



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
98/2021	Formannskap/plan- og økonomiutvalet	PS	30.11.2021
114/2021	Kommunestyret	PS	14.12.2021

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Atle Fasteland	FE-203, FA-Q10	21/1179

PRINSIPVEDTAK - UTGREIING AV FAGLEG GRUNNLAG FOR BOMPENGEFINANSIERING AV E16 ARNA-STANGHELLE

Vedlegg:

Førehandsvurdering av bompengelopplegg for delvis bompengefinansiering av E16 Arna - Stanghelle
Førehandsvurdering av bompengelopplegg for E16 Arna - Stanghelle.PDF

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Vaksdal kommune gjev si tilslutning til at Statens vegvesen startar utreiing av delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle, basert på dei opplysningane som kjem fram i førehandsvurderingar/moglegheitsstudiet av 10.09.21.

- Vaksdal kommune ber om at innkrevjingsstudiet tek høgde for stor del fossilfrie køyretøy og låg trafikkvekst
- Vaksdal kommune ber om at vidare utgreiingar får ei brei vurdering av takstnivå, verknader av bom på sideveg og eit system for «timesregel» som vert oppfatta rettvist.
- Vaksdal kommune ber om vurdering av månadstak for takstgruppe 1 for sideveg, eller rom for eventuell stenging av sideveg for gjennomgangstrafikk.

Vaksdal kommune ønskjer å medverke i det vidare utgreiingsarbeidet for delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle

Formannskap/plan- og økonomiutvalet - Sak 98/2021

FPØ - Behandling:

Formannskapet drøfta saka.

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteken.

FPØ - Tilråding/Vedtak:**Formannskapet si innstilling til kommunestyret:**

Vaksdal kommune gjev si tilslutning til at Statens vegvesen startar utreiing av delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle, basert på dei opplysningane som kjem fram i førehandsvurderingar/moglegheitsstudiet av 10.09.21.

- Vaksdal kommune ber om at innkrevjingsstudiet tek høgde for stor del fossilfrie køyretøy og låg trafikkvekst
- Vaksdal kommune ber om at vidare utgreiingar får ei brei vurdering av takstnivå, verknader av bom på sideveg og eit system for «timesregel» som vert oppfatta rettvis.
- Vaksdal kommune ber om vurdering av månadstak for takstgruppe 1 for sideveg, eller rom for eventuell stenging av sidevegar for gjennomgangstrafikk.

Vaksdal kommune ønskjer å medverke i det vidare utgreiingsarbeidet for delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle

Kommunestyret - Sak 114/2021**KOM - Behandling:**

Formannskapet si innstilling vart samrøystes vedteke.

KOM - Tilråding/Vedtak:

Vaksdal kommune gjev si tilslutning til at Statens vegvesen startar utreiing av delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle, basert på dei opplysningane som kjem fram i førehandsvurderingar/moglegheitsstudiet av 10.09.21.

- Vaksdal kommune ber om at innkrevjingsstudiet tek høgde for stor del fossilfrie køyretøy og låg trafikkvekst
- Vaksdal kommune ber om at vidare utgreiingar får ei brei vurdering av takstnivå, verknader av bom på sideveg og eit system for «timesregel» som vert oppfatta rettvis.
- Vaksdal kommune ber om vurdering av månadstak for takstgruppe 1 for sideveg, eller rom for eventuell stenging av sidevegar for gjennomgangstrafikk.

Vaksdal kommune ønskjer å medverke i det vidare utgreiingsarbeidet for delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle

Saksopplysningar:**Samandrag/konklusjon (kort om saka)**

I brev datert 10.09.21 ber Statens vegvesen Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Vaksdal kommune om å fatte prinsippvedtak for oppstart av statleg utgreiingsarbeid for delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle. Utgreiingsarbeidet vil vere bygd på opplysningane

som går fram av vedlagde dokument: «E16 Arna – Stanghelle Førehandsvurdering av bompengelopplegg for prosjektet».

Førehandsvurderinga presenterer mellom anna bompengelopplegg, takst og rabattsystem m.m. for veg-delen av fellesprosjektet Arna – Stanghelle. Offentlege instansar vert no invitert til å komme med innspel på arbeidet som er gjort, samt avklare eiga medverknad i det vidare og meir omfattande utgreiingsarbeidet.

