

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
021/22	Heradsstyret	PS	23.02.2022

Saksbehandlar	ArkivsakID
Viviann Kjøpstad	21/2487

Osterøy kommune sin uttale i sak om førehandsvurdering av bompengelopplegg for delvis finansiering av E16 Arna-Stanghelle

Vedlegg:

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

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Osterøy kommune gjev følgjande uttale til «E16 Arna- Stanghelle. Førehandsvurdering av bompengelopplegg for prosjektet» dagsett 10.09.2020:

1. Osterøy kommune føreset at nye bomstasjonar for finansiering av veg E16 Arna- Stanghelle vert plassert mellom Osterøybrua og Stanghelle.
2. Dersom punkt 1 vert ivareteke ser ikkje Osterøy kommune det som naudsynt med deltaking frå kommunen i det vidare arbeidet med takst- og rabattordningar eller plassering av bomstasjonar.

Heradsstyret - 021/22

HS - behandling:

Framlegg og votering i saka kjem fram av voteringsprotokollen som ligg ved nedst i den komplette møteprotokollen.

HS - vedtak:

Osterøy kommune gjev følgjande uttale til «E16 Arna- Stanghelle. Førehandsvurdering av bompengelopplegg for prosjektet» dagsett 10.09.2020:

1. Osterøy kommune føreset at nye bomstasjonar for finansiering av veg E16 Arna- Stanghelle vert plassert mellom Osterøybrua og Stanghelle.

2. Dersom punkt 1 vert ivareteke ser ikkje Osterøy kommune det som naudsynt med deltaking frå kommunen i det vidare arbeidet med takst- og rabattordningar eller plassering av bomstasjonar.

Saksopplysningar:

Saksopplysningar:

Statens vegvesen har sendt førehandsvurdering/moglegheitsstudie for bompengelopplegg for delvis

bompengefinansiering av E16 Arna –Stanghelle. Vegvesenet ber om at Bergen Kommune, Vaksdal og Vestland fylkeskommunegjer prinsippvedtak som foreslått i førehandsvurderinga. Dei nærliggande kommunane Osterøy, Kvam og Voss vert rørt av bompengeopplegget, og vert invitert til å kome med innspel til den vidare utgreiinga av bompengeopplegg med takst- og rabattsystem.

Bakgrunn

E16 Arna –Stanghelle er eit fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR med bygging av både veg og jernbane der Statens vegvesen er prosjekteigar. Vegprosjektet E16 Arna –Trenegereid vil starte nokre år før bygginga av jernbana kjem i gang. Vegstrekninga mellom Arna og Trenegereid skal etter planen ferdigstillast i 2028. Resten av vegstrekninga mellom Trenegereid og Stanghelle vil opnast i 2034. Mellom Arna og Trenegereid vert vegen bygd som toløps-tunnelar. Dei to tunnellopa vil fungere som rømmingstunnel for kvarandre.

Dette opplegget er det gjort grove bompengeberekningar for. Kommunane Vaksdal og Bergen samt Vestland fylkeskommune blir bedt om å fatte prinsippvedtak før Statens vegvesen startar arbeidet med eit fagleg grunnlag for endeleg lokalpolitisk handsaming. Saka vert samstundes sendt på høyring til nabokommunane Osterøy, Samnanger, Kvam og Voss. **I handsaminga av mogleghetsstudien kan kommunane fremje særskilte ønskjer for bompengeopplegget med takst- og rabattsystem, og avklare eiga medverknad i den faglege utgreiinga av bompengesaka.**

Prosjektet er omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) (Meld. St. 33 (2016-2017)). Det er sett av 13687mill. 2021-kri NTP 2022-2033 til E16 Arna –Stanghelle. Vegprosjektet er føresett finansiert med 4300 mill. kr i statlege midlar i perioden 2022-2027 og 7187 mill. kr i 2028-2033. Det er sett av 2200 mill. kr i bompengar i perioden 2022-2033.

Heimel for innkreving og bruk av bompengar på offentleg veg følgjer av veglova § 27. For å kunne realisere eit bompengeprojekt er det naudsynt med lokalpolitiske vedtak før framlegget går via Statens vegvesen og samferdsledepartementet til endeleg avgjerd på Stortinget. Osterøy kommune får saka til uttale då det ikkje er aktuelt med plassering av bompengar i kommunen.

Ein ser føre seg anleggstart i 2022/2023 og opning av ny veg mellom Arna –Trenegereid i 2028 og Trenegereid –Stanghelle i 2034.

