkeskommunen for fylkesvegprosjekt og kommunen for prosjekt på kommunale vegar. Statens vegvesen vil utføre byggherreoppgåver på vegne av fylkeskommunen og kommunen.

Som for andre bompengepakkar, 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 innkrevningstida kan reduserast. Sidan Førdepakken omfattar ei rekkje prosjekt og tiltak, bør det ikkje vere problematisk å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

Dersom inntektene i Førdepakken blir lågare enn rekna med, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. ut over ordinær prisstigning og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år. Sidan eventuell takstauke og forlenging av innkrevjingsperioden ikkje blei tatt opp ved den lokalpolitiske behandlinga, må dette eventuelt leggjast fram for lokalpolitisk behandling før Vegdirektoratet fattar nytt takstvedtak.

7 Garantiar

Gjennom vedtak i fylkestinget 10. desember 2013 har Sogn og Fjordane fylkeskommune stilt sjølvskuldnerggaranti for eit maksimalt bompengelån på 600 mill. kr, jf. kap. 2. Garantien skal gjelde til 31. desember 2027. Garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

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

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til ein Førdepakke med prosjekt og tiltak både på statleg, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Departementet meiner at dei økonomiske førestnadene som er lagt til grunn for pakken er realistiske, og tilrår det lokale forslaget til utbygging og finansiering.

Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma på om lag 1,65 mrd. kr. Pakken skal styrast gjennom porteføljestyling. 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 innkrevningstida kan reduserast.

Overgangsordninga for rentekompensasjon inneber at Sogn og Fjordane fylkeskommune som garantist for bompengelånet, vil få tilbod om at takstane kan baserast på lågare lånerente enn 6,5 pst. Det er ein føresetnad at Førdepakken blir lagt inn i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablerte. På vanleg måte vil det bli kravd at den fylkeskommunale garantien blir godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Førdepakken, 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.

Utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane. Villkåra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsetje takstar basert på lågare rekneteknisk rente i tråd med føringane i denne proposisjonen.
