



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 61

(2008–2009)

## Om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 3. april 2009,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i Hordaland. Vossapakko omfattar prosjekta Øvre Granvin – Voss grense og Mønshaug – Palmafoss på rv 13, og omlegging av E16 utanom Voss sentrum. I tillegg inngår ombygging av kryss på E16 ved Stanghelle og miljømessig opprusting av eksisterande E16 i Voss sentrum. Finansieringa er basert på bompengar og statlege midlar. Bomstasjonsopplegget omfattar ein bomstasjon på rv 13 nær kommunegrensa mellom Granvin og Voss og ein bomstasjon på E16 nær kommunegrensa mellom Voss og Vaksdal. Vossapakko er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004), side 148, St.prp. nr. 1 (2008-2009), side 86, St.prp. nr. 37 (2008-2009), side 61 og St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 side 231-232.

### 2 Omtale av utbygginga

Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for alle prosjekta i Vossapakko. Heile utbygginga er på stamvegnettet.

#### *Rv 13 Voss grense – Øvre Granvin (Skjervet) i Granvin kommune*

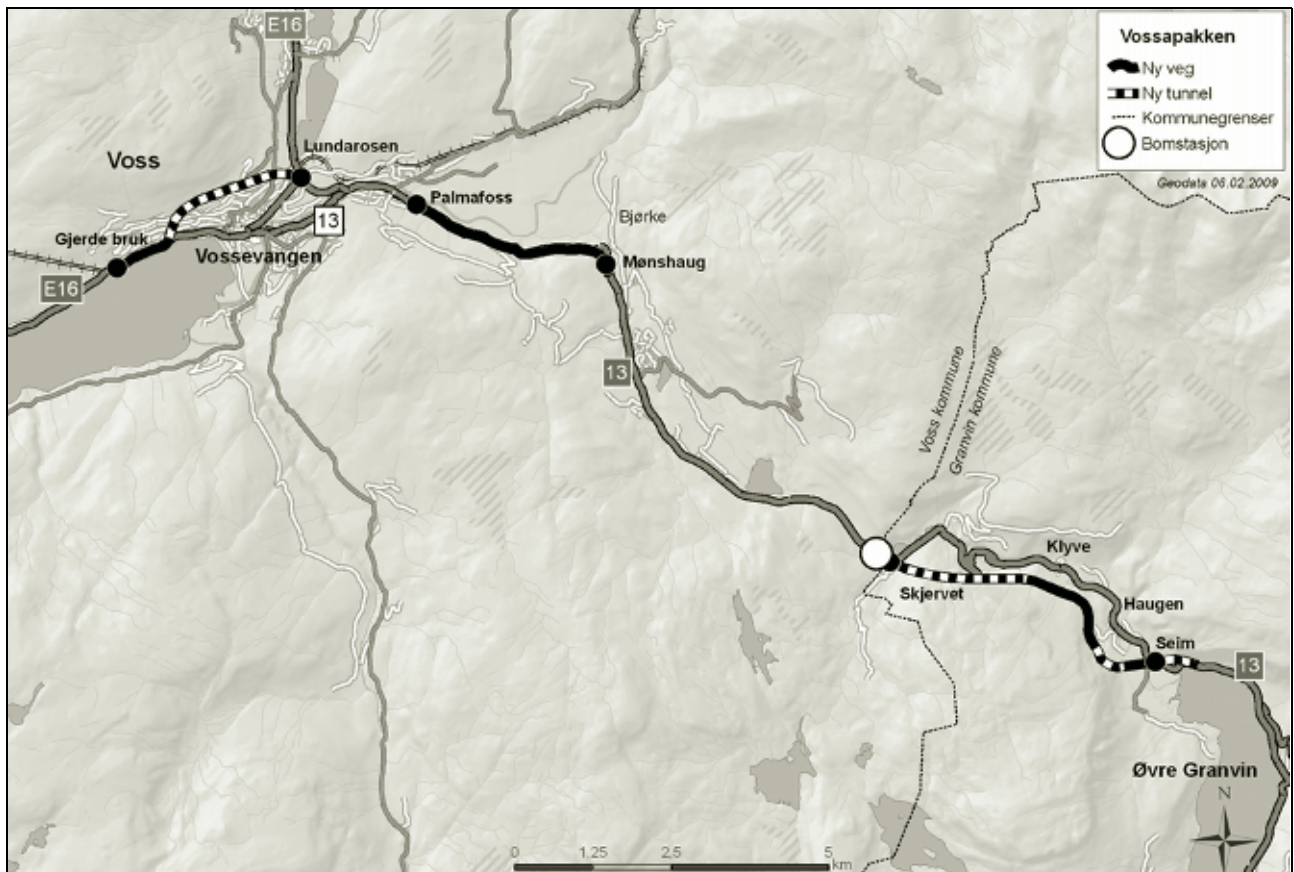
Eksisterande veg på strekninga har i dag svært dårleg standard, med smal og svingete veg, stor stigning, dårleg bereevne og manglande tilbod for gåande og syklande. Dette fører til dårleg trafikktryggleik, miljø og framkomst. Ved Skjervet er det stor høgdeforskjell med svært krappe svingar. Det er eit problem for store køyrety. Her vil prosjektet også eliminere rasfarlege punkt.