Når det faglege grunnlaget er klart, vert det oversendt for endeleg lokalpolitisk behandling og vedtak. Dette vil skje etter endeleg vedtak av statleg reguleringsplan, medio 1. kvartal 2022. Når vertskommunane og fylkeskommunen har gjeve endeleg tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet, skal reguleringsplan, kostnadsoverslag, styringsdokument og finansieringsutrekningane til ekstern kvalitetssikring (KS2) før proposisjonen vert lagt fram for Stortinget.

Kommunedirektøren ønskjer at Vaksdal kommune gjev si tilslutning til vidare utgreiing basert på vedlagde førehandsvurdering, med to særskilde punkt for oppfølging, samt at Vaksdal medverkar i det vidare utgreiingsarbeidet.

Bakgrunn for saka

Ny E 16 og Vossabana, Arna -Stanghelle er eit fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane Nor med bygging av både veg og jernbane. Offentleg ettersyn av statleg reguleringsplan for fellesprosjektet er nyleg avslutta. Vaksdal kommune leverte høyringssvar, vedteke av kommunestyret i møte 07.09, sak [78/2021](#).

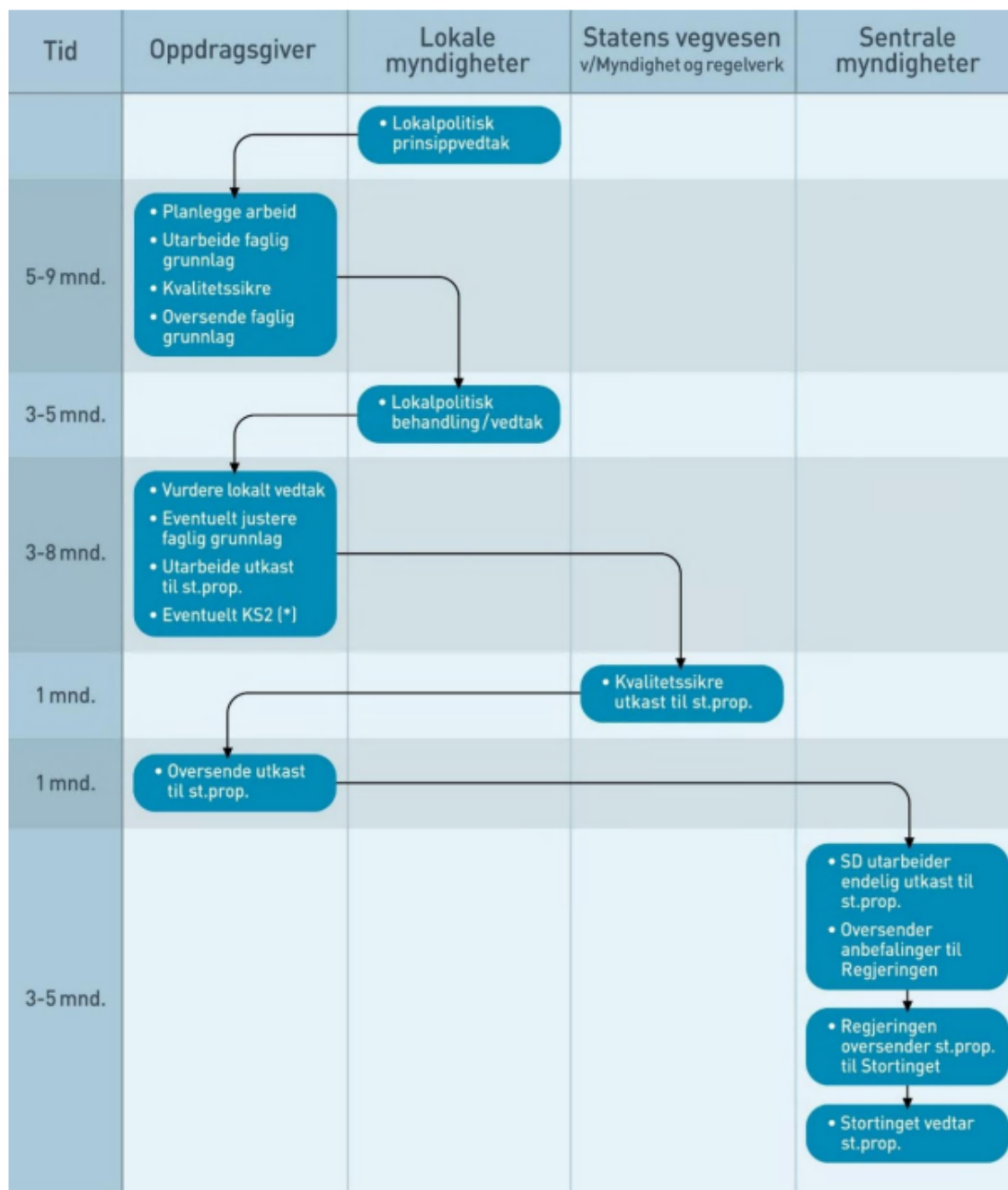
Kostnadsoverslaget for fellesprosjektet er estimert til 26,4 mrd. kroner. Vegdelen er estimert til kr 13,7 mrd. kroner. I Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, Meld. St. 20(2020-2021) er det sett av 4.300 mill. kroner i statlege midlar for perioden 2022-2027 og 7.187 mill. kroner for perioden 2028-2033 for E16. Resterande 2.200 mill. skal finansierast med bompengar. Jernbana vert fullfinansiert med statlege midlar og er ikkje aktuell for dette utgreiingsarbeidet for delvis bompengefinansiering, likevel vil det vere fleire avhengigheiter mellom veg- og baneutbygging der finansiering må avklarast nærare.

