

Vil prøva å få bomfritak

Kvam bompengeselskap AS vil fritta bønder aust for bomstasjonen i Steinsdalen for betaling av bompengar dersom dei har eigedomar og dyrehald på Kvamskogen. Fritaket kan òg omfatta ei rekkje bønder i Øystese, til dømes Geirmund Torpe. Uavhengig av avgjerda vil han sleppa å betala dersom han passerer bommen i ein traktor utan skilt i fronten.

I den såkalla takstsøkna den frå bompengeselskapet går det fram at endring av "timeregelen vert frårådd". Rådet er basert på fem år gamle trafikktal.

|side 6-7

Vil prøva: Geirmund Torpe i Øystese vil freista få bompengefritak.

Foto: Åsmund Soldal



– Kan ikkje røra timeregelen

Kvam bompengeselskap AS (KBS) fryktar utsetjing og lyttar til Statens vegvesen sitt råd om å ikkje røra "timeregelen" i Kvamma-pakken med det fyrste.

SIGBJØRN LINGA OG ÅSMUND SOLDAL

Bakgrunnen for rådet er redsla for at gjennomføringa av pakken skal verta utsett som følgje av både lokalpolitisk handsaming og eventuell stortingshandsaming av endringar i bompengesøkna.

Ei utsetjing kan medføre at innkrevjinga av bompengar i Vossapakko startar før Kvamma-pakken.

Frår kutt av tiltak

Dersom timeregelen skal "utvidast" frå halvannen til fire timar, vil det ifølgje vegvesenet medføre eit totalt tap av inntekter på 74 millionar kroner dersom dei tilrådde rabattordningane (sjå eigen artikkel på side 7) vert vedtekte. Tapet må kompensast. Elles må nokre av vegtiltaka i bompengepakken kuttast ut, vert det opplyst i den såkalla takstøkna.

KBS, som drøfta saka i styremøtet førre måndag, frår kutt sjølv om stortingsproposisjonen opnar for å stryka tiltak for å tilpassa seg til inntektene. Selskapet tilrår i staden å vera lojal mot

vegvesenet og å halda fast ved den vedtekte pakken, men å vurdere ei endring av timeregelen når ein har fått røynslar frå eitt driftsår i form av trafikknivå, inntekter og kostnader.

– Det er klart at det ikkje vil vera grunnlag for å endra føresetnadene i finansieringa utan ei ny stortingshandsaming. Dette vil det ikkje vera tid til fram mot planlagd oppstart av bompengesystemet, og det er uvisst om ein vil få aksept for endringane, skriv KBS til Kvam herad.

– Umogeleg

Dagleg leiar Oddvar Brakestad i KBS seier til HF at det ikkje er tale om at KBS kan tilrå å endra timeregelen no når ein veit kor store innteksttap det vil medføre. Det ville ha medført ein full runde med ny stortingshandsaming, meiner han.

Brakestad seier det er ei anna sak dersom trafikken i bompengeperioden viser seg å vera så låg at inntektene sviktar. Det styrer ikkje KBS, medan ei eventuell endring av timeregelen og påfølgjande tap vil vera "sjølvvalde."

– Om inntektene viser seg å verta lågare, kan me ikkje bygga ut alt, men det ligg ikkje i vårt mandat å redusere pakken. Me skal gjennomføre stortingsproposisjonen, seier Brakestad.

Han påpeikar at trafikknivået

sane er av det pessimistiske slaget for å vera på den sikre sida, og at inntektene difor, mellom anna som følgje av Jondaltunnelen og Hardangerbrua, kan verta høgare. Dessutan er det ikkje umogeleg at nokre vegtiltaka vert billegare enn stipulert.

Berre fire timar

KBS har sendt den såkalla takstøkna, som fastset mellom anna takstar og rabattordningar, på høyring i Kvam herad. Saka vert drøfta av formannskapet komande tysdag og av heradsstyret 11. mai. Spørsmålet er om lokalpolitikarane kjøper argumenta mot endringar. Uansett har dei berre høve til å uttala seg – ikkje til å endra søknaden.

Geir Mo (H) står bak ideen om å vurdere å endra timeregelen. Regelen fastset tida det kan gå mellom to passeringar av ein bomstasjon dersom bilisten vil sleppa å betala for fleire enn éi passering.

