



## Statens vegvesen

Sjå oversikt sist i brevet

Behandlande eining: Region vest      Sakshandsamar/innvalsnr: Helge Oddvin Sandvik - 55516508      Vår referanse: 2010/084155-021      Dykkar referanse:      Vår dato: 30.04.2014

### Høyring - Nordhordlandspakken

Statens vegvesen Region vest har mottatt søknad frå Nordhordlandspakken AS om delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken. Søknaden er datert 03.03.2014.

Etter at søknaden blei levert, er det gjennomført ein del mindre justeringar knytt til bompengelopplegget i pakken. I den opphavlege søknaden var det føresett at innkrevjinga starta opp i alle bomstasjonar utanom bomstasjonen på Radøy, så snart Stortinget hadde vedtatt søknaden, med forventa oppstart i 2016. Innkrevjinga på Radøy var planlagt å starte opp etter opning av prosjektet fv 565 Marås – Soltveit. Det er no lagt opp til at innkrevjinga av bompengar startar opp samtidig i alle bomstasjonar. Tidspunktet for oppstart er sett til 2018. Dermed slepp ein å sette opp ein bomstasjon på dagens fv 565, som må flyttast etter 2 års drift. Konsekvensen av det justerte opplegget er at taksten må aukast med om lag 1 krone for lette kjøretøy og det dobbelte for tunge kjøretøy. Innkrevjingsperioden er framleis 12 år.

### Innleiing

To gongar tidlegare, i 2007 og i 2008, er det fremma søknad om delvis bompengefinansiering av ein Nordhordlandspakke. I 2007 blei ikkje søknadene tilrådd av fylkestinget på grunn av manglande omsyn til nytteprinsippet. I 2008 blei det ikkje oppnådd semje om storleiken på det statlege bidraget til pakken.

I dei to tidlegare søknadene har innhaldet i pakken bestått av lokalveggar i Nordhordland og Nyborgtunnelen. Av lokalvegane inngjekk også prosjektet fv 57 Isdalstø-Knarvik.

I denne søknaden er det gjort eit strategisk val. Det er uvisst når arbeidet med ein Nyborgtunnel startar opp. For å unngå at arbeidet med lokalvegane blir ståande på vent til planar og finansiering for Nyborgtunnelen ligg føre, er det største prosjektet, Nyborgtunnelen, tatt ut av pakken. Det blir lagt opp til at så snart planar og finansiering for ein Nyborgtunnel er på plass, vil det bli utarbeidd ein revidert Nordhordlandspakke. Ein revidert pakke skal leggst fram for Stortinget til vedtak.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 Leikanqer

Telefon: 02030  
Telefaks: 57 65 59 86  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse  
Spelhaugen 12  
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

Etter at Nyborgtunnelen blei tatt ut, var fv 57 Isdalstø – Knarvik det største enkeltprosjektet i pakken. I tidleg fase var kostnadene til prosjektet estimert til 300-400 mill. kroner. Med krav om to løp, bestemt ut frå årsdøgntrafikken på fv 57, er kostnaden til prosjektet passert 1 mrd. kr. For å halde takstane på eit rimeleg nivå er prosjektet i denne omgang tatt ut av pakken. Fylkesutvalet har mynde til å gjere vedtak om fråvik frå vegnormalane på fylkesveg. Statens vegvesen vil derfor i samråd med fylkeskommunen vurdere om det er mogleg å fråvike dagens vegnormal og bygge tunnel med eitt løp. Likt med Nyborgtunnelen, når planar og finansiering for vegtrekkja mellom Isdalstø-Knarvik ligg føre, vil ein så tidleg som mogleg i bompengerperioden legge prosjektet fram for Stortinget til vedtak gjennom ein revisjon av Nordhordlandspakken.

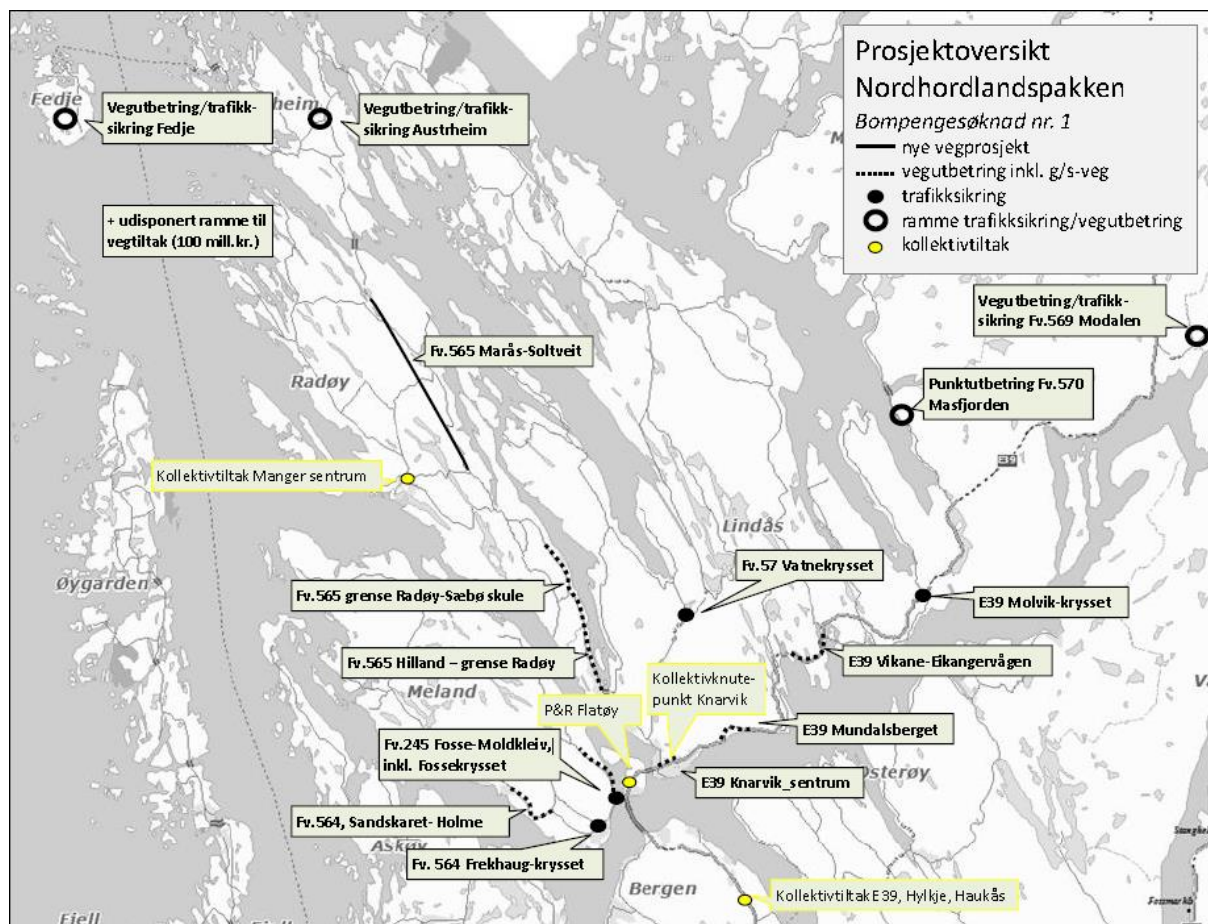
Nordhordlandspakken, slik den no ligg føre, inneheld både riks- og fylkesvegprosjekt. Den har ei økonomisk ramme på 1 295 mill. 2013 kroner. Kostnadsoverslaga er basert på dei nye reglane for meirverdiavgift (mva). Det er lagt opp til at fylkeskommunen tilbakefører all mva til pakken. Basert på denne føresetnaden er det lagt opp til ein finansieringsplan der fylkeskommunen finansierer 230 mill. kroner, staten 145 mill. kroner og bompengar 920 mill. kroner.