Byggestart er planlagd i år 2024. Opning av første delstrekning E16 Arne-Trengereid er estimert til 2028, medan opning av heile anlegget er forventa rundt år 2033/34. Bygging av veg kan starte opp 2-3 år før bane i samsvar med gjennomføringsplanane til prosjektet.

Planlegging av fellesprosjektet etter plan- og bygningslova og førebuing av bompengeprojektet er to sjølvstendige og i prinsippet uavhengige prosessar.

I 2019 gav Statens vegvesen ut [Rettleiar for bompengeprojekt](#).

Figur 1 viser den prinsipielle saksgangen henta frå rettleiaren. Dei oppgjevne tidene er basert på tidlegare erfaringar og vil variere mellom ulike prosjekt:



[*] Samferdselsdepartementet er ansvarlig for gjennomføring av KS2.

Figur 1 - Prosess og tidsforløp ved bompengesaker

Eit prinsippvedtak er normalt ein føresetnad for at det skal arbeidast vidare med ei detaljert bompengeutgreiing for seinare politisk behandling. Eit vedtak om å sende ein bompengesøknad til Stortinget vert først fatta etter at meir detaljerte utgreiingar er gjennomført.

Eit viktig prinsipp som skal leggjast til grunn for bompengeinnkrevjing er kravet om samanheng mellom nytte og betaling. Nytteprinsippet inneber at dei som betalar også skal av ha nytte av prosjektet bompengane finansierer. Også dei som har indirekte nytte av tiltaket, til dømes gjennom betre framkomst på anna vegnett i området, kan bli pålagd å betale bompengar.

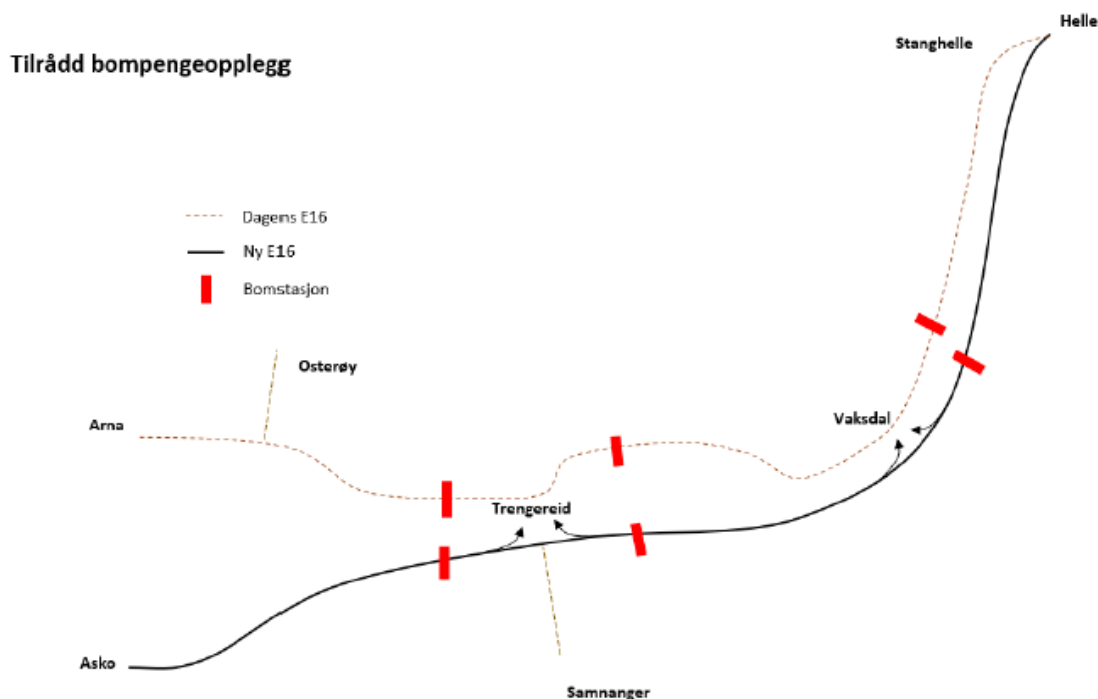
Ei etablering av bompengeneinnkrevjing på ein strekning kan føre til trafikklekkasje over på sidevegnettet. Rettleiar for bompengeprojekt konstaterer at det berre unntaksvis bør krevjast bompengar for sidevegnettet, då det gir mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantane. I brev frå [Samferdsledepartementet av 06.04.2020](#) er det likevel opna for bom på sidevegar dersom det etter ei konkret vurdering viser at det er nødvendig for at prosjektet skal kunna realiserast innanfor dei rammene som er sett i NTP.