Selskapet avviser kategorisk å satsa på åtte eller tolv timar fordi bortfallet av inntekter vil vera altfor stort med desse alternativa, men KBS kan altså vera villig til å vurdere fire timar eitt år etter at pakken er vorten ein realitet.

Endringa vil gjera det meir attraktivt for kvamskogenbrukarar å vitja Norheimsund og Øysete fordi dei får god til handleturen, men hjelper ikkje dei mange som

pendlar til eller frå Kvam.

– Pendlarane må gjennom lokalpolitiske vedtak få refundert delar av utgiftene som eit reint kommunalt tilskot, skriv KBS.

Selskapet skriv at det ville vore ynskjeleg, fleksibelt og brukarvenleg å endra timeregelen frå fyrste dag, men endar altså med å seia seg samd med vegvesenet.

– Det kan vera grunnlag for endringar dersom trafikktutviklinga, rentenivået og driftskostnadene vert gunstigare enn føresett, skriv KBS.

– Lite handlingsrom

Endringa til fire timar vil medføre ein reduksjon i trafikken frå 2.360 køyretøy per døger med vel femten prosent til om lag 2.000 køyretøy. Statens vegvesen har vurdert om reduksjonen kan kompensast på andre vis.

– Konklusjonen er at det er lite handlingsrom i høve til rammene i stortingsvedtaket, mellom anna når det gjeld trafikktutvikling, skriv KBS.

Dei siste åra har det ikkje vore trafikkkvekst i Kvamma-pakken, men Stortinget har føresett ein årlig vekst på 1,0 prosent. I søknaden var veksten stipulert til heile 1,7 prosent frå 2011.

KBS har inngått ein lånevartale med betre rentevilkår enn stortingsproposisjonen føreset. "Fortenesta" går med til å kompensera

for dei dårlege trafikkprognosane og gjer at ein kan realisera Kvamma-pakken som planlagt på 19 år, vert det opplyst.

Kostnadene med drift av bompengesystemet kan heller ikkje redusast frå dei stipulerte 100 millionane i heile bompengeperioden, meiner vegvesenet.

Kan stryka prosjekt

Avgjerder om kva prosjekt som eventuelt ikkje skal realiserast, vert tekne av ei styringsgruppe med kvammaordførar Astrid Fa-restveit Selsvold, økonomidirektør Johnny Stiansen i fylkeskommunen, rådgjevar Per Steffen Myhren i vegvesenet og styreleiar Reidun Rasmussen Mjør i KBS. Myhren seier det er uvisst om Oddvar Brakestad skal vera medlem i styringsgruppa, sjølv om det er opplyst tidlegare.

Myhren trur ikkje det er mogeleg å stoppa Kvamma-pakken.

– Det tvilar eg på, sjølv om heradsstyret i Kvam kan seinke prosessen. I Tønsberg freista eit nyanvald kommunestyre stogga eit bompengeprojekt som var starta i perioden før. Det gjekk ikkje. Samferdsledepartementet overprøvde kommunestyret, opplyser Myhren.

redaksjon@hf.no

Festar lit til fem år gamle tal

Sjølv om grunnlaget for analysen av timeregelen er ein fem år gammal nummerskrivingsanalyse, festar Kvam bompengeselskap AS (KBS) lit til tala.

SIGBJØRN LINGA OG ÅSMUND SOLDAL

– Er det noko Statens vegvesen kan, så er det trafikkteljing, seier dagleg leiar Oddvar Brakestad.

Han seier KBS ikkje legg seg bort i trafikkteljingane, men stolar på reknesyttykka frå vegstellet som ligg til grunnlag for styret si innstilling i takstøkna. Han påpeikar at tala, som er laga av Rambøll med eit dataverktøy på oppdrag frå vegvesenet, er kvalitetssikra av ein konsulent KBS har nytta ved fleire høve, Helge Hopan.

Fem år sidan

Nummerskrivingsgranskninga som vurderingane er bygde på, vart utført i Ålvik og Eikedalen frå

klokka 9 til 22 torsdag 11. august 2005. Teljingane – og ei teljing søndag 14. august same år – var òg grunnlaget for vedtaket om den eksisterande timeregelen på halvannen time.