### **Innhaldet i pakken**

Nordhordlandspakken inneheld investeringar i veg og kollektivtiltak i Nordhordland. Dette er tiltak som den enkelte kommune i regionen har foreslått og som Statens vegvesen og fylkeskommunen har slutta seg til. Kommunane i Nordhordland har vurdert realisering av Nordhordlandspakken som viktig for å utvikle eit meir effektivt, trafikksikkert og miljøvennleg transportsystem internt i Nordhordland. Tiltaka vil betre forholda for kollektivtransporten mellom Nordhordland og Bergen og bidra til at fleire bruker kollektive transportmiddel. Dette vil medverke til å dempe presset på vegnettet inn mot Bergen sentrum. Utbetringa vil gjere vegnettet mindre sårbart og vil leggje til rette for betre framkomst, spesielt for næringstransporten. Det er lagt opp til bygging av gang- og sykkelveggar. Dette vil gi betre trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantgrupper som ferdast i Nordhordlandsregionen. Dei viktigaste prosjekta i pakken er:

- ✓ Ny fv 565 på Radøy, frå Marås til Soltveit
- ✓ Vegutbetringstiltak/trafikktryggingstiltak i alle kommunane i regionen
- ✓ Utbetring av E39 gjennom regionsenteret, Knarvik sentrum
- ✓ Utbetring av E39 aust for Knarvik
- ✓ Ramme på 100 mill.kr. til tiltak som vil styrkje kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen.
- ✓ Ramme på 100 mill.kr til ytterlegare tiltak i alle kommunane Utbygging av samanhengande gang/sykkelvegnett langs hovudvegane i regionen

Prosjekta er framstilt i figur 1. under og i tabell 1. er det gitt ein oversikt over dei prosjekt som inngår i Nordhordlandspakken.



Figur 1 Oversikt over prosjekt i Nordhordlandspakken

I figur 1. er det gitt ein oversikt over dei prosjekt som inngår i pakken.

Prioritet	Vegnr.	Kommune	Prosjektnavn	Tiltak	Kostnad (mill. 2013-kr)	Finansiering		
						Bompengar	Stat	Fylket
1	Fv 565	Radøy	Marås - Soltveit	Ny veg	338	247		91
2	Fv 245	Meland	Fosse-Moldekleiv	Vegutbetring inkl. g/s-veg	78	57		21
3	Fv 564	Meland	Frekhaug-krysset	Punktutbetring, trafikk-sikring	15	11		4
4	E39	Lindås	Knarvik sentrum	4-felts veg og ny rundkøyring i aust	99	99	-	-
5	E39	Alle	Kollektivtiltak E39 (Bergen, Meland, Lindås)	Kollektivtiltak, park&ride	100	70	15	15
6	Fv 565	Austrheim	Ramme tiltak Austrheim	Vegutbetring/trafikk-sikring	10	7		3
7	Fv 570	Masfjorden	Ramme tiltak Masfjorden	Vegutbetring/trafikk-sikring	30	22		8
8	Fv 423	Fedje	Ramme tiltak Fedje	Vegutbetring/trafikk-sikring	2	1		0,5
9	Fv 569	Modalen	Ramme tiltak Modalen	Vegutbetring/trafikk-sikring				

					2	1		0,5
10	Fv 564	Meland	Trafikksikring Fosse-krysset	Trafikksikring	10	7		3
11	Fv 409	Radøy	Kollektivtiltak Radøy (skystasjon Manger)	Kollektivtiltak, tettstadsutvikling	5	4		1
12	Fv 57	Lindås	Vatne-krysset	Trafikksikring	20	15		5
13	E39	Lindås	Molvik-krysset	Trafikksikring	20	20		-
14	Fv 565	Radøy	Grense Radøy/Lindås - Sæbø skule	Vegutbetring inkl. g/s-veg	66	48		18
15	E39	Lindås	Vikane-Eikangervågen	Vegutbetring inkl. g/s-veg	100	60	40	-
16	Fv 564	Meland	Sandskaret- Holme, inkl. kryss Holme	Vegutbetring inkl. g/s-veg	74	54		20
17	Fv 565	Lindås	Hilland - grense Radøy	Vegutbetring inkl. g/s-veg	46	34		12
18	Alle	Alle	Andre tiltak (hele regionen)		100	73		27
19	E39	Lindås	Mundalsberget	Vegutbetring inkl. g/s-veg				
SUM					1 295	920	90	230

