



Statens vegvesen



Førdepakken – Inntekter og styring

Kaisa Tonheim Banne

Stortingsvedtak legg grunnlag og rammer for styring av Førdepakken



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 folketallet 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 Flora.

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 rushida 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 kvalitetsikring (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.



Ny elektronisk veileder for bompengeprojekt publisert juni 2019



English Deutsch Norsk

OM AUTOPASS BETALING VISITORS' PAYMENT EASYGO SPØRSMÅL OG SVAR KONTAKT MIN SIDE

Veileder bompengeprojekter og takstretningslinjer

Veileder bompengeprojekter

Takstretningslinjene

Veileder bompengeprojekter

Veileder for bompengeprojekter er utarbeidet for å gi en samlet og oppdatert framstilling av rammevilkårene for nye bompengeprojekter på offentlig veg.

Veilederen beskriver bompengeprojekter fra lokalt initiativ frem til avvikling av bompengeprojektet og er aktuell for alle aktører i bompengesektoren. Statens vegvesens tidligere «Håndbok V718 Bompengeprojekter» var utarbeidet i en tid da Statens vegvesen var eneste utbygger av offentlig veg. Den nye veilederen har som mål å kunne være en nyttig informasjonskanal for også andre aktører enn Statens vegvesen.

Veilederen er lagt på autopass.no for å forenkle kontinuerlig oppdatering av dokumentet. I tillegg til veilederen, er det lagt ut en endringslogg som enkelt gir oversikt over endringer utført etter publisering, samt nye sentrale brev fra Samferdselsdepartementet.

Last ned

[Veileder bompengeprojekter 1.1.pdf](#)

[Endringslogg Veileder Bompengeprojekter.pdf](#)

Styrende dokumenter veileder

[Brev av 14.11.2019 om presisering av innstramming i bruk av bom på sideveg.pdf](#)

[Retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakker.pdf](#)

[Innstramming av bruk av bom på sideveg.pdf](#)

<https://www.autopass.no/om-autopass/veileder-bompengeprojekter-og-takstretningslinjer>

Stortingsproposisjon gjev styringsprinsippa for Førdepakken



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 folketallet har kommunen mange arbeidsplassar og er tyngdepunktet for handel og næringsvirksomheit i fylket. E39 går gjennom Førde sentrum og møter rv 5 som går til Flora.

Vegnettet i Førde sentrum er tidde dimensjonert for dagens trafikk. Det er ògvis problem med å avvike trafikken på ein trygg og effektiv måte. I rushtida er det tett og saktkgående trafikk.

Løysinga for trafikksituasjonen i Førde sentrum har både eit korttids og eit langsiktig perspektiv. På lang sikt er det planar om å løse gjennomgangstrafikken på E39 utanom Førde sentrum. I mellomtida er det lagt opp til at prosjektet 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 prosjektet 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 kvalitetssilring (KS2) av bompeng- og finansieringsopplegg. Det er i all hovudsak sennje mellom konsulent og Statens vegvesen om føresatsene for opplegget. Samferdselsdepartementet meiner at dei økonomiske føresatsene 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 bompengeselmad og eit fagleg grunnlag for lokalpolitisk behandling av Førdepakken.

Føresetnader i Prop. 137 S (2014-2015)

- Trafikkgrunnlag (ÅDT) – 15 750
- Årleg trafikkvekst – 0,5 pst.
- Lånerente – 6,5 pst.
- Innskotsrente - 2,5 pst
- Årlege driftskostnader - 12 mill. kr
- Gjennomsnittstakst – 18,70 2015- kr
- Innkrevjingstid – 12 år

Bompengeramme = 983 mill. 2015-kr til vegprosjekt (1 106 mill. 2019-kr)

Bomstasjonsplassering Førdepakken



Porteføljestyling av bompengepakker

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 rundkøyring til Kronborg rundkøyring. 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 (Brulandsvellingene) – 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 Halbrendsoyra – Øyrane	105
	Ramme til mindre sentrumstiltak i bompengerperioden	100
	Planlegging	17
	Etablering av bomstasjonar	15
	SUM	1 523

- Styringsgruppa skal prioritere mellom prosjekta som er omtalt i stortingsproposisjonen
 - Kommunen
 - Fylkeskommunen
 - Statens vegvesen

- Prosjekta kan endrast (kutte kostnadar)

- Men å bytte ut vedtekne prosjekter med nye prosjekter vil krevje ein meir omfattande prosess:
 - Utgreiing av nye prosjekt, konsekvensar for mål for bompengepakken og nytteprinsippet
 - Tilslutning i alle vedtakskommunar i stortingsproposisjonen (Sunnfjord, Askvoll og Kinn)
 - Tilslutning i Vestland fylkeskommune
 - Vegdirektoratet må avklare om saka også må leggast fram for Stortinget

Dagens situasjon

Føresetnader for inntekter	Prop. 137 (2014–2015)	Prop. 137 S (2014–2015) (oppdatert til 2019)	Resultat (hittil 2019)
Trafikkgrunnlag (ÅDT)	15 750	16 067	18 484
Årleg trafikkvekst	0,5 pst.	0,5 pst.	-0,9 pst.**
Lånerente	6,5 pst.	6,5 pst.	2,5 pst.
Innskotsrente	2,5 pst.	2,5	2,0 pst.
Årlege kostnader til drift	12 mill. kr	13,3 mill. 2018-kr	14,8 mill. 2018-kr***
Gjennomsnittstakst	18,70 2015-kr	20,70 2019-kr*	14,73 (2019-kr)
Totale bompengebidrag til vegprosjekt	983 mill. 2015-kr	1 106 mill. 2019-kr	942 mill. 2019-kr****

*Førdepakken har forpliktet seg til at gjennomsnittstaksten skal være minst 10 pst. lågare enn vedteken gjennomsnittstakst i Prop. 137 S (2014–2015), dvs. 18,6 2019-kr.