Prosjektet har ei total lengde på 6,5 km, av dette til saman 3,5 km i tunnel. Reguleringsplanen viser at ny veg tar av frå eksisterande rv 13 ved enden av Granvinvatnet og går i ein kort tunnel bak busetnaden ved Øvre Granvin. Vidare kryssar vegen dalføret ved Seim, og går i to tunnelar på om lag 1 km og 2,1 km forbi Skjervet og fram til kommunegrensa mot Voss. Ny veg sluttar 0,3 km inn i Voss kommune. Eksisterande rv 13 vil bli frigjort til lokalveg/gang- og sykkelveg. Bygging av rasteplass inngår i prosjektet.

Ved Øvre Vassenden i Granvin er det lagt inn ein miljøtunnel på om lag 0,4 km i den godkjente reguleringsplanen. Det er ein aukande tendens til nedfall av stein på ei dagstrekning aust for tunnelen. Etter å ha teke saka opp med fylkeskommunen og kommunane Granvin og Voss har Statens vegvesen gått inn for at denne tunnelen ikkje blir bygd likevel. I staden blir det lagt opp til at den rasutsette strekninga skal inngå i ein lengre rassikringstunnel forbi busetnaden ved Øvre Vassenden. Planleg-



Figur 2.1 Oversiktskart



Figur 2.2 Detaljkart

ginga etter plan- og bygningslova er starta opp. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det føresett statlege midlar til rassikringstunnelen ved Vassenden i perioden 2014-2019.

Det er ikkje gjort lokale politiske vedtak om å erstatta miljøtunnelen med ein lengre tunnel. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at pakka blir lagt fram med miljøtunnel. Når planlegging av ein lengre tunnel er kome så langt at kostnader og nytte avklara og lokale vedtak er fatta, vil Samferdselsdepartementet kome tilbake til Stortinget med eventuelle endringar i pakka og eit opplegg for finansiering.

#### *Rv 13 Mønshaug – Palmafoss i Voss kommune*

Eksisterande rv 13 mellom Mønshaug og Palmafoss i Voss kommune går gjennom landbruksområde med spreidd busetnad. Det er mange avkøyringar direkte ut i riksvegen. Prosjektet omfattar ny veg med auka standard, samling av avkøyringar, ombygging av kryss og busslommer, samt betra tilkomst til gang- og sykkelveg. Prosjektet har ei totallengde på 3,5 km.