Innkrevjing av bompengar kan gå føre seg etter, parallelt med eller før utbygging av prosjektet. Hovudregelen for innkrevjing av bompengar til delfinansiering av prosjektet er etterskotsinnkrevjing inntil 15 år etter at prosjektet er opna for trafikk.

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

Om førehandsvurderinga

Statens vegvesen har utarbeidd ei moglegheitsstudie for delvis bompengefinansiering av ny E16 Arna- Stanghelle. Studiet skisserer at bompengebidraget kjem i perioden 2024-2026 som eit lån som vert tilbakebetalt med bompengar frå trafikantane. Etter å ha vurdert og forkasta ulike bompengeopplegg, står statens vegvesen igjen med ei tydeleg tilråding av eit system med bomstasjonar mellom kvart einskild kryss på ny veg i tillegg til bomstasjonar på dagens veg, jamfør figur 3:



Figur 3: Tilrådd bompengeopplegg, med bomstasjonar på sideveg (når hele prosjektet er åpna for trafikk)

Tilrådd bompengeopplegg viser totalt seks bomstasjonar der trafikantane betalar for delstrekninga som vert nytta. Alle trafikantane som passerer ein bomstasjon vert i ulik grad vurdert til å ha nytte av

veganlegget. Lokaltrafikk på sideveg vil ha indirekte nytte i form av sikrere reise (skredfare), betre trafikksikkerheit, miljø (reduisert støy) og meir føreseieleg framkomst.

I tilrådd bompengeopplegg betalar trafikantane på sideveg same takst som trafikantane på ny veg. Trafikkvurderingane viser at det meste av trafikken vil velje å nytta sideveg dersom denne kan nyttast utan at det vert betalt bompengar på sideveg.

I førehandsvurderinga skriv dei også at dersom ein kan ha noko lågare takstar og eller rabattar i bomstasjon for sideveg, vil truleg bompengeopplegget kjennast meir rettferdig for alle trafikantar. Det vert også moglegheiter for å sjå på variantar med stenging av sidevegar for gjennomgangstrafikk og at dette kan vere aktuelt på delar av strekninga mellom Trengereid og Stanghelle. Dette må i så fall gjerast i tråd med gjeldande regelverk og etter avtale med ny vegeigar for sidevegen og er eit spørsmål som kan avklarast nærare i den faglege utgreiinga

Statens vegvesen har rekna ut forventa trafikk gjennom bomstasjonane og kva takter ein må ha for å sikre bompengebidrag som samsvarer med føresetnadene i NTP. Det er trong for nær 3 kr pr km i gjennomsnittstakst ved ei tid for innkrevjing på 15 år for kvar bomstasjon.

Total innkrevjingstid kan bli rundt 21 år då innkrevjinga Arna- Trengereid byrjar i 2028 og vert avslutta i 2042, medan innkrevjinga Trengereid- Stanghelle byrjar 2033/34 og vert avslutta i 2048. Det vil dermed vere ni år der trafikantane må betale bompengar for alle dei tre delstrekningane. I perioden med innkrevjing i alle bomstasjonane vil gjennomgangstrafikken betale nær 90 kr i gjennomsnittstakst.