** Trafikken gjekk ned i 2018 i forhold til 2017. Ikkje tatt med trafikktalet i 2019.

***Ferde AS kjøpte opp Førde bomselskap i 2018. Venta lågare innkrevjingskostnader i 2019.

****Dersom Førdepakken får statleg tilskot kvart år tom 2028, vil bompengebidraget frå selskapet vere nær 1 040 mill. 2019-kr.

Gjennomsnittstakst bestemt av takst- og rabattsystemet

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	96,0 %	4,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS-brikke	57,0 %	69,0 %
Utan AutoPASS-brikke	7,0 %	0,0 %
Nullutslepp	4,0 %	0,0 %
Timeregel	8,0 %	7,0 %
Månadstak	20,0 %	20,0 %
Svinn	4,0 %	4,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %

Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	26,00	20,80
Takstgruppe 2	47,00	
Nullutslepp	10,40	

Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp	14,09
Snitt takstgruppe 2	32,43
Snittinntekt per passering	14,83

Økonomisk avvik i høve berekna ramme i Prop 137 S (2014-2015) per 2019

Bompengar	Mill. 2019-kr
Berekna ramme Prop. 137 S (2014-2015)	1 106
Forbruk per 31.12.2018	142
Berekna uttak per 1.1.2019	800
Prognose statleg tilskot per 1.1.2019	106
Avvik i høve berekna ramme (Prop. 137 S)	58

Merk at

- Avviket kan auke dei kommande åra
- Prognose på statleg tilskot er usikker – må løyvast i statsbudsjetta

Viktige prinsipper for porteføljestyring i bompengepakker

- Styringsgruppens oppgave er å prioritere prosjekt innenfor planlagt portefølje og sikre at gjennomføringen skjer i tråd med føringene gitt i proposisjonen
- Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekt øker, innebærer dette at andre prosjekt ikke kan gjennomføres.
- Dersom prosjektene blir rimeligere enn beregnet, eller pakken får høyere inntekter enn forventet, vil det bli plass til å ta inn flere delprosjekt i pakken eller takstene kan bli redusert (**innenfor vedtatt nedbetalingstid**)

Styringsprinsipp for økonomien i bompengepakker

Gjeldande nasjonal politikk for styring av bompengepakker:

- Gjennomsnittstaksten kan justerast for å oppretthalde inntekter som er vedtatt i stortingsproposisjon
- Ein skal porteføljestyre pakken etter inntekter og utgifter.
- Det går ikkje an å revidere bompengepakker for å auke inntektene for å fullføre prioriterte vegprosjekt – **Nytt frå mai 2019**
- Nye bompengepakkar skal ikkje kunne forlengje innkrevjingstida med 5 år og auke takstar med 20 pst – **Nytt frå mai 2019**

Men Prop. 137 S som er vedtatt i 2015 gjelder !

- Moglegheit for å forlengje innkrevjingstida er knytt til garantien, men nevnt to gonger i Prop. 137 S
- Det går ikkje an å søke to gonger om forlenging (og få totalt 10 år forlenging)
- Det går an å søke takstsvedtak om å forlenge innkrevjingstida for å oppretthalde økonomisk ramme, men ikkje sikkert det vert gjort slikt takstvedtak !
- Det går ikkje an å søke om forlenging og ta ut meir bompenger dersom inntektene vert høgare enn venta

Forslag til tiltak for å auke gjennomsnittstaksten

Tiltak	Ny venta gjennomsnittstakst (2019-kr)
Heve bompengetakstar med 4 kr og 7 kr	17,1 kr
Heve månadstak frå 30 til 40	15,9 kr
Heve månadstak frå 30 til 50	16,5 kr
Heve månadstak frå 30 til 40 og auke bompengetakstar med 2 kr og 3 kr	17,1 kr

Prosess for å justere gjennomsnittstakst (eller forlenge innkrevjingstida)

Ein kan gjere tiltak for å auke inntektene i bompengepakken eller ta ned den økonomiske ramma

- Statens vegvesen Region vest sendte forslag om justeringar av takst- og rabattsystem til Førde kommune i desember 2019 til høyring
- Garantisten (Vestland fylkeskommune) må slutte seg til eventuell ny søknad om takstvedtak
- Ferde AS (bompengeselskapet) må sende søknad om nytt takstvedtak
- Statens vegvesen Regelverk og Myndighet i Vegdirektoratet fattar takstvedtak
- Ferde AS vil kunngjere nye takstar 4-6 veker før implementering

NB. Nye retningslinjer for takstjusteringar etter gjennomføring av regionreformen skal sendast til bompengeselskapa snart