

Notat

Dato: 13.desember 2022

Arkivsak:

Saksbehandlar: Matti Torgersen

Til: Kvam herad
Samnanger kommune

Frå: Avdelingsdirektør for infrastruktur og veg, Vestland fylkeskommune

Fv 49 Steinsdalen-Eikedalen (tunnel forbi Tokagjelet) – Grunnlagsnotat for prinsippsak om delvis bompengefinansiering

Bakgrunn

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing for fv. 49 Steinsdalen-Eikedalen (tunnel forbi Tokagjelet) vart vedteken hausten 2020 i Samnanger kommune og i Kvam herad. Ny veg skal støtte det overordna samfunns målet om at prosjektet skal gje betre framkome, trafikktryggleik og miljø, samt lågare risiko for hendingar (på fylkesveg 49) knytt til skred. Tunnelen vil også betre situasjonen på Kvamskogen.

Det er no meldt om formell oppstart av planarbeidet for fv. 49 Steinsdalen-Eikedalen (tunnel forbi Tokagjelet). Planen skal på høyring innan våren 2024 med sikte på vedtak i 2025.

I samband med kommunedelplanen vart det gjort slikt vedtak i fylkestinget knytt til finansiering

«Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekinga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekinga må difor delfinansierast med ekstra med statlege midlar som følgje av at det er ein naudsynt omkøyringsveg og av vesentleg verdi for næringslivet og/eller brukarfinansiering. Fylkesutvalet ber Fylkestinget ta initiativ til dialog i lag med Kvam og Samnanger mot staten for å koma fram til ei løysing.»

Moglegheit for omkøyringsmidlar har vore teke opp fleire gonger med statlege styresmakter, òg i eigne møte med tidlegare samferdselsministrar. Det har ikkje lukkast å få gjennomslag hjå sentrale styremakter for dette.

Vestland fylkeskommune arbeidar gjennom m.a. Nasjonal rassikringsgruppe opp mot komande NTP for å sikre meir rassikringsmidlar til fylkeskommunen.

I sak om Handlingsprogram RTP- Investeringar i juni 2022, gjorde fylkestinget slikt vedtak:

«Fylkestinget prioriterer fv. 609 Heilevang for oppstart med rassikringsmidlar i 2022/23 og oppstart av fv. 49 Tokagjelet snarast mogleg. Fylkestinget bed vidare om sak med vurdering av delvis bompengefinansiering av rassikrings/vegutbetnings prosjekta; fv. 49 Tokagjelet og fv. 55 Bru over Esefjorden. Fylkestinget understrekar behovet for auka rassikringsmidlar til fylkesvegane, og har forventning til at statleg løyving kjem snarast, då dette vil sikra framdrifta på viktige rassikringsprosjekt i fylket.»

Dette notatet følgjar opp vedtaket om sak med vurdering av delvis bompengefinansiering av fv. 49 Steinsdalen-Eikedalen (tunnel forbi Tokagjelet).

Krav til fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering

Før arbeidet med fagleg grunnlag for eit prosjekt med delvis bompengefinansiering startar, skal aktuelle kommunar og fylkeskommunar gjere eit prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Dette notatet utgjer grunnlaget for førehandsvurdering av fv. 49 Steinsdalen-Eikedalen (Tokagjelet), og fastlegg kva som skal utgreiast, samt føringar for det vidare arbeidet med det faglege grunnlaget for finansiering av prosjektet. Prinsippvedtaket utgjer grunnlaget for å avklare om ein skal gå vidare med ein meir detaljert bompengeutgreiing og kva som skal greiast ut.

Bompengeutgreiinga skal danne grunnlag for bindande lokalpolitiske vedtak i Samnanger og Kvam kommunar og i Vestland fylkeskommune om finansiering av fv. 49 Steinsdalen-Eikedalen. Eit slikt vedtak gje grunnlag for at fylkeskommunen og Samferdselsdepartementet kan arbeide vidare med prosjektet med sikte på endeleg handsaming i Stortinget.