Tabell 1. Oversikt over prosjekt som inngår i pakken og korleis dei er planlagt finansiert

### Prosjektomtale

Pakken inneheld 18 prosjekt og ein sekkepost til andre tiltak. Det er fem prosjekt på E39 til ein samla kostnad på 449 mill. kroner og tretten fylkesvegprosjekt som i sum utgjør 846 mill. kroner. Her er det gitt ein kort omtale av dei største prosjekta i pakken:

#### *Fv 565 Marås-Soltveit i Radøy kommune.*

Prosjektet har godkjend reguleringsplan frå 2010. Veggen vil erstatte dagens fv 565 over Sletta. Denne vegen er i dag i svært dårleg stand og i konflikt med busetnad og mjuke trafikantar. Fv 565 er del av hovudvegnettet i Nordhordland og alternativ transportrute til Mongstad. Veggen er lite egna til å ta unna den trafikken som i dag går på fv 565. Prosjektet er kostnadsrekna til 338 mill. kroner. Prosjektet legg beslag på om lag 40 % av alle midlar som er sett av til fylkesvegar i pakken.

#### *Meland, Fosse-Moldekleiv samt Frekhaugkrysset*

Ny fv 245 mellom Fosse og Moldekleiv har svært dårleg standard og ny/utbetra veg vil betre framkomst og trafikktryggleik. Meland er ein vekstkommune som har behov for betre internt vegnett for å kunne handtere vidare folketalsutvikling. Fv 245 er viktig i denne samanheng. Det ligg føre reguleringsplan, men denne må truleg reviderast. I tillegg til utbetring av fv 245 inngår det planar for ombygging av hovudkrysset på Frekhaug frå T-kryss til rundkjøring, mellom anna for å betre trafikktryggleiken. Det er også sett i gang planarbeid for å avklare tiltak som kan betre trafikktryggleiken i Fosse-krysset mellom fv 564 og fv 245.

#### *Knarvik sentrum*

Det er planlagt å gjennomføre tiltak i Knarvik sentrum. Dette er dels for å lette avviklinga av trafikken gjennom sentrum og dels for å gjere det tryggare for mjuke trafikantar. Reguleringsplanen for sentrum er venta å bli lagt ut på høyring våren 2014. Det vil ta tid før ein framtidig E39 i tunnel under Knarvik vil stå ferdig. Det er viktig å få etablert ei transportløyse for E39 og legge til rette for god sentrumsutvikling i Knarvik. Eit slikt opplegg kan fungere fram til ei permanent løysing er på plass. Planen no er å utvide dagens E39 til 4 felt mellom dagens to rundkjøringar og ei ny rundkjøring i aust. I tillegg skal det etablerast gangakse under E39 på kvar side av E39. Tiltaket er kostnadsrekna til 100 mill. kroner.

### *Kollektivtiltak*

Det er i pakken sett av ei økonomisk ramme på 100 mill. kroner til kollektivtiltak i Nordhordland og mellom Nordhordland og Bergen, fordelt med 50 mill. kroner på E39 og 50 mill. kroner på fylkesvegnettet. Det er planlagt følgjande tiltak: Innfartsparkering og kollektivtiltak på E39 på Flatøy og kollektivknutepunkt i Knarvik. Dette er tiltak som fylkeskommunen vil utgreie i samarbeid med Statens vegvesen og Lindås kommune. I tillegg er det planar om å gjennomføre kollektivtiltak ved E39 - strekninga Haukås – Hylkje, skysstasjon ved Manger samt utbetring av haldeplassar og bytepunkt i Nordhordland.

### *Gang- og sykkelveggar - Mundalsberget*

Det manglar i dag gang- og sykkelveggar på mange av dei mest trafikkerte hovudvegane i regionen. I pakken er det lagt opp til bygging av samanhengande gang- og sykkelveg langs dei viktigaste hovudvegane: fv 564, fv 565 og E39. Mellom anna er det sett av 100 mill. kroner til vegutbetring og gang- og sykkelveg frå E39 Vikane-Eikangervågen. Det er eit ønskje om å få etablert samanhengande gang- og sykkelveg mellom Leknes og Knarvik sentrum. Den største utfordringa er forbi Mundalsberget. Det er sett av 180 mill. kroner til utviding/sikring av tunnelen slik at deler av tunnelen kan nyttast til gang- og sykkelveg. Det er starta arbeid med å vurdere ny trase for E39 i dette området. Oppgradering av Mundalsberg tunnelen blir vurdert opp mot ein ny trase. Når planar og kostnader for valt løysing forbi Mundalsberget ligg føre, vil det bli tatt stilling til korleis ein skal løyse framtidig avvikling av trafikk i dette området. I pakken er det sett av 90 mill. kroner i bompengar og eit tilsvarande beløp i statlege midlar til dette prosjektet.

### **Prioritering**

Pakken inneheld 18 prosjekt og ein sekkepost til andre tiltak. Tiltaka er i prioritert rekkefølge, dvs. at det blir lagt opp til at dei med lågast prioritet fell først ut av pakken dersom det må kuttast i pakken.

### **Tidlegare lokalpolitiske vedtak**

Fylkestinget handsama Nordhordlandspakken fase 1 i 2007. Bompenggeopplegget var basert på ein bomstasjon. På grunn av manglande lokal semje og at det ikkje var tatt tilstrekkeleg omsyn til nytteprinsippet ville ikkje fylkestinget tilrå søknaden.

Ein revidert søknad vart lagt fram for fylkestinget i 2008. Talet på bomstasjonar vart utvida frå 1 til 2 og det blei lagt inn ein føresetnad om 50 % statleg finansiering. På grunn av kravet til 50 % statleg finansiering kunne ikkje fylkestinget tilrå søknaden.