– Med så spinkelt datagrunnlag vil analysen berre gje ein indikator på kva effekt utviding av timeregelen vil ha på inntektsgrunnlaget, vedgår Statens vegvesen sjølv i eit notat til KBS.

I Rambøll-rapporten vert det òg opplyst at ein føresetnad for reknesyttykka er at trafikken ved teljepunktet i Eikedalen er lik trafikken forbi bomstasjonen i Steinsdalen.

– Tynn suppe

Reidar Tolo (uavhengig), ein av kritikanerane av Kvamma-pakken i Kvam heradsstyre, meiner bakgrunnen for vurderinga til KBS er oppsiktsvekkjande. Han reagerer sterkt på bruken av gamle trafikkdata og på føresetnaden om at trafikken mellom Bergen og Kvamskogen skal vera den same som mellom Kvamskogen og Norheimsund.

– Dette er ei tynn suppe. Tra-

fikken frå Bergen som snur på Kvamskogen, vil ikkje passera bommen i Steinsdalen, påpeikar Tolo, som trur pakken kan gå på ein skikkeleg smell på grunn av "følgjefeil" av at tala stammar frå feil stad.

Brakestad ynskjer ikkje å kommentera detaljane i teljingane ettersom KBS ikkje har sett seg inn i dei før selskapet tok avgjerda om å frår endringar i Kvamma-pakken.

– Usikre tal

Rådgjevar Per Steffen Myhren i Statens vegvesen konstaterer at det knyter seg stor usisheit til trafikkdata. Vegvesenet har likevel ikkje planar om nye teljingar.

– Den einaste presise trafikk-teljinga får me når bomstasjonane er i drift. Røynslar syner at oppretting av bompenger har effekt i starten – mest på lokaltrafikken. Me reknar med at reduksjonen vert mindre enn ti prosent, men veit altså eigentleg ikkje kor stor den reelle trafikken er, seier han.

Ifølgje Myhren er det ingen grunn til å tvila på resultatata frå

Rambøll.

Utvida mandatet

Geir Mo (H) sitt oversendingsframlegg gjekk ut på å vurdere å endra regelen frå halvannen time til åtte timar. KBS har likevel bedde Statens vegvesen vurdere både fire, åtte og tolv timar.

Brakestad opplyser at selskapet "utvida mandatet" for å finna ordninga som var meir tenlege enn Mo sitt framlegg vil innebera.

Ein timeregel på åtte timar gjev til dømes ikkje dei fleste pendlarane glede av regelen fordi det i dei fleste tilfella går lenger tid mellom deira passeringar på veg til og frå arbeid. 12 timar viste seg å gje eit så stort tap av inntekter at det er uaktuelt.

– Kraftig svekt

Tolo meiner takstøkna provrar at trafikkgrunnlaget for Kvamma-pakken er kraftig svekt. Trafikkveksten har vist seg å vera null, fritaksordninga vil redusere inntektsgrunnlaget, og samanlikninga mellom trafikken Kvamskogen og Steinsdalen vil truleg gje heilt feil

tal, hevdar han.

– Ifølgje selskapet er det ikkje tid til å gjera nye vurderingar før anleggsstart. Difor må starten utsettast til ein får realistiske trafikkprognosar og eit takstsystem og investeringsnivå som passar saman, meiner Tolo.

Brakestad avviser at det er realistisk å utsetja anleggsarbeidet. Børvenestunnelen har vore ute på tilbod, og tilboda vart opna med det fyrste. Planen er å starta arbeidet i juni.

Tolo er svært overraska over at vegvesenet ikkje har bruka dei fem månadene det har teke å svara på spørsmåla om timeregelen, til å gjera nye trafikkteljingar på rett stad. Han saknar òg nye tal for strekkjene mellom Norheimsund og Vikøy og Norheimsund og Øysete.

redaksjon@hf.no

Dalingar får bompengefritak

Ein del steinsdalingar – og kanskje andre med eigedomar og dyr på Kvamskogen – kan gle seg over bompengefritak viss takstøknaden vert godkjend.

SIGBJØRN LINGA OG ÅSMUND SOLDAL

Styret i Kvam bompengeselskap AS (KBS) ynskjer å gje fritak for éin bil per eigedom for gardsbruk aust for bomstasjonen i Steinsdalen. Vilkåret er at bruka anten har eigedomar mellom den nedste tunnelen i Tokagjelet og bomstasjonen, eller har "eigedomar/rettar på Kvamskogen med dyrehald/beiting på Kvamskogen, heiter det i søknaden.