#### *E16 utanom Voss sentrum (Voss kommune)*

Prosjektet omfattar bygging av 3,4 km ny veg nord for Voss sentrum, av dette ein om lag 2,4 km lang tunnel frå Svartenakken ved Gjerde bruk i vest til Lundarosen og kryss med rv 13 i aust. I tillegg inngår utbetring av eksisterande E16 på ei om lag 1 km lang strekning. Ved begge endar av tunnelen er det kryss planlagt som rundkøyringar. Prosjektet vil avlaste Voss sentrum for gjennomgåande trafikk, der særleg tunge køyrety og nattleg trafikk fører til miljøulemper. Det er sett av midlar til miljømessig opprusting av eksisterande E16 i Voss sentrum.

#### *Tiltak på E16 i Vaksdal kommune*

Det er sett av midlar til ombygging av kryss ved Stanghelle på E16 i Vaksdal.

#### *Framdrift for utbygginga*

Det blir lagt opp til anleggsstart på dei to prosjekta på rv 13 hausten 2009 og på E16 utanom Voss sentrum i løpet av 2010. Førebuingane til anleggsstart er kome lengst på rv 13-prosjekta. På E16 skal det gjennomførast projektering og eit omfattande grunnverv. Det er venta at utbygginga skal stå ferdig i 2013. Noko restarbeid kan stå att til 2014, til dømes opprustinga av eksisterande E16 i Voss sentrum. Bygging av rassikringstunnelen ved

Øvre Vassenden i Granvin vil bli gjennomført i tråd med omtalen over.

### **3 Kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og samfunnsøkonomisk nytte av utbygginga**

---

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring av Vossapakko.

I grunnlagsdokumenta frå Statens vegvesen var det lagt til grunn ei styringsramme på 840 mill. 2006-kr og ei kostnadsramme på 890 mill. 2006-kr. Dei eksterne kvalitetssikrarane tilrådde i mai 2008 ei styringsramme på 1 000 mill. 2008-kr og ei kostnadsramme på 1 080 mill. 2008-kr. Statens vegvesen har gått gjennom kostnadsoverslaget og konkludert med at både etaten og kvalitetssikrarane har hatt ei undervurdert basiskalkyle. Vidare har det vore ei vesentleg kostnadsutvikling i marknaden som ikkje er fanga opp i tilstrekkeleg grad. Etter dette har Statens vegvesen vinteren 2009 gjennomført ein ny kostnadsgjennomgang. Det er lagt til grunn at vegbreidda for dagstrekningane på rv 13 blir utvida frå 7,5 til 8,5 m. Kostnadene for miljøtunnelen ved Øvre Vassenden i Granvin er framleis *med* i overslaget.

Samferdselsdepartementet legger til grunn ei styringsramme på 1 130 mill. 2009-kr og kostnadsramme på 1 220 mill. 2009-kr.

I grunnlagsdokumenta tilrådde Statens vegvesen at det blir lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på 4 680 køyrety pr. døgn i basisåret 2007 (sum av betalande årsdøgntrafikk i dei to bomstasjonane) etter at det er korrigert for timesregel og bortfall av inntekter frå utanlandske køyrety. Trafikken er fordelt med om lag 1/3 gjennom bomstasjonen ved grensa mellom Granvin og Voss og om lag 2/3 gjennom bomstasjonen ved grensa mellom Voss og Vaksdal. Trafikkgrunnlaget bygger m.a. på framskriving av trafikktejingar. Det er også gjennomført ei overordna trafikkkanalyse med transportmodell. Dei eksterne kvalitetssikrarane meiner at trafikkvurderingane er nøkterne. Statens vegvesen har kome med oppdaterte trafikkvurderingar basert på m.a. seinare teljingar. Trafikkkauken er blitt større enn rekna ut. Samla trafikkgrunnlag (betalande ÅDT) er sett til 4 990 køyrety i basisåret 2007. Statens vegvesen tilrår vidare at det i finansieringsplanen blir lagt til grunn ein årleg vekst på 1 pst Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Berekna netto nytte (NN) for alle dei tre store prosjekta samla og med delvis bompengefinansi-

ering er - 580 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er berekna til - 0,5.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Saka blei behandla av Granvin heradsstyre 22. juni 2004. Det blei fatta følgjande vedtak:

*Granvin herad stiller seg fullt bak Vossapakko AS sitt arbeid med delvis bompengefinansiering av prosjekta i Vossapakko og søknad om løyve til å setja i verk førehandsinnkrevjing av bompengar.*

Saka blei behandla av Voss kommunestyre 12. mai 2005. Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

*Voss kommunestyre sluttar seg til søknaden om delvis bompengefinansiering av Vossapakko slik han er utarbeidd av Voss og Omegn bompengeselskap AS.*

Saka blei behandla av Vaksdal kommunestyre 13. juni 2005. Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

*Vaksdal kommunestyre er positive til søknaden om bompengefinansiering av «Vossapakka» på følgjande vilkår:*

- *Det vert avsett ei ramme på 25 mill. kr til tiltak på E16 gjennom Vaksdal kommune.*
- *Det vert etablert ei friordning for busette med fast adresse på Verpelstad for passering av bomstasjonen for å nå kommunesentret Dale.*

*Vaksdal kommune rår til at ordninga med «timesregel» vert gjennomført både for trafikantar som passerer begge stasjonane og den same stasjonen innanfor ein time.*

*Sidan tiltak i Vaksdal er inkludert i Vossapakka, får formannskapet fullmakt til å gjere vedtak om eventuell deltaking i bompengeselskapet.*

*Vaksdal kommune føreset at ei eventuell utviding til Vossapakka 2 skal handsamast på nytt i kommunestyret.*

Saka blei behandla av Vik kommunestyre 27. juni 2005. Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

*Vik kommune støttar søknaden om bompengefinansiering av Vossapakko slik den ligg føre.*

Saka blei behandla av Hordaland fylkesting 13. desember 2005. Fylkestinget fatta følgjande vedtak:

*Fylkestinget tilrår delvis bompengefinansiering av Vossapakko i samsvar med bompengesøknaden frå Voss og Omland bompengeselskap AS og aktuelle vedtak i kommunane Voss, Vik, Vaksdal og Granvin.*

#### 5 Finansieringsopplegg

Finansieringa av Vossapakko er basert på statlege midlar og bompengar.

##### *Statlege midlar*

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn 490 mill. kr til Vossapakko. Av desse er 180 mill. kr forutsett finansiert over post 31 Rassikring. Det er lagt til grunn 310 mill. kr i perioden 2010-2013 og 180 mill. kr i perioden 2014-2019. I tillegg er det sett av 40 mill. kr til prosjektet i St.prp. nr. 37 (2008-2009) Om endringer i statsbudsjettet 2009 med tiltak for vidare arbeid.

##### *Bompengar*

Bomstasjonsopplegget omfattar ein bomstasjon på rv 13 i Voss kommune, nær grensa med Granvin kommune, og ein bomstasjon på E16 i Vaksdal kommune, nær grensa med Voss kommune. Innkrevjinga vil skje i begge retningar. Det er lagt opp til å etablere automatiske bomstasjonar med to takstgrupper: lette køyrety (køyrety med totalvekt til og med 3 500 kg) og tunge køyrety (køyrety med totalvekt over 3 500 kg). Det er føreset ein gjennomsnittstakst på 24 kr i 2004-prisnivå. Omrekna til 2009-prisnivå blir gjennomsnittstaksten 30 kr. Det er førebels rekna ut at taksten vil bli om lag 38 kr for lette køyrety og 75 kr for tunge køyrety. Det er ein føresetnad at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. Det er lagt opp til å innføre timesregel. Dette inneber at trafikk som passerer begge bomstasjonane i løpet av ein time berre skal betale ein gong. Regelen gjeld også ved passering av same bomstasjon i løpet av ein time (rundtur). Vidare er det føreset at takst- og rabattsystemet blir i tråd med gjeldande takstrettingslinjer. Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30–50 pst. Det er lagt opp til parallellinnkrevjing i byggetida, frå 2010 til 2013, og deretter etterskotsinnkrevjing. Det er lagt til grunn at samla bompengeperiode blir 15 år. Hovudregelen for innkrevjing av bompengar er etterskotsinnkrevjing, men denne regelen kan det gjerast unntak frå dersom lokale forhold tilseier at parallellinnkrevjing kan gjennomførast, og lokale myndigheiter er samd i dette, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og St.meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Bomstasjonane er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar i Oslo, Bergen og Tøns-