### **Planar og framdrift**

Pakken inneheld 18 prosjekt. I tillegg er det sett av ei ramme til andre tiltak.

Det ligg føre 6 godkjende reguleringsplanar. Tre reguleringsplanar er under behandling og to må reviderast. Det betyr at det ligg føre tilstrekkeleg med planar for å kunne starte opp bompengepakken når den blir vedteken.

### **Bompengoordninga**

Det er lagt opp til eit bompenggeopplegg med fire bomstasjonar og fem bomsnitt. Det er lagt til grunn to vegs innkrevjing.

Plasseringa av bomstasjonane i Nordhordlandspakken er resultatet av ein lengre prosess der fleire ulike alternative plasseringar er vurdert. I denne prosessen har det vore eit overordna mål å plassere bomstasjonane i tråd med nytteprinsippet, samt at drifta av bompenggeopplegget held seg innanfor fornuftige kostnadsrammer.

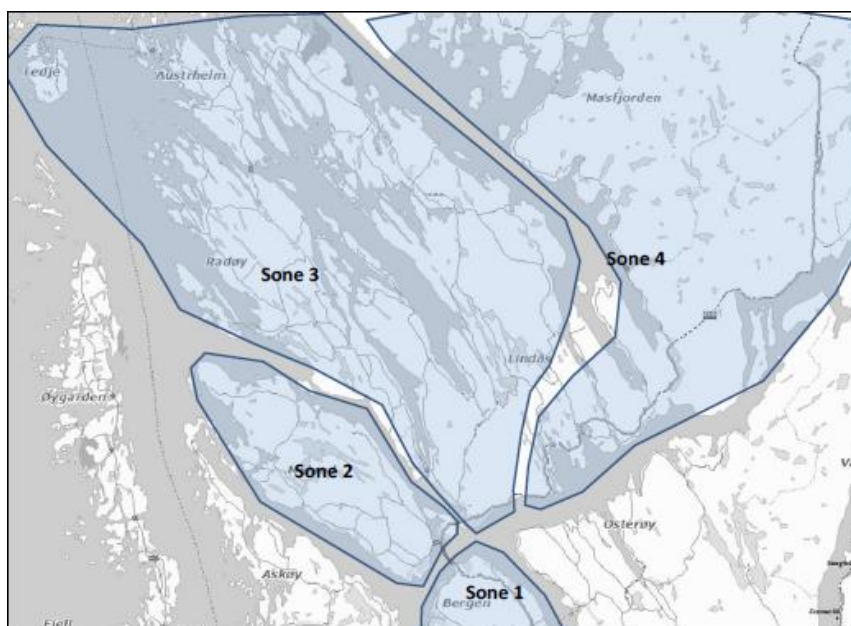
Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er eit viktig prinsipp som skal leggest til grunn for bompengerekkjeving. Det inneber at dei som betalar bompengar skal ha nytte av vegprosjekta bompengane finansierer. Likeins må dei som har nytte av prosjekta vere med på å betale. I pakkar vil mange trafikantar dessutan dra nytte av tiltak ved at framkomsten blir betre.

For å støtte krava i nytteprinsippet er bomstasjonane plassert nær opp til tiltaka og i dei område der tiltaka får effekt. Effekten av tiltaka kan omfatta langt fleire trafikantar enn berre dei som kjører på ny veg.

Analytisk kan ein sjå for seg eit bompengeplegg der Nordhordland blir inndelt i soner. Betaling av bompengar skjer berre ved reiser mellom soner. Unnataket er interntrafikken på Radøy der trafikantane betalar kvar gong dei passerer bomstasjonen.

Det er føresett timesregel. Det betyr at trafikantane berre betalar bompengar ein gong i løpet av ein time, uavhengig av kor mang bomstasjonar som er passert.

Sonene er Bergen (1), Meland (2), Lindås (vest for E39 Mundalsberget) Austrheim/Fedje (3) og E39 aust for Mundalsberget (4) er vist figur 2.