Retningslinene tilseier at det faglege grunnlaget skal innehalde:

- Anteke utbyggingskostnader
- Anteke statlege, fylkeskommunale og/eller kommunale løyvingar
- Tidspunkt for utbygging og løyvingar
- Vurdering av bomstasjonsplassering
- Vurdering av trafikkgrunnlaget
- Framlegg til takst- og rabattsystem
- Anteke lånerente
- Anteke innkrevingskostnader

Det er nedanfor omtala korleis desse punkta skal vurderast i det faglege grunnlaget. For nærare skildring av tiltaket som skal regulerast, visast det til vedteken kommunedelplan. SVV utarbeidde i 2019 eit førebels notat med ein grov vurdering av bompengeplegg for å realisere ein tunnel forbi Tokagjelet. Notatet vart utarbeidd før traseen var avklart i kommunedelplanen. Det vert her bygd vidare på notatet frå SVV, særleg knytt til vurderingane av bomstasjonsplassering.

Utbyggingskostnader

Planlegging av vegprosjekt etter plan- og bygningslova og førebuing av eit bompengeprojekt er to sjølvstendige og i prinsippet uavhengige prosessar. Samstundes heng dei saman ved at ein bompengesøknad krev godkjent reguleringsplan med eit kostnadsanslag med ein uvisse på maksimalt +/-10 prosent. Det må òg gjennomførast ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Kravet gjeld for prosjekt som overstig 1 milliard kr. Kostnadsanslaget skal ikkje vere eldre enn eit år.

Prosjektet har ein samla kostnad på 2,2–2,7 mrd. kr basert på førebels anslag. Når utkast til reguleringsplan ligg føre, vil det gjennomførast eit kostnadsanslag for prosjektet, som dannar grunnlaget for å kunne vurdere prosjektkostnadene nærare. Kostnadsanslaget vert gjort før reguleringsplanen vert sendt på høyring.

Finansieringsplanen må ta omsyn til kva for uvisse som er knytt til kostnadsoverslag, trafikkprognosar og renteutvikling/prisstigning. Det må bli teke omsyn til at økonomien i prosjektet skal kunne tole ei svakare utvikling enn det som er føresett å vere mest sannsynleg.

Den vidare prosessen fram til endeleg bompengesøknad må avklare om heile det regulerte tiltaket skal gjennomførast, eller om det eventuelt er delar som må bli sett på ein kutt-liste.

Telefon
05557

E-post
post@vlfk.no

Nettside
Vestlandfylke.no

EHF fakturaadr.
823111632

Organisasjonsnr.
821311632

Finansiering

Vestland fylkeskommune har lagt inn midlar til planlegging og prosjektering av sambandet i sitt budsjettframlegg for 2023. Det er avsett 3 mill. kr. i planmidlar i 2023, og det må avsetjast midlar til vidare planlegging i 2024. Vidare er det avsett totalt 31,2 mill. kr. i perioden 2025–2026 til prosjektering. Ytterlegare finansiering av prosjektet er førebels ikkje avklart, ei løysing på dette må avklarast gjennom dei årlege rulleringane av fylkeskommunen sitt investeringsprogram og budsjett- og økonomiplan.

Prosjektet skal bli delfinansiert gjennom skredsikringsmidlar, men kan ikkje bli fullfinansiert gjennom desse. Det vil i tillegg vere behov for delvis bompengefinansiering, og truleg òg andre fylkeskommunale midlar. Det kan òg bli aktuelt å vurdere ekstern finansiering av mindre delar av prosjektet, særleg om lokale ønskjer medfører auka kostnader.

Berekninga med sannsynlege verdier bør gje ein innkrevingsperiode på maksimalt 15 år, og berekningar med pessimistisk anslag må ikkje gje ei lengre innkrevjingsperiode enn ytterlegare 5 år med 20 prosent takstauke.

Retningslinene for bompengeprojekt tilseier at ein kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast av oppdragsgjevar og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskriddingar ut over styringsramma er oppdragsgjevar sitt ansvar. Kostnadsinnsparing inntil 10 prosent i forhold til styringsramma skal fordelast mellom oppdragsgjevar og bompengeselskapet. Deling av kostnadsinnsparinga skal skje etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Kostnadsinnsparing på meir enn 10 prosent tilfell oppdragsgjevar.