berg. Betaling av bompengar vil skje ved bruk av ei elektronisk brikke eller ved etterskotsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummer på bilen. Av omsyn til personvern blir det lagt opp til å kunne betale ved nærliggande bensinstasjonar som har avtale med bompengeselskapet. Det vises til St.meld. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 der det blir varsla eit interdepartementalt arbeid om anonymitet i heilautomatiske bomstasjonar, jf også St.prp. nr. 40 (2007-2008). Samferdselsdepartementet tek sikte på at konklusjonane er klare ved årsskiftet 2009/2010.

Hovudregelen ved innkrevjing av bompengar er nytteprinsippet. Dei som betalar bompengar skal ha nytte av prosjektet. Denne samanhengen går og andre vegen, slik at dei som har nytte av eit vegprosjekt, også skal betale bompengar, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og St.meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. For bomstasjonen på rv 13 nær kommunegrensa mellom Granvin og Voss meiner Statens vegvesen at det er god samheng mellom nytte og betaling. Bomstasjonen er plassert mellom dei to prosjekta på rv 13. For bomstasjonen på E16 nær kommunegrensa mellom Voss og Vaksdal er det relativt stor avstand mellom tyngdepunktet for utbygginga og bomstasjonen. Det er likevel relativt få sidevegar og lite busetnad mellom denne bomstasjonen og Voss. Det er dessutan lagt opp til kryssombygging på E16 i Vaksdal kommune.

Det er lokalpolitisk tilslutning til bompengelopplegget slik det er gjort greie for over. Etter ei samla vurdering meiner Statens vegvesen at opplegget kan akseptast. Samferdselsdepartementet er samd i dette.

I saksframstillinga til fylkesrådmannen er det lagt til grunn ei friordning for busette med fast adresse på Verpelstad i Vaksdal kommune og Bulko, Grønliid og Bursset i Voss kommune. Busette her må krysse kommunegrensa for å komme til kommunesentret. Samferdselsdepartementet

viser til at ei slik friordning er lagt til grunn av fylkeskommunen og omfattar nokre få husstandar. Departementet legg til grunn at det blir etablert ei slik friordning.

Det er rekna med at bompengeinnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på 890 mill. kr, fordelt med 600 mill. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og 290 mill. kr til å dekke renter. I tillegg kjem 90 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene basert på føresetnadene i denne proposisjonen utgjør høvesvis 30 pst og 9 pst av brutto bompengeinntekter på 980 mill. kr.

#### Andre føresetnader for finansieringsplanen

Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 5.1. Finansieringsplanen omfattar 47 pst statlege midlar og 53 pst bompengar.

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette vil seie at ein kostnadsauke opp til kostnadsramma er føresett dekkast med statlege midlar og bompengar etter partane sin del av finansieringa. Følgjeleg skal staten dekke 47 pst og bompengeselskapet 53 pst av ein kostnadsauke opp til kostnadsramma. Ev. overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekkast av riksvegmidlar.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne auke takstane med inntil 20 pst og forlenge innkrevjingsperioden med fem år.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Styringsramme: 1 130 mill. 2009-kr
- Trafikkgrunnlag: 5 040 køyrety pr. døgn (2008-nivå)
- Årleg trafikkvekst: 1 pst
- Lånerente: 6,5 pst

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

		Mill. 2009-kr			
		2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlege midlar	Post 30	40	210	100	350
	Post 31	0	100	80	180
Bompengar	-	0	780	-180*	600
Sum		40	1 090	0	1 130

\* Statleg refusjon til bompengeselskapet.