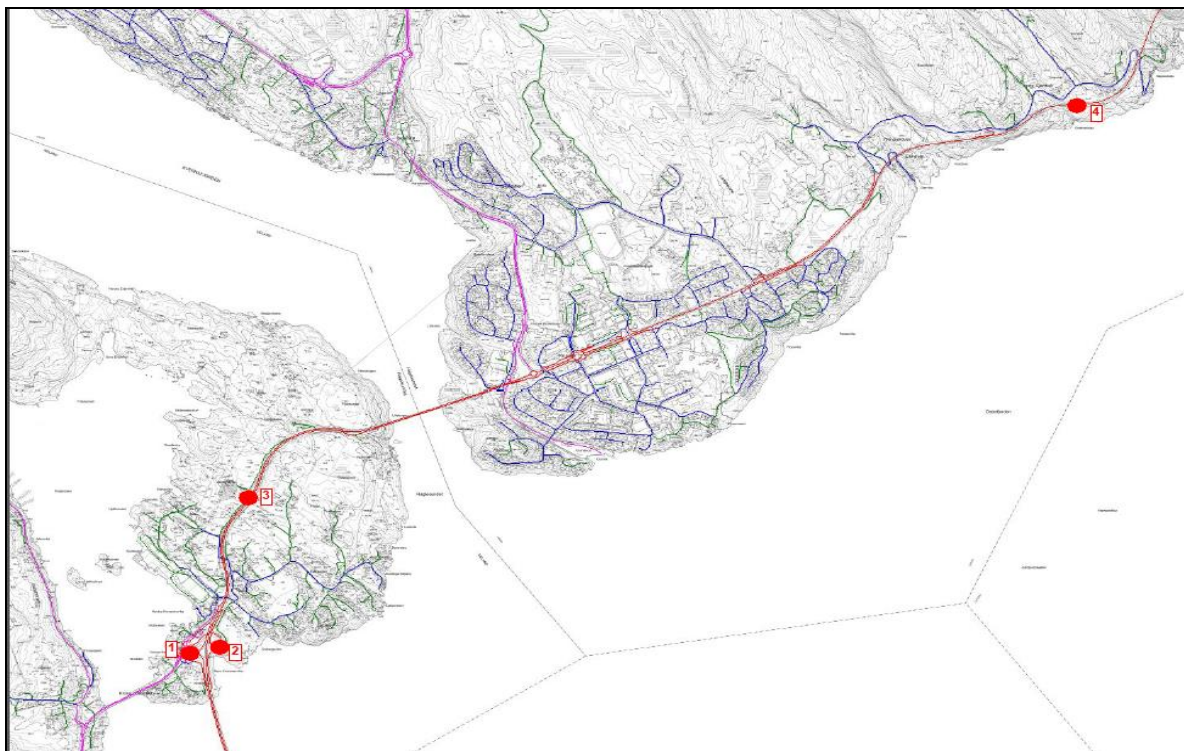
Figur 2. Nordhordland inndelt i soner

### Plassering av bomstasjonar

Seks ulike bompengeplegg er vurdert, jf. vedlagde søknad. Etter ei samla vurdering er alternativ 6 tilrådd. Opplegget inneheld fire bomstasjonar med til saman fem bomsnitt. Plasseringa av bomsnitta med unnatak av bomstasjonen på Radøy, som vil bli plassert på den nye vegen fv 565 Marås-Soltveit, er vist i figur 3 til 6 under.

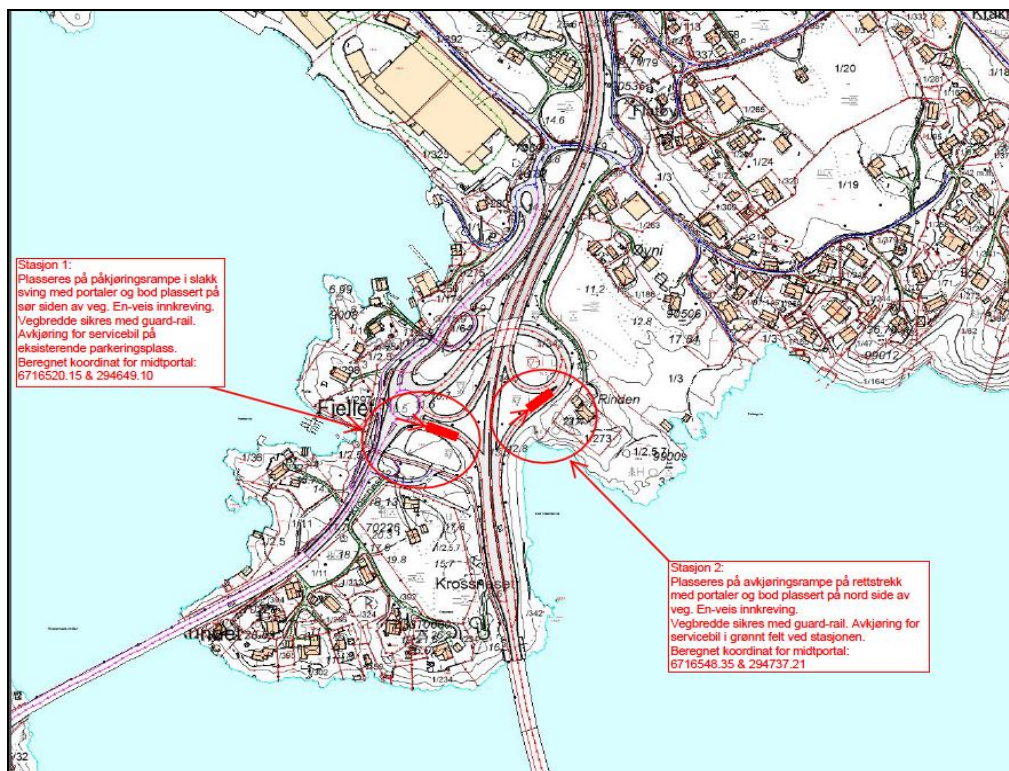
Figur 3. viser oversikt over bomstasjonar på E39, på Flatøy i Meland kommune og ved Mundalberget i Lindås kommune.





Figur 3. Oversiktskart over bomstasjonar i Lindås og Meland

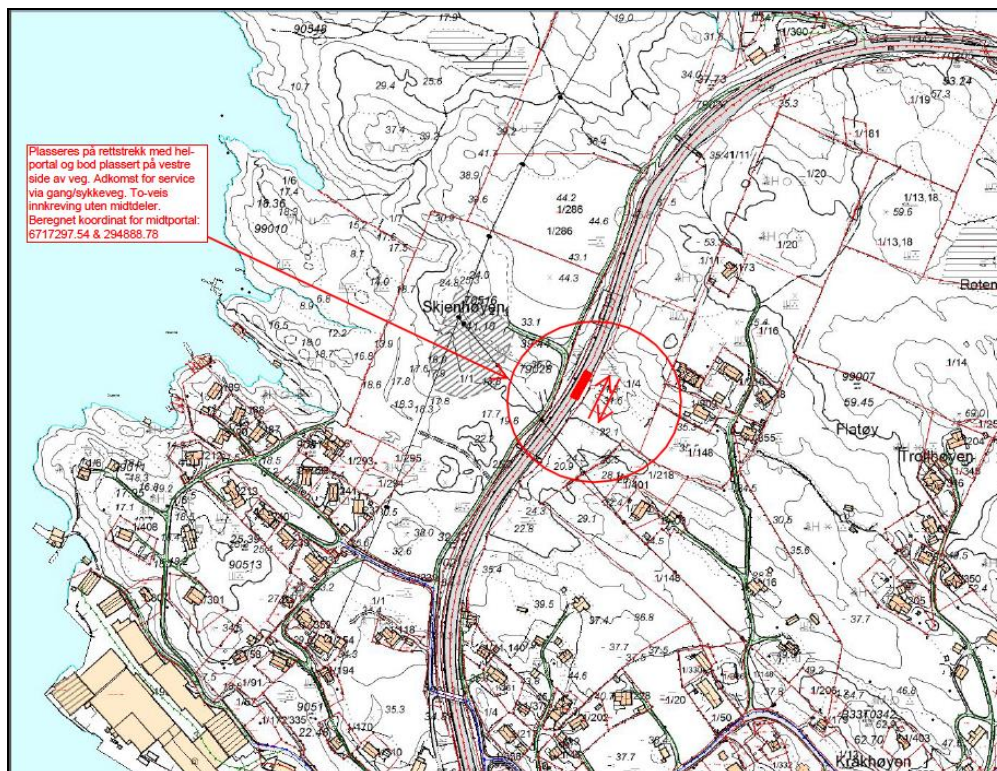
Figur 4. Oversikt over bomstasjonar på Flatøy, avkjørsel frå E39 til Meland og avkjørsel frå Meland til E39 mot Bergen.