Dette er eit strekningsprosjekt. Slike prosjekt vil ha etterskotsinnkrevjing, dette vil seie at bomstasjon vert sett opp og innkrevjing startar etter at det er sett trafikk på ny veg. Ved strekningsprosjekt kan det bli gjort vedtak om inntil 5 års forlenging og/eller 20 prosent auke i prisen, om inntektene vert lågare enn føresett, eller kostnadene vert høgare enn føresett.

Tidspunkt for utbygging og løyvingar

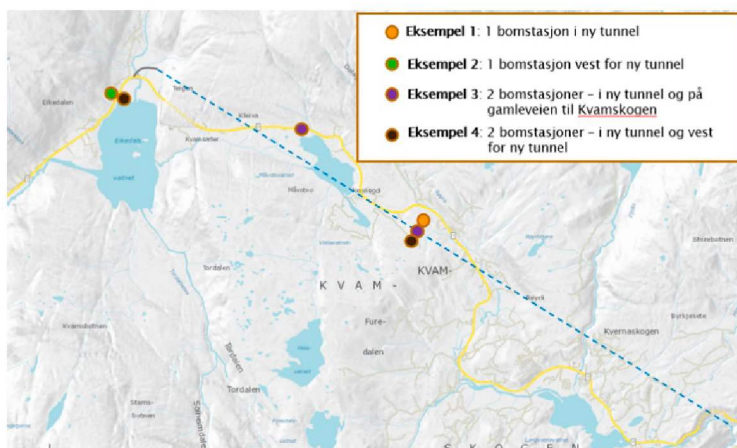
Det er lagt opp til godkjent reguleringsplan våren 2025. Etter dette ved det prosjektert, og prosjektet kan sendast til ekstern kvalitetssikring (KS2) og sendast inn søknad om delvis bompengefinansiering. Det er førebels anslått 5 års byggjetid.

Vurdering av bomstasjonsplasseringar

I notatet frå SVV frå 2019 er det skissert fire ulike moglege bomstasjonsplasseringar.

Bomstasjonsplasseringane skal vurderast ut i frå nytteprinsippet. Denne tilseier at dei som betalar skal ha nytte av prosjektet. Vidare at dei som har nytte av prosjektet skal betale. Statens vegvesen vurderer om bomplasseringa kan godkjennast ut i frå nytteprinsippet.

Kartet nedanfor viser dei 4 moglege prinsippa for bomstasjonsplassering som SVV har vurdert. Plasseringane viser prinsipp, og ikkje nøyaktig plassering av bomstasjonar.



Eksempel 1 med bomstasjon i ny tunnel er eit bompengelopplegg som tar godt i vare nytteprinsippet. Trafikantar som har nytte av ny tunnel vil i eit slikt system betale, og dei som betalar, har nytte av tunnelen.

Eksempel 2 har ein bomstasjon plassert vest for ny tunnel. Dei fleste trafikantane der skal gjennom ny tunnel og vil få nytte av prosjektet. Trafikantar frå vest som skal til Kvamskogen vil få indirekte nytte, ved at framkome og trafikktryggleik på Kvamskogen vert betre som følgje av ny tunnel. Dei vil likevel ikkje få full nytte av prosjektet. Vidare vil trafikantar som kjem frå aust og som skal til Kvamskogen, få både direkte og indirekte nytte av ny tunnel utan å vere med å betale. Statens vegvesen si vurdering vart at dette ikkje er i tråd med nytteprinsippet, og ikkje bør utgreiast vidare.

Eksempel 3 med ein bomstasjon plassert i ny tunnel og ein på gamal veg/sideveg kan forsvarast i høve til nytteprinsippet, føresett at bomstasjon på gamal veg vert plassert på Kvamskogen. Bomstasjon på sidevegen er ikkje avgjerande for finansieringa av prosjektet, og vil difor neppe kunne akseptrast av nasjonale myndigheiter. SVV råd vert difor ikkje rådd til å utgreie dette alternativet vidare.

Eit alternativ her kan vere lågare takst for sideveg, og at prosjektet også dekkjer utgifter til tiltak på Kvamskogen samt utbetringar mellom Fossen Bratte og Eikedalen. Det må i såfall avklarast om det kan godkjennast.