Nasjonale føringar og retningslinjer for bompengeprojekt

1. **Nytteprinsippet:** Kravet om samanheng mellom nytte og betaling er eit viktig prinsipp som skal ligge til grunn for all bompengeinnkreving. Det inneber at dei som betalar bompengar skal ha nytte av prosjektet bompengane finansierer. På same måte må dei som har nytte av prosjektet være med å betale. Nyteprinsippet vert tolka slik at også dei som får indirekte nytte av tiltaket, for eksempel gjennom betre framkome på det øvrige vegnettet i området, kan verte pålagt å betale bompengar.

Behov for bom på sideveg for E16 Arna- Stanghelle: Statens vegvesen har utført trafikkbererekningar med Regional transportmodell(RTM) for bompengeopplegg der ein berre etablerer bomstasjonar på ny veg. Resultata frå modellen syner at det meste av trafikken vil velje å nytte sidevegen dersom denne er open for gjennomgangstrafikk og kan nyttast utan å betale bompengar. Prosjektet vil dermed ikkje la seg finansiere som bompengeprojekt utan at det vert etablert bomstasjonar på sideveg. Det vert lagt til grunn at det er behov for bomstasjonar på sideveg i prosjektet E16 Arna –Stanghelle. Det er fleire som bur langs strekninga Arna –Trenegereid, enn det er mellom Trenegereid og Vaksdal og Vaksdal -Stanghelle. Trafikken gjennom bomstasjonen på sidevegen mellom Arna-Trenegereid, vil vere langt høgare enn i dei to andre bomstasjonane mellom Trenegereid og Stanghelle. Osterøy kommune har til dømes over 8000 innbyggjarar. Dei

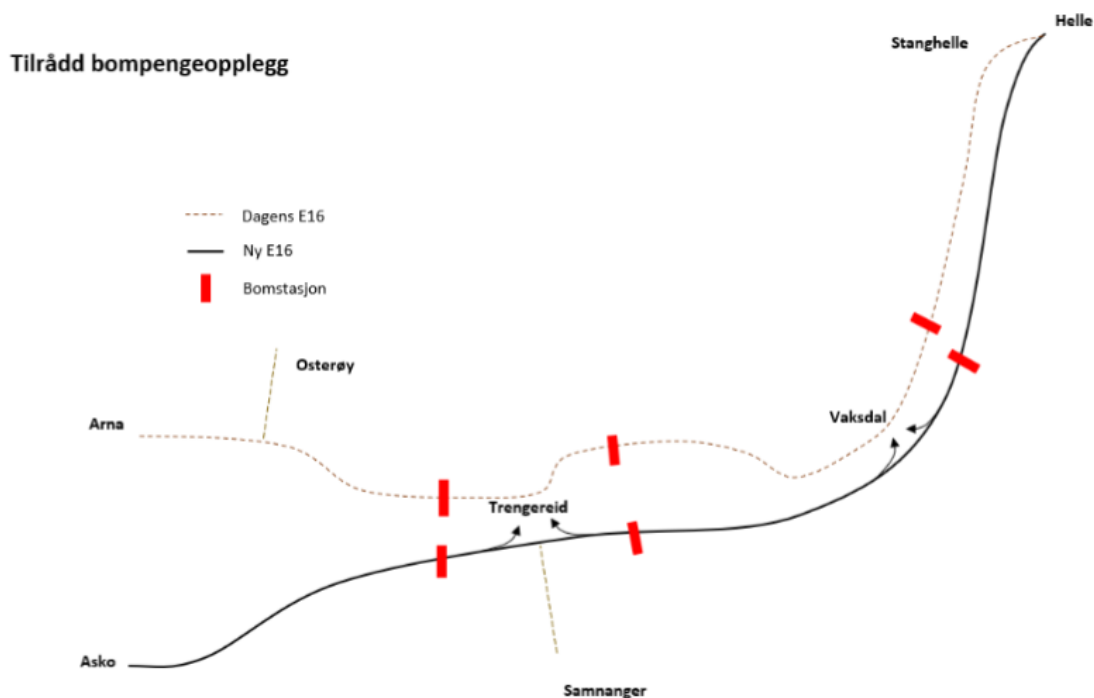
fleste trafikantane til/frå Osterøy skal i retning mot Bergen. Sidan bomstasjonen på sidevegen fyrst og fremst skal sørge for å hindre trafikklekkasje, er det naturleg å plassere bomstasjonen mellom Osterøybrua og Trengereid.