Figur 4. Plassering av bomstasjonar på Flatøy til og frå Meland



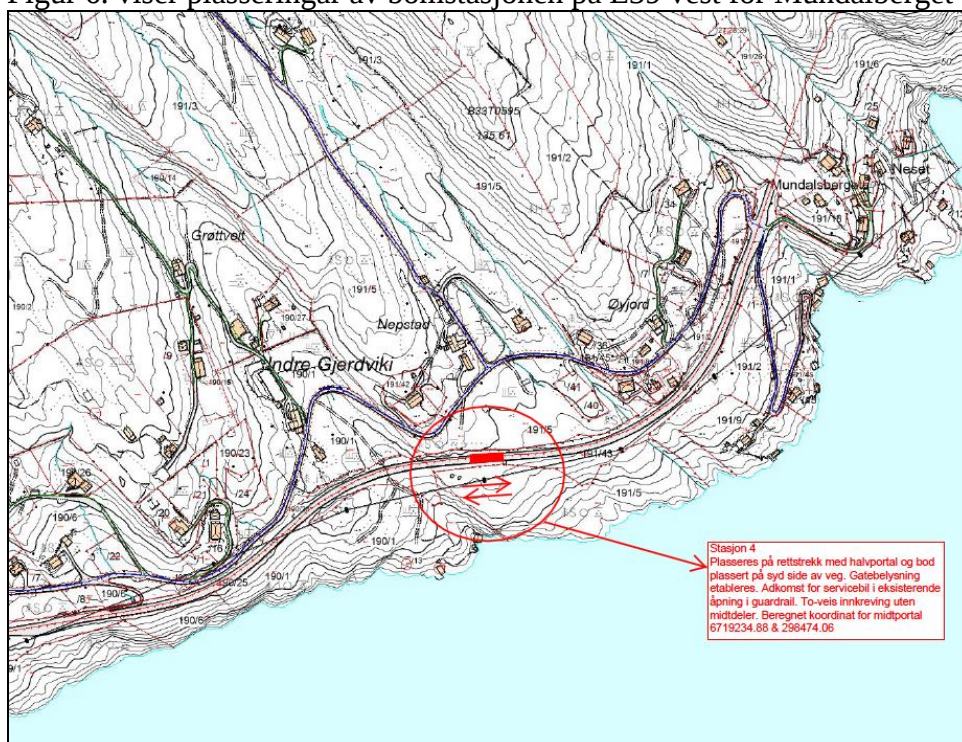
Bomstasjonen på Flatøy mot Meland er plassert på ramper slik at trafikk frå Meland mot Bergen og vice versa betalar bompengar. Trafikk frå Flatøy til Meland unngår bompengar.



Figur 5. Bomstasjon E39 Flatøy

Med denne bomstasjonen på Flatøy, vil all trafikk til og frå Meland, all trafikk mellom Bergen og Nordhordland, samt gjennomgangstrafikken på E39 betale bompengar.

Figur 6. viser plasseringar av bomstasjonen på E39 vest for Mundalberget



Figur 6. Bomstasjon på E39 vest for Mundalberget



Alle kjøretøy som passerer bomstasjonen ved Mudalberget betalar bompengar. Det vil omfatte lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk.

### **Bomstasjonen på Radøy fv 565**

Bomstasjonen skal plasserast på den nye vegen i eit enkelt snitt sør for krysset som betener Sletta (Haukåsen). Bomstasjonen kan ligge kor som helst mellom dette krysset og neste kryss lengre sør, dvs. på ein heilt ny 2-felts veg.

### **Kommentarar**

I alternativ 6 er det bompenggeopplegget som gjev best samanheng mellom nytte og betaling. Alle som betalar bompengar vil få nytte av prosjekta som bompengar finansierer. Nyten er i form av betre og tryggare vegar for gåande og syklende og lettare framkomst gjennom Knarvik sentrum.

Når alle som betalar har nytte av ordninga blir kostnaden fordelt på fleire trafikantar og belastninga for den enkelte trafikant blir dermed mindre. Dei trafikantane som har nytte og ikkje betalar er trafikantar nær opp til sentrum av Knarvik. Utanom omlegging av E39 gjennom sentrum er det berre mindre tiltak som blir gjennomført nær Knarvik sentrum. Det vil vere vanskeleg å fange opp alle dei som på ein eller annan måte dreg nytte av desse mindre tiltaka. Etter at det største prosjektet, fv 57 Isdalstø-Knarvik, blei tatt ut av pakken, er det vanskeleg å forsvare etableringa av ein bomstasjon nær opp til Knarvik sentrum.

Statens vegvesen meiner alternativ 6 med fire bomstasjonar og fem bomsnitt er det bompenggeopplegget som i størst mogleg grad stettar nytteprinsippet av dei alternativ som er vurdert. I bompengepakkar vil det alltid vere slik at trafikk i enkelte geografiske område slepp å betale bompengar. Dette vil ein ikkje kome utanom. Så er det også slik at trafikantar som bur innanfor desse geografiske områda, i jobbsamheng eller av andre grunner, må passere ein eller fleire bomstasjonar, kanskje til dagen eller sjeldnare, også bidrar til å finansiere pakken. Vurdert ut frå dei tiltak som er planlagt gjennomført i Nordhordlandspakken vil Statens vegvesen tilrå det opplegget som er foreslått i alternativ 6.