Det er ikkje utført detaljert takstutrekningar for mogleg bompengefinansiering i moglegheitsstudia, tabell 4 viser grove utrekningar for kva takstar som ville ha vore, men dei retningslinjene, føringar og samansetjing av køyretøyparken vi har i dag.

Tabell 4 Moglege nominelle takstar for bomstasjonar (på ny veg og sideveg)

	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2	
	Fossile/ Nullutslepp uten brikke	Fossile med brikke	Nullutslepp med brikke	Fossile	Nullutslepp
Arna - Trengereid	kr 35,00	kr 28,00	kr 14,00	kr 70,00	kr 0,00
Trengereid - Vaksdal	kr 35,00	kr 28,00	kr 14,00	kr 70,00	kr 0,00
Vaksdal - Stanhelle	kr 34,00	kr 27,20	kr 13,60	kr 68,00	kr 0,00
Totalt	kr 104,00	kr 83,20	kr 41,60	kr 208,00	kr 0,00

Som hovudregel vil taksten for takstgruppe 2 (køyretøy over 3501 kg) vere dobbelt av takst for takstgruppe 1 (køyretøy under 3500 kg). Køyretøy takstgruppe 1 med gyldig autopassavtale og elektronisk brikke vil få 20 % rabatt.

Vurdering og konsekvensar

Fellesprosjektet ny E16 og Vossabane Arna-Stanghelle er eit høgt prioritert samferdsleprosjekt og ein ønskjer ei så rask som mogleg realisering. At vegdelen av prosjektet delvis vert bompengefinansiert har lenge vore kjend og kostnadsfordelinga vart avklart i NTP 2022-2033.

Eit prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering er ein viktig lokalpolitisk milepæl og ein føresetnad for meir detaljerte bompengeutgreiingar. Realisering av prosjektet er avhengig av delvis bompengefinansiering og eventuelt andre finansieringsløyisingar vert sett på som urealistiske. Kommunedirektøren vurderer at ein bompengefinansieringsdel på 16 % er relativt låg i forhold til totalkostnadene og andre bompengeprojekt i regionen.

Kommunedirektøren tilrår at delvis bompengefinansiering vert utgreidd vidare og at kommunen følgjer arbeidet tett. Førebels forslag til plassering av bomstasjonar synes fornuftig, i samsvar med nytteprinsippet og rettferdig, i og med at ein betalar for den strekninga ein nyttar. Kommunen si endelege vurdering av bompengoordninga vil kome som ei politisk sak på eit seinare tidspunkt, når ein meir detaljert bompengefinansiering føreligg.

Statens vegvesen ser ikkje bort frå at det kan vere rimeleg med differensierte takstar og månadstak på sidevegnettet for takstgruppe 1, då brukarane av sidevegane vil ha mindre nytte av eit nytt veganlegg. Kommunedirektøren ønskjer mest mogleg rettferd i bompengesystemet og støttar ei breiare vurdering av samfunnsverkander av bom på sideveg. For Vaksdal er det naturleg å trekke fram moglegheiter for å sjå på variantar med stenging av sidevegar for gjennomgangstrafikk på delar av strekninga mellom Trengereid og Stanghelle. Eventuell differensiering må ikkje føre til endra trafikkmønster eller innteningsnivå av ny E16.

For innbyggjarar og næringsdrivande i Vaksdal vil det og, etter kommunedirektøren si vurdering, vere viktig at eit bompengesystem legg til rette for eit system med «timesreglar» der ein ikkje må betale bompengar om ein av ulike grunnar må passere gjennom bomstasjonane hyppig i løpet av ein dag. På same vis må ein sikre at innkrevjinga vert oppfatta så rettvist som mogeleg for dei som arbeidar og bur i Vaksdal.

Utførte utrekningar av moglege takstar tek utgangspunkt i gjeldande retningslinjer og føringar, regional transportmodell (RTM) og samansetjing av køyretøypark slik den er i dag. Fram mot opninga av første delstrekning i 2028 og ikkje minst når heile anlegget står ferdig i 2033/34, vil både trafikkstraumar, køyretøypark og føringar for bompengar mest sannsynleg ha gjennomgått vesentlege endringar. Potensiell framtidig trafikkreduksjon og høgare del av utsleppsfrie køyretøy vil medføre at inntekter frå bomstasjonane vert redusert. Usikkerheit knytt til utrekning av taksnivå er derfor stor. Vidare utgreiingar bør legge opp til eit finansieringsopplegg som tar høgde for ei framtid med lågare vekst i personbiltrafikken og reduserte klimagassutslepp.