Eksempel 4 har ein bomstasjon plassert i ny tunnel og ein bomstasjon vest for ny tunnel. I eit slikt opplegg vil dei fleste som har målpunkt på Kvamskogen, både frå aust og vest, betale ein bompengetakst (halv takst), mens gjennomgangstrafikken vil betale to gonger (heil takst). Dette opplegget er i tråd med nytteprinsippet, og kan opplevast som meir rettferdig enn Eksempel 1. Dette eksempelet er særleg aktuelt for å kunne finansiere tiltak mellom Fossen Bratte og Eikedalen.

I det vidare utgreiingsarbeidet skal alternativ 1 med ein bomstasjon i tunnelen, og alternativ 4 med ein bomstasjon i tunnel og ein vest for kryss til Kvamskogen vurderast vidare. Det kan også vere aktuelt å vurdere alternativ 3 med ein bomstasjon på Kvamskogen, om det kan bli gitt opning for dette. Det kan i tillegg bli vurdert andre alternativ om det kjem opp gjennom arbeidet.

Som del av det faglege grunnlaget, må nøyaktig bomstasjonsplassering bli avklara. Ferde skal uttale seg om plassering av bomstasjon før lokalpolitisk handsaming, med sikte på å ivareta tekniske krav til plassering.

Fylkeskommunen har ansvar for å føre fram straum og fiber til stasjon, samt setje opp teknisk bod og portal. Ferde har ansvar for å setje opp teknisk utstyr (vegkantutstyret)

Vurdering av trafikkgrunnlaget

Ny veg og bompengeinnkrevjing vil endre trafikksituasjonen på strekninga. Den nye vegen reduserer reisetida, aukar oppetida og reduserer utryggleik knytt til den skredutsette strekninga. Bompengeinnkrevjing vil avvise trafikk som vil velje alternativ rute, alternativ transportform eller vel ikkje å reise for å spare kostnader.

I utgreiingsarbeidet skal det gjennomførast ein transportanalyse for å vurdere verknaden av vegprosjektet og bompengeordninga. Siste versjon av Regional transportmodell (RTM) nyttast i dette arbeidet.

RTM reknar trafikk for eit normalvirkedøgn. På Kvamskogen er det høg helgedøgntrafikk knytt til hytteområdet og skianlegg som ikkje bereknast i RTM. Det vil gjennomførast ein tilleggsanalyse som inkluderer denne trafikken.

Det nyttast standard forutsetningar for befolkningsvekst, køyretøypark og liknande i analysen. Større samferdselsprosjekt innanfor influensområdet som er under bygging, eller med løyve, skal takast omsyn til. Kva sensitivitets-analyser som skal gjennomførast avklarast i utgreiingsarbeidet. Forutsetningane og resultata frå trafikkberekningane dokumenterast i eit trafikknottat.

Framlegg til takst- og rabattsystem

Grunntaksten er den taksten som gjeld pr. taksgruppe, før eventuelle rabattar og fritak.

Gjennomsnittstakst er inntekt pr. passering når det vert teke omsyn til effekten av rabattar, fritak og fordeling på takstgruppe 1 og takstgruppe 2.

Bompengeprosjekt styrast etter gjennomsnittstakst, og det vert lagt opp til at denne vert fastsett gjennom Stortinget si handsaming av bompengeproposisjonen saman med takst- og rabattopplegget.

Om oppnådd gjennomsnittstakst kjem under den vedteke gjennomsnittstaksten, kan takstane aukast til den når vedteken gjennomsnittstakst.

Styring etter gjennomsnittstakst kan innebære at taksten kan aukast om det blir fleire «billige» passeringar, t.d. ved auke i nullutsleppskøyretøy i taksgruppe 1, fleire fritakspasseringar enn føresett eller færre tunge køyretøy. Styring etter gjennomsnittstakst vil likevel ikkje kunne kompensere for bortfall av inntekter som følgje av mindre trafikk enn berekna, eller at utgiftene blir høgare enn føresett.

Det vert gitt 20 % brikkerabatt for takstgruppe 1. Det er ikkje rabatt for takstgruppe 2.

Det er nyleg vedteke at det kan leggjast opp til at nullutsleppskøyretøy i takstklasse 1 kan betale inntil 70 prosent av grunntakst. Dette er enno ikkje lagt inn i takstretningslinene, men blir truleg innført i løpet av 2023. I det vidare arbeidet blir det føresett at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 skal betale 70 prosent av grunntakst. For nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 er det p.t. fritak for bompengar, og dette vert lagt til grunn i utrekningane.