- Innskotsrente 2,5 pst frå 2009
- Årleg prisstigning: 8,2 pst frå 2007 til 2008, 4,1 pst frå 2008 til 2009 og deretter 2,5 pst
- Årlege innkrevjingskostnader: 6 mill. kr
- Gjennomsnittleg bompengetakst: 30 kr (omrekna til 2009-prisnivå)
- Oppstart av bompeng einnkrevjinga i begge bomstasjonane er planlagt våren/sommaren 2010

Lånerente på 6,5 pst føreset at det før anleggsstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innanfor denne renta i 10–15 år.

Med desse føresetnadene vil prosjektet vere nedbetalt i 2025 etter 15 års nedbetalingstid. Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ basert på følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma
- Trafikkgrunnlaget ved starten av bompeng einnkrevjinga blir redusert med 10 pst
- Ingen årleg trafikkvekst etter starten av innkrevjinga
- Takstauke på 20 pst etter to år

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til 17 år. Dette viser at økonomien i Vossapakko er robust ved eventuelle endringar i føresetnadene.

#### Garantiar

Hordaland fylkesting fatta 14. oktober 2008 vedtak om å stille sjølvskyldnargaranti for lån på inntil 400 mill. kr som Voss og Omegn bompengeselskap tar opp. Garantien gjeld i inntil 20 år. Garantien er basert på føresetnadene som låg til grunn då fylkeskommunen behandla bompengesøknaden i 2005. I saksframstillinga til fylkesrådmannen går det fram at ein endeleg garantisum må bygge på oppdaterte tal og at ein må komme tilbake til dette når framdrifta krev det. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen vil maksimal lånegjeld bli om lag 780 mill. kr. Samferdselsdepartementet føreset at fylkeskommunen vurderer å auke garantisummen.

Garantien vil fyrst komme til utbetaling etter at realtakstane er auka med 20 pst og bompengeperioden er forlenga med inntil 5 år. Garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet.

## 6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at det er blitt arbeidd med ei Vossapakke gjennom mange år. Departementet legg no fram eit opplegg for fullfinansiering av Vossapakko i tråd med NTP 2010–2019 etter at det har vore stor kostnadsauke sidan saka blei lagt fram til lokalpolitisk behandling i 2004/2005.

For bomstasjonen på E16 nær kommunegrensa mellom Voss og Vaksdal er det relativt stor avstand mellom tyngdepunktet for utbygginga og bomstasjonen. Det er likevel relativt få sideveggar og lite busetnad mellom denne bomstasjonen og Voss. Det er dessutan lagt opp til kryssombygging på E16 i Vaksdal kommune. Det er lokalpolitisk tilslutning til bompeng opplegget. Samferdselsdepartementet meiner at opplegget kan akseptrast.

Samferdselsdepartementet tilrår at Vossapakko blir lagt fram slik den er vedteken lokalt *med* miljötunnelen ved Øvre Vassenden. Dersom det etter vidare planlegging vert lokal tilslutning til å erstatte miljötunnelen ved Øvre Vassenden med ein lengre tunnel som og sikrar mot ras øst for Øvre Vassenden, må dette behandlast som ei eiga sak. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med dette.

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare lånerente enn 6,5 pst for ein periode på 10–15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før anleggsstart.

## 7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Vossapakko, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i Hordaland.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om delvis bompengefinansiering av Vossapakko i Hordaland**

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Vossapakko etter vilkåra i denne proposisjonen.
  2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
- 
-