### **Takstar**

Det er lagt til grunn følgjande takst- og rabattsystem jf. tabell 2 under:

Takst	Utan rabatt	Rabatt
Lette kjøretøy < 3,5 tonn	Kr 15,50	10 %
Tunge kjøretøy > 3,5 tonn	Kr 31	10 %
Passeringstak	50 passeringar per måned.	Maksimal betaling: Lette kjøretøy: kr 700 Tung kjøretøy: kr 1400

Tabell 2. Takst- og rabattsystem

I tråd med St. meld. 26 (2013-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt opp til 10 % rabatt for abonnentar i Nordhordlandspakken. Som for andre nye bompenggeopplegg får abonnentar i andre bomengeordningar den same rabatten.

For å oppnå rabatt på 10 % er det krav til at kjøretøyet er utstyrt med brikke.

### **Betaling av bompengar i begge retningar**

Det er lagt opp til betaling av bompengar i begge retningar.

**Passeringstak**

Slik bomstasjonane er plassert i Nordhordlandspakken liknar bompengepplet på ein bomring. Vi vil tilrå eit passeringstak på 50 passeringar per månad. Det er føresett at 15 % av trafikken vil felle inn under passeringstaket.

**Svinn**

Det er også lagt til grunn at 5 % av trafikken knytt til lette køyretøy er svinn. For tunge køyretøy er svinnet 2 %.

**Trafikk**

For bompengepakkar med ei investeringsramme større enn 750 mill. kroner er der krav om ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk og finansiering. For Nordhordlandspakken er det utarbeidd eit trafikknnotat. Trafikknnotatet er basert på berekningar gjennomført med den regionale transportmodellen (RTM). Det er også utarbeidd ein tilleggsanalyse. Analysen er basert på empiri og viser samanhengen mellom trafikk og bompengar i eit utval bompengeprojekt.

I tillegg har Helge Hopen gjennomført trafikkberekning. Berekningane er basert på registrert trafikk i ulike tellesnitt (2012) og ei nummerskrivingsundersøking frå 2006 som gjev informasjon om reisemønsteret.

På grunnlag av dei analysane som er gjennomført er det gitt eit anslag over kor stor del av trafikken som vil bli avvist ved innføring av bompengar og kor mange trafikantar som vil felle inn under timeregelen.

**Avvising av trafikk**

Etter ei samla vurdering er det lagt til grunn ei avvising av trafikk som følgje av bompengar på 10 %.

**Bortfall av trafikk på grunn av timeregel**

Samla trafikk gjennom bomsnitte var i 2012 registrert til ein årsdøgntrafikk på omlag 37 900 kjøretøy. Om lag 42 % av trafikken er vurdert som trafikk som fell innanfor timeregelen. Potensielt betalende trafikk utgjer om lag 21 900 kjøretøy per døgn.

**Generell vekst i trafikken**

I prognosen som er utarbeidd i samband med utarbeiding av Nasjonal transportplan 2014-2023, er det i forventa ein vekst i trafikken etter 2014 på 1,5 % per år fram til 2030.

Det må vere grunn til å forvente at veksten i Nordhordland er høgare enn den generelle veksten for fylket. Først og fremst fordi dette er eit område i sterk vekst, både industrielt og i folketall. Deler av industrien er likevel følsam overfor endringar i konjunkturane. Spesielt vil dette vere tilfelle ved eit langvarig fall i oljeprisen.

Kommunane som inngår i Nordhordlandspakken er nabo- og pendlarkommunar til Bergen. Med krav om redusert trafikk i byområde, vil dette også kunne påverke trafikken frå nabokommunane.

I finansieringsanalysen er det lagt til grunn ein trafikkvekst på 1 % per år. Det er ein vekst som er høgare enn kravet til vekst i byområde, men lågare enn forventa vekst for Hordaland.

### **Oppsummering trafikk**

Trafikktala som finansieringsanalysen byggjer på er vist i tabell 3.

Føresetnader trafikk	Konklusjon
Trafikkgrunnlag 2012	21 880
Avvising av trafikk ved innføring av bompengar	10 %
Netto trafikk – potensielt betalande trafikk	19 692
Årleg vekst i trafikken	1 %

Tabell 3. Trafikktal

### **Investeringar**

Det er lagt opp til ein investeringsperiode på 8 år. Årlege investeringar varierer frå 130 mill. kroner først i perioden til 195 mill. kroner sist i perioden. Statens vegvesen har ingen merknader til investeringsperioden og profilen på investeringane.

## **Finansiering**

### **Finansieringskjelder**

Nordhordlandspakken er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar.

### **Fylkeskommunale midlar**

Dei fylkeskommunale midlane utgjer summen av meirverdiavgift og ordinære fylkeskommunale midlar. I kostnadsoverslaga for dei prosjekta som inngår i pakken er det føresett ei gjennomsnittleg meirverdiavgift på 20 %. Det er lagt opp til at meirverdiavgifta knytt til fylkesvegprosjekt vil bli tilbakeført til pakken. I praksis skjer dette ved at fylkeskommunen løyver opp meirverdiavgifta knytt til fylkesvegprosjekt når avgifta gjennom kompensasjonsordninga blir refundert. I Nordhordlandspakken har fylkeskommunen lagt til grunn at den fylkeskommunale løyvinga i utgangspunktet skal utgjere 27 % av dei fylkeskommunale investeringane. Dette er investeringar medrekna meirverdiavgift. Sum investeringar i fylkeskommunale vegar i Nordhordlandspakken er på til saman 846 mill. 2013 kroner. Den fylkeskommunale løyving blir dermed på 229 mill. 2013 kroner. Av dette beløpet utgjer meirverdiavgifta 141 mill. kr. ( $846 \text{ mill. kr} / 1,2 * 0,2 = 141 \text{ mill. kr.}$ ). Resten, dvs. 88 mill. 2013 kr ( $229 \text{ mill. kr} - 141 \text{ mill. kr}$ ), utgjer ordinære fylkeskommunale midlar. Dei ordinære fylkeskommunale midlane utgjer eit fast beløp som ikkje vil bli justert i høve til kostnadsutviklinga i pakken. Dersom kostnadene i pakken skulle auke utover generell prisvekst, vil det innebære at den fylkeskommunale delen av finansieringa vil bli mindre enn 27 %. I finansieringsplanen for Nordhordlandspakken er det føresett at ordinære midlane blir sett av med like årlege beløp over ein periode på 6 år. Første året med løyving er i 2018.