Grunntakst for takstgruppe 2 skal som hovudregel vere dobbelt så høg som for takstgruppe 1. Avvik frå dette må grunngjevast ut i frå tungbiltrafikken si dimensjonerings- og vegstandardbehov.

Bompengeivået må utgjere eit realistisk nivå som ikkje fører til uforholdsmessig store utgifter for trafikantane. Takstnivået bør vere samanliknbart med andre liknande bompengeprosjekt med relativt lågt trafikkgrunnlag. Den samla bompengebelastninga må også vurderast, særleg knytt til E16 Arna-Stanghelle, og Bypakke Bergen.

Det blir lagt til grunn at bompengeinnkrevjinga skal skje i begge retningar. Dette for å unngå at takstnivået blir så høgt at det blir stor trafikklekkasje til andre vegar.

For å skjerme pendlarar og næringsliv, bør det vurderast å fastsetje eit månadstak for tal passeringar. Det skal også vurderast om det er behov for timesregel for passeringar.

Etter takstretningslinene har følgjande fritak:

- Utrykkingskøyretøy i teneste
- Rutegående kollektivtransportkøyretøy
- Motorsykel og moped
- Passeringer i samband med godkjenning av AutoPASS-utsteder (brikkeutsteder)

Rørslehemma kan etter gjeldande regelverk ikkje få fritak i strekningsvise prosjekt, slik at det kan ikkje leggjast opp til fritak for denne gruppa.

Lånerente

Føresetnader som skal leggjast til grunn for prisstigning og berekningsteknisk rente blir bestemt av Samferdselsdepartementet.

Berekeningsteknisk lånerente er for tida på 5,5 prosent dei første 10 åra etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent når ein bereknar bompengebidraget til prosjektet

Forskrift om pengepolitikken fastset kva for prisstiging som skal leggjast til grunn for utrekning av framtidige inntekter og innkrevjingskostnader. Gjeldande forskrift på aktuelt tidspunkt skal leggjast til grunn.

Det regionale bompengeselskapet har ansvar for å ta opp nødvendige lån og å sørge for rimelegast mogleg lånefinansiering.

Innkrevjingskostnader

Utgifter som bompengeselskapet har til oppsetting av bomstasjon og drift av bomstasjonar, samt til innkrevjing av bompengar, skal dekkjast gjennom inntektene til selskapet. Det regionale bompengeselskapet Ferde AS anslår utgiftene både til oppsetting av bomstasjon og til drift.

Forhold til KVV E134-Bergen, arm til Bergen

Det skal vurderast om KVV E134-Bergen (konseptvalutgreiing for arm til Bergen) kan få konsekvensar for bompengelopplegget for fv. 49 Eikedalen-Steinsdalen.

Vidare prosess

Lokalpolitisk vedtak i heradsstyra og i fylkestinget kan gjerast etter at reguleringsplanen er godkjend og det ligg føre eit godkjent kostnadsoverslag. Vedtaka må vere i samsvar med kvarandre, og helst likelydande.

Fylkeskommunen må gjere vedtak om garanti for bompengelån.

Før saka vert sendt til godkjenning i kommunestyret og i fylkestinget, skal det faglege grunnlaget sendast til kvalitetssikring i Vegdirektoratet.

Etter forpliktande vedtak, vert det sendt til ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er Samferdselsdepartementet som sender saka til KS2 på Finansdepartementet sine rammeavtalar.

Etter at saka har vore til ekstern kvalitetssikring, skal fylkeskommunen sende inn utkast til stortingsproposisjon. Denne vert kvalitetssikra i Vegdirektoratet før den vert sendt til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet legg proposisjonen fram for Stortinget.

Organisering

Telefon	E-post	Nettside	EHF fakturaadr.	Organisasjonsnr.
05557	post@vlfk.no	Vestlandfylke.no	823111632	821311632

Det vert oppretta ei gruppe med representantar for Kvam herad, Samnanger kommune og Vestland fylkeskommune som utarbeidar fagleg grunnlag for eit bompengeprosjekt med delvis bompengefinansiering av prosjektet.