– Eg tolkar dette slik at det er nok å vera daling og å ha eigedom på Kvamskogen, seier Frode Nygård, ein av dei som har kjempa mot bomstasjonen i Steinsdalen.

Han nemner også at gardsbruk andre stader enn i Steinsdalen har eigedomar og rettar på Kvamskogen. Det gjeld til dømes Sandven, Skälheim, Torpe, Hellestveit, Børve og Soldal.

Vil prøva seg

Gardbrukar Geirmund Torpe i Øystese stadfestar at fleire bønder på Torpe, Hellestveit og Soldal har husdyr – både storfe og sau – på beite i området vest for bommen.

– Fjelleigedomane har gard

nummer 19 – Steine. Dei ligg i Vikøy sokn, opplyser han.

Torpe meiner fritaksreglane i takstøknaden er interessante, og seier han vil freista få "frikort" etter reglane. Han ynskjer ikkje å spå om andre bønder vil nytta høvet, men påpeikar at økonomien i landbruket tilseier at ein prøver å kutta kostnader.

– Husdyr på fjellbeite treng hyppig tilsyn. Det betyr mange turar, som igjen vil seia at bompengar samla sett kan verta ei merkbar ekstra utgift, meiner han.

– I Steinsdalen

KBS skriv i søknaden at fritaket skal retta opp ulemper "knytt til deling av eigedomane i jordbruksbygda Steinsdalen". Dagleg leiar Oddvar Brakestad i KBS opplyser registrert drøfta det.

Han fortel at KBS har kartlagt om lag kor mange som kan få fritak. Han seier vel eitt dusin bruk i Steinsdalen ser ut til å kvalifisera.

– Me har sjekka dette grundig ved å nytta kart og personar med lokalkunnskap, fortel Brakestad.

KBS vil òg frita fastbuande mellom både bomstasjonen aust for Ålvik og i Steinsdalen og kommunegrensa frå betaling av bompengar i den næraste stasjonen. Det gjeld til saman om lag åtte eigedomar – éin ved Ålvik og resten på Kvamskogen.

Brakestad seier Vegdirektoratet



Fritak: Geirmund Torpe på Torpe vil prøva å få fritak for å spara pengar.

må godkjenna prinsippa for fritak, og reknar med at det vil koma krav om presise kriterium. Til dømes likevel at dersom andre meiner dei kvalifiserer for fritak, må selskapet drøfta det.

Andre med fritak

Også ei rekkje andre trafikantgrupper vil få fritak: Syklende, gåande, passasjerar, utrykingskøyretøy, elektriske bilar, hydrogenbilar, kollektivkøyretøy, mopedar, motorsyklar, køyretøy i merkt gravfølge og køyretøy i anleggsarbeid. Traktorar er ikkje nemnde, men køyretøy som ikkje har skilt framme, vil få fritak – til dømes traktorar og ATV-ar.

I stortingsproposisjonen om

Kvammapakken er det føreset ei inntekt per passering på 31 kroner i gjennomsnitt. KBS bed om å få rett til å justera denne innan eitt år dersom inntektene viser seg å verta for låge. Endringa vil verta sett i samband med ei endring av timeregelen.

Ifølgje Brakestad er formuleringa ei standardformulering i takstøknader. Det er såleis ikkje noko uvanleg med at selskapet vil tilpassa takstane til den faktiske trafikutviklinga, meiner han.

40 kroner per passering

Bompengesatsen vert 40 kroner for lette køyretøy og 80 kroner for tunge køyretøy. Autopass – systemet for automatisk innkrevjingar – skal brukast, fortel søknaden.

KBS ynskjer at det skal vera

mogeleg å oppnå mellom 30 og 50 prosent rabatt ved å betala bompengar på forskot. Dess meir ein betalar, dess større rabatt oppnår ein. For å oppnå maksimal rabatt må ein betala inn 3.600 kroner. Det held til 180 passeringar.

Skal ein få rabattar, må ein ha ei autopassbrikke. Denne må ein betala eit depositum på 200 kroner for. Privatpersonar kan registra maksimalt to køyretøy per avtale, heiter det i søknaden.