Det er lagt opp til at utgifter til mva blir refundert og tilbakeført til pakken, jf. ovanfor.

### **Statlege midlar**

Det er lagt til grunn statleg midlar på til saman 145 mill. 2013 kroner. Midlane er føresett løyvd i siste del av NTP – perioden 2014-2023, dvs. i perioden 2018-2023. Storparten, 90 mill. kroner, er knytt til E39 Mundalsberget. Dette vil vere midlar som må innarbeidast i Nasjonal transportplan med tilhøyrande handlingsprogram.

### **Finansieringsplan**

Finansieringskjelde	Beløp i mill. 2013 kroner	Investeringar 2013 kroner
Statleg midlar	145	
Ordinære Fylkeskommunale midlar	89	
Fylkeskommunale midlar – kompensasjon for meirverdiavgift	141	
Bompengar	920	
Sum	1 295	1 295

### **Lånerente**

I tråd med gjeldande retningslinjer vert det lagt opp til å nytte ei berekningsteknisk lånerente på 6,5 %.

### **Gjennomsnittleg inntekt per passering**

Gjennomsnittleg inntekt per kjøretøy korrigert for timeregulering og avvising av trafikk på grunn av bompengar er på kr12,60 per kjøretøy.

### **Bompengeperiode på 12 år**

Basert på dei føresetnadane som er lagt til grunn ovanfor er det føresett at pakken kan finansiere investeringar på 1 295 mill. 2013 kroner innafor ei bompengeperiode på 12 år.

### **Garanti**

Det er lagt opp til at fylkeskommunen stiller fylkeskommunal garanti for pakken. Ei sak om garanti bør fremmast samstundes med at pakken blir lagt fram til politisk behandling.

### **Finansieringsanalyse**

Finansieringsanalysen i søknaden er basert på følgjande føresetnader:

Investeringar	1295 2013 kroner
Investeringsperiode	2016-2023 8 år
Statleg løyving	145 mill. 2013 kroner (2018-23)
Fylkeskommunal løyving	230 mill. 2013 kroner (2018-23)
Trafikkgrunnlag 2012 (Netto)	19 690 ÅDT
Årleg trafikkvekst	1,0 %
Årleg prisauke	2,5 %



Gjennomsnittleg inntekt per passering	15,50
Driftskostnader per bomstasjon	2,0 mill. 2013 kroner
Oppstart innkrevjing	2018
Bompengeperiode	12 år

Basert på dei føresetnadar som er sett opp i tabellen ovanfor er det føresett at pakken let seg finansiere innanfor ei bomengeperiode på 12 år.

### **Styring av pakken – administrativ styringsgruppe**

Nordhordlandspakken er ein bompengepakke med ei økonomisk ramme på 1295 mill. 2013 kroner. Etter at innkrevjinga er starta opp, er det føresett at takstane blir justerte i høvet til konsumprisindeksen. Dette vil enten skje kvart år eller slik at takstane over tid føl utviklinga i konsumprisindeksen. Inntektene i pakken blir dermed bestemt av takstnivå, trafikknivå og utviklinga i trafikken. I bompengepakkar er det ikkje lagt opp til å justere takstane utover prisvekst i bompengeperioden. Disponible bompengar i tillegg til statlege og fylkeskommunale løyvingar utgjer den økonomiske ramma til pakken. For pakkar er det slik at omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. All kostnadsauke må følgjeleg løysast innafor den økonomiske ramma til pakken. Kostnadsauke som det ikkje er økonomisk dekning for, vil innebere kutt i pakken. Kuttene vil gå utover prosjekt med lågast prioritet. Dersom inntektene skulle bli høgare eller kostnadene lågare enn føresett kan fleire prosjekt takast inn i pakken

Det skal opprettast ei styringsgruppe for Nordhordlandspakken. Mandatet til gruppa er å sikra framdrift, gjennomføring og tilstrekkeleg finansiering for prosjekt og tiltak i pakken. Ei viktig oppgåve vil vere å handtera endringar i føresetnadene for finansieringsopplegget, og konsekvensane det vil kunna få for gjennomføring av tiltak i pakken. Det vil vere naturleg å etablere ei styringsgruppe like etter at Stortinget har vedtatt pakken.

### **Regionveg sjefen si tilråding**

Regionveg sjefen meiner at dei føreslegne tiltaka i Nordhordlandspakken vil medverke til å utvikle eit meir effektivt, trafikksikkert og miljøvennleg transportsystem i Nordhordland.

Regionveg sjefen vil rå til at kommunane som skal gje uttale, sluttar seg til søknaden frå Nordhordlandspakken AS.

### **Saksgang**

Søknaden vil bli sendt på høyring til kommunane: Lindås, Meland, Radøy, Austrheim, Fedje, Masfjorden, Modalen og Bergen. Etter at kommunane har uttalt seg, vil søknaden bli sendt til fylkeskommunal behandling.

Statens vegvesen Region vest  
Med helsing

Helge Eidsnes  
Regionvegsjef

Paal Fosdal

1 vedlegg

Søknaden er sendt til følgjande kommunar:

Lindås kommune,

Radøy kommune

Modalen kommune

Meland kommune

Austrheim kommune

Fedje kommune

Masfjorden kommune

Bergen kommune