2. **Innkrevingsform: Etterskotsinnkreving:** Hovudregelen for innkreving av bompengar til delfinansiering av prosjekt er etterskotsinnkreving. Ved innkreving av bompengar etter at ny veg opnar for trafikk, får trafikantane nytte av prosjektet dei betalar bompengar til når dei betalar. Etterskotsinnkreving er den innkrevingsforma som difor svarar best til nytteprinsippet. Det vert lagt til grunn etterskotsinnkreving for prosjektet E16 Arna-Stanghelle
3. **Innkrevingsperiode:** Hovudregelen for innkreving av bompengar er 15 år etter at prosjektet er opna for trafikk. I prosjekt med trinnvise opningar kan ein ha etterskotsinnkreving i 15 år for kvar delstrekning, slik at den totale innkrevingstida blir lengre. For dette prosjektet kan det bety ei innkrevingstid på totalt 21 år, der innkrevjinga i Arna –Trengereid startar i 2028 og vert avslutta i 2042, mens innkrevjinga frå Trengereid–Stanghelle startar i 2034 og vert avslutta i 2048. Det vil dermed vere ni år der trafikantane må betale bompengar for alle dei tre delstrekningane.
4. **Finansieringskostnader:** Det regionale bompengeselskapet Ferde AS får i oppdrag å finansiere bompengedelen i prosjektet. Selskapet skal betale ut midlar til Statens vegvesen i tråd med avtalt rekvisisjonsplan. Selskapet finansierer utbetalingane til Statens vegvesen i byggeperioden ved å ta opp lån. Etter at prosjektet er opna for trafikk vert lånet tilbakebetalt med bompengar.
5. **Innkrevingskostnader:** Innkrevingskostnader omfattar investering, drift og vedlikehald av innkrevingsutstyret som bompengeselskapet er ansvarleg for, samt administrasjonskostnader. Innkrevingskostnadane heng til dels saman med trafikkmengda i prosjektet. Der det er høg trafikk, vert kostnad per passering lågare enn i bompengedianlegg med lågare trafikk.

Tilrådd bompengelopplegg E16 Arna- Stanghelle

Eit bompengelopplegg med bomstasjonar mellom kvart kryss på ny veg og sideveg (totalt 6 bomstasjonar) svarar bra til nytteprinsippet. Trafikantar betalar for dei delstrekningar dei nyttar. Det er dette alternativet Statens vegvesen vil tilrå at lokale myndigheiter sluttar seg til.

Det bompengelopplegget som best sikrar at både nytteprinsippet er ivaretatt og at prosjektet let seg finansiere, vil sjå ut omlag som i illustrasjonen under. Merk at bomstasjonsplasseringa i illustrasjonen er tilfeldig. Eksakt plassering skal greiast ut i arbeidet med det faglege grunnlaget for lokalpolitisk handsaming.



Figur 3: Tiltådd bompenggeopplegg, med bomstasjonar på sideveg (når heile prosjektet er åpna for trafikk)

I dette bompenggeopplegget vil alle trafikantar som har nytte av ny veg betale og alle dei som betalar på ny veg har nytte. Trafikantane vil betale for dei delar av strekninga dei nyttar. Det vil seie at gjennomgangstrafikantar som køyrer heile strekninga mellom Arna og Stanghelle, vil betale meir enn dei som nyttar berre deler av strekninga. Bom på sideveg i høve nytteprinsippet er omtala i kapittel 5.1.1 .

Prosjektet vert bygd ut i etappar, der delstrekninga mellom Arna og Trengereid er venta opna i 2028 og delstrekningane mellom Trengereid og Stanghelle opnar i 2034. Innkrevjinga mellom Arna og Trengereid vil starte når ny veg opnar for trafikk. Når Trengereid -Stanghelle opnar for trafikk kan ein etablere bompenggeopplegget som skildra i figuren.

Takst- og rabattsystem:

Det er ikkje greidd ut detaljerte takst- og rabattsystem for bompenggeopplegga i den vedlagte moglegheitsstudien. Det må ein greie ut seinare. Det kan til dømes kome nye nasjonale føringar og retningsliner til 2028 når innkrevjinga for E16 Arna- Stanghelle skal ta til. Det er gjort nokre føresetnader og sett på nokre moglegheiter som kan leggst til grunn gitt dagens takst- og rabattsystem.

I dag delar ein køyretøy inn i to takstgrupper basert på vekt.

- Takstgruppe 1 omfattar lette køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1.
- Takstgruppe 2 er alle køyretøy over 3 501 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1. M1 er bilar for persontransport med maksimum åtte sitteplassar i tillegg til førarsetet og omfattar bubilar, campingbilar og nokre større personbilar.