Vil ikkje gje meir rabatt

Ifølgje søknaden har Samferdslededepartementet fastsett at alle kundar med rabattavtalar med eitt bompengeselskap skal få ti prosent rabatt når dei passerer bomstasjonane til andre selskap.

Ettersom Kvammapakken vart vedteken før regelen vart sett ut i livet, nyttar KBS høvet til å avstå frå denne ordninga. Rabattane ville ha medført eit tap av inntekter, påpeikar Brakestad.

Frode Nygård meiner det burde vera naturleg å innføra rabatten for å kompensera for ulempene med bompengepakken. Han synest òg takstøknaden bør sendast på høyring til fleire enn politikarane, slik at næringslivet, lag og privatpersonar får uttala seg.

– Søknaden er eit stort argument for å ta ein tenkjepause for å redusera totalkostnaden på pakkene, til dømes med dagline på Børvenes, meiner Nygård.

– Reknar med at innkrevjinga vert noko seinka

SIGBJØRN LINGA OG ÅSMUND SOLDAL

Bygginga av Børvenestunnelen kan koma til å byrja før innkrevjinga av bompengar kjem i gang.

Det opplyser dagleg leiar Oddvar Brakestad i Kvam bompengeselskap AS. Han mistenkjer at det kan verta minst juli for bompengestasjonane er i drift, men meiner det ikkje har noko å seia. Det viktigaste er at "vegproduksjonen" er i gang før innkrevjinga, meiner han.

Innkrevjinga av bompengar til Kvammapakken og Vossapakke treng ikkje starta samstundes, sjølv om Statens vegvesen ynskjer det, opplyser rådgjevar Per Steffen

Myhren i Statens vegvesen. Også han ottast at tida kanskje er i knappaste laget dersom formalitetane skal vera i orden til juni.

– Vegdirektoratet vert halde løpende orientert om Kvammapakken. Eg trur saksgangen vil gå snøgt, seier han til HF.

Myhren seier vestgullet ikkje meiner det er eit absolutt krav å ha ein synkronisert start på innkrevjing i dei to "pakkane".

– Me har planlagt å starta innkrevjinga samstundes fordi dei to prosjekta på mange vis er parallelle. Satsane er like. Målet har vore at det fysiske vegarbeidet og innkrevjinga skal starta mest mogleg likt,

fortel han.

Myhren meiner nokre månader til eller frå ikkje vil spela ei stor rolle, sjølv om pengane byrjar rulla inn frå fyrste dag.

– Innkrevjinga skal gå i minst 15 år. Inntektstapet ved ei kortare utsetjing vil berre vera krusingar i det store bilettet, seier han.

Han seier vegvesenet ikkje vurderer ein seinka kvammapakke som eit trugsmål mot inntektene i Vossapakke. Han trur derimot at Vossapakke vil gjera ein tunnel under Kvamskogen tyngre å finansiera fordi mykje av trafikken truleg vil velja ruta om Voss, der det vert store forbetringar i vegstandarden.

– Vegvesenet har arbeidd lite med hardangertunnelen, men eg konstaterer at det er lite tid å spara på ein tunnel under Kvamskogen, seier Myhren.

Takstøknaden skal godkjennast av Vegdirektoratet etter å ha vore på høyring i Kvam, Granvin herad og fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune. Granvin herad skal drøfta søknaden 25. mai. Brakestad reknar med at saka vert drøfta av fylkesutvalet tidleg i juni.

Takstøknaden vart ikkje sendt frå KBS til Kvam herad før måndag, lenge etter at fristen for levering av saker til komande møtebolk gjekk ut. Kommunsjef og sakshandsa-

mar Sigrd Laupsa opplyser at saka likevel kjem på møtekartet no fordi rådmannen har vore kjend med at saka ville koma. Rådmannen tilrår å støtta søknaden.

Takstøknaden i samband med Vossapakke var på høyring i Voss kommune i januar, men handsama av fylkesutvalet fyrst onsdag. Skulle det ta like lang tid med søknaden frå KBS, kan ikkje innkrevjinga byrja i juni. Brakestad trur årsaka til tidsbruken i vossapakkasaka var at saka ikkje hasta, og at det difor ikkje var nokon som "pressa på" for å få fortgang.