Rabattordningar:

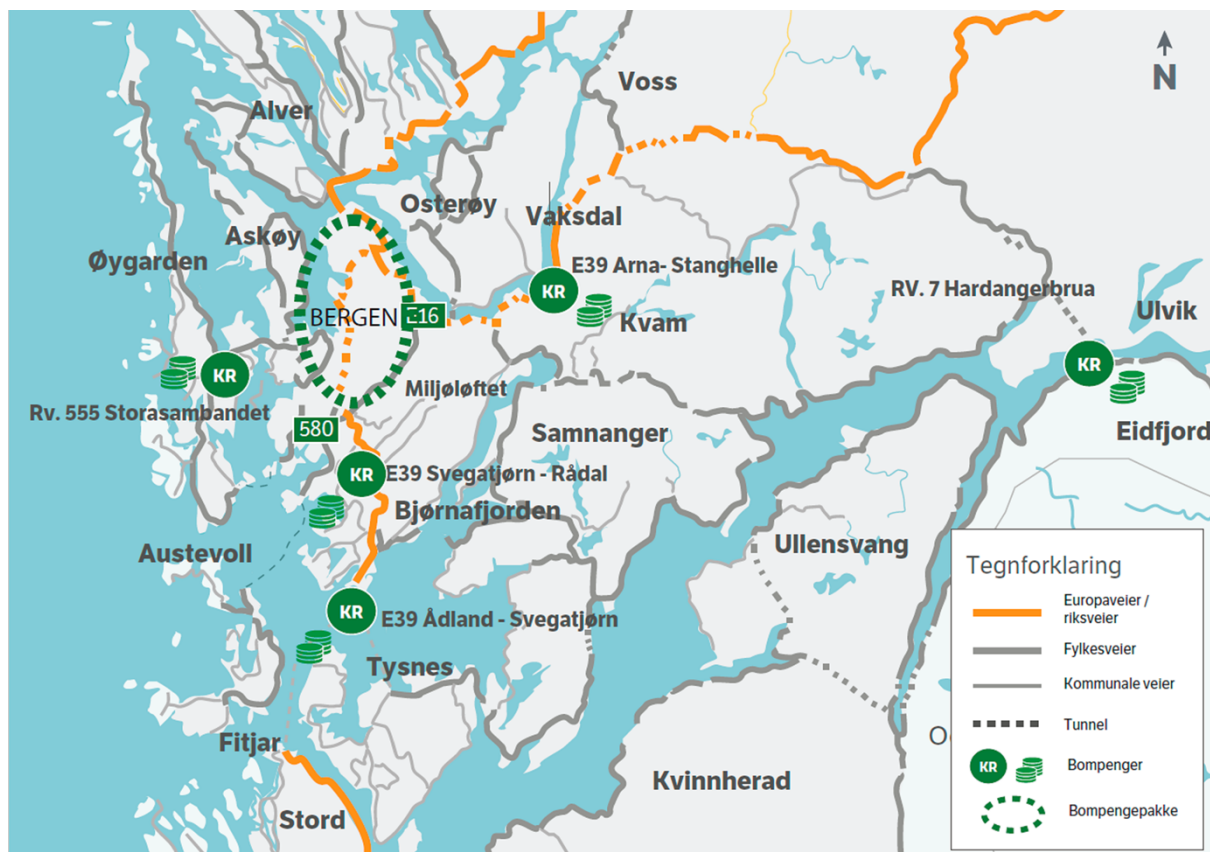
1. AutoPASS-rabatt (brikkerabatt). For å gje insentiv til auka brikkebruk, vil alle køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke få 20 pst. rabatt.

2. Nullutsleppskøyretøy: I planlegginga av nye bompengeprojekt i Vestland fylke vert det lagt til grunn ein takst for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 på 50 pst. av takst etter rabatt. Dersom ikkje regelverket vert endra innan 2028, så vil særskilt delen nullutsleppskøyretøy i køyretøyparken få stor betydning for kva nominelle bompengetakstar ein må legge til grunn for å oppnå naudsynt gjennomsnittstakst i prosjektet. Ved venta opning av E16 Stanghelle- Arna i 2028 er det venta mellom 55 og 75% nullutsleppskøyretøy i NB19- og NTP i tidlegare Hordaland fylke. Det vert streka under at anslaget på del nullutsleppskøyretøy har stor uvisse. Det er ikkje venta tilsvarande utvikling av tunge nullutsleppskøyretøy som lette.
3. Fritak: in legg til grunn fritak som er fastsett gjennom takstretningslinjer for alle uniformerte og sivile utrykkingskøyretøy og rutegåande kollektivtrafikk etter søknad.
4. Differensierte takstar og månadstak: trafikkberekningane, som er gjort i denne mogleighetsstudien, er det føresett at trafikantane på sidevegen betalar like mykje som på ny veg. Det kan likevel vere mogeleg å ha differensierte takstar. Lågare takstar på sidevegen kan forsvarast ut frå at nytten av ny veg er indirekte eller lågare på sidevegen. Føresetnaden må vere at takstane på sidevegen ikkje vert sett så låge at gjennomgangstrafikken vil velje å nytte sidevegen. Takstane på ny veg må sannsynlegvis settast tilsvarande opp for å sikre tilstrekkeleg inntektsgrunnlag. Det er også mogeleg å legge til grunn månadstak på sidevegen. Slik at bilistar i takstgruppe 1 som reiser ofte, får eit tak på kor mange passeringar dei betalar for i månaden. Passeringar ut over månadstaket vert gratis.

Total bompengebelastning:

Det er fleire etablerte bompengeprojekt i området rundt E16 Arna – Stanghelle. Enkelte igangsette bompengeprojekt vil bli avslutta før innkrevjinga til E16 Arna – Stanghelle tek til. Dette gjeld Vossapakka, Askøypakken og Nordhordlandspakken.

Kartet nedanfor har berre med bompengeprojekt der innkreving framleis går føre seg når fyrste byggetrinn av E16 Arna – Stanghelle opnar for trafikk i 2028. I tillegg har vi med E39 Ådland – Sveгатjørn er føresett delvis finansiert med bompengar i NTP 2022-2033. Vi har også med Rv. 7 Hardangerbrua som etter planen skal vere ferdig nedbetalt i 2027, men har ein mogleighet for å forlenge innkrevingstida med fem år.



Figur 5 Bompengeprojekt i området som er vedtekte at vil vere aktive i årene etter 2028

Andre kommunar sine innspel:

Bergen kommune har gjort vedtak i saka der dei ønskjer å delta i prosessen vidare. Dei legg i sitt vedtak også vekt på at ein ber om at ein skal vurdere eit innkrevjingssystem som tek høgde for ein stor andel fossilfrie køyretøy og låg trafikkvekst. Dei ber også om vidare utgreiingar som får ei brei vurdering av takstnivå og verknader av bom på sideveg.

Kvam herad har i sitt vedtak uttrykt uro over at bompengefinansiering av fleire prosjekt kan få konsekvensar for samhandlinga mellom Kvam og Bergensområdet som bu- og arbeidsregion. Dei ber også om at det blir lagt til grunn løysingar som gjer det mogleg å køyre gratis til Osterøy frå Kvam, via Trengereid. Dei ber også om at samla bompengetrykk vert teke omsyn til for dei som kjem via Kvamskogen og på ny E16.

Vaksdal kommune har gjort vedtak om at dei ønskjer å delta i prosessen vidare. Dei ber også om at innkrevjingsstudiet tek høgde for stor del fossilfrie køyretøy og låg trafikkvekst. Vidare ber dei om at vidare utgreiingar får brei vurdering av takstnivå, verknader av bom på sideveg og eit system for «timesregel» som vert oppfatta rettvis. Dei ber om vurdering av månadstak for takstgruppe 1 for sideveg, eller rom for stenging av sidevegar for gjennomgangstrafikk.

Vurdering

Rådmannen vurderer at det skisserte opplegget for delvis bompengefinansiering framstår fornuftig. Det er viktig for ostringane at ein ny bom for bompengefinansiering av vegen mellom Arna og Stanghelle vert plassert mellom Osterøybrua og Trengereid som prinsippskissa viser. For alle på Osterøy har det vore 17 år med bompengar for å køyre til Arna via brua. Framleis er det bompengar for å køyre til andre stader i Bergen kommune og ostringar må gjennom fleire bomstasjonar for å nå legevakt i Knarvik, uansett kva veg ein vel.

Rådmannen vurderer difor at det er viktig at Osterøy kommune gjer eit prinsippvedtak som gjer at

det er tydeleg at det er viktig for kommunen kor plassering av bomstasjon er plassert i høve til deira framkome til Arna. For ostringar som skal austover må bompengar uansett betalast og då slår nyttevurderinga inn. I slike tilfelle vil også ostringar ha stor nytte av ny og trygg veg.

Rådmannen kjem ikkje med framlegg om andre takst- og rabattsystem som bør utgreiast enn det som kjem fram av moglegheitsstudien. Dette vil i hovudsak vere viktig for ostringane om bomstasjonen vert plassert mellom Osterøybrua og Arna.

Konklusjon

På bakgrunn av saksutgreiinga rår rådmannen Heradsstyret til å gjere vedtak som føreslått.