

---

Saksnr: 2020/36671-28  
Saksbehandlar Jorunn-Elisabeth Stavø  
Dato: 01.03.2021

---

---

**Til:** Hovudutval for samferdsel og mobilitet

---

**Frå:** Fylkesdirektør for infrastruktur og veg og Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport

---

## Regional transportplan 2022-2033 - Løypemelding plantema finansiering

Regional transportplan for Vestland er under utarbeiding, og planen har fem plantema

- Fylkesvegnettet
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet
- Finansiering
- Nasjonale ansvarsområde

I denne saka ønskjer fylkesdirektør for infrastruktur og veg og fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport å orientere nærmare om delar av innhaldet i plantema finansiering. På førre hovudutvalsmøte var RS 29/2021 «Meir veg for pengane» oppe, det prosjektet er også ein viktig del av plantemaet.

Under plantema finansiering er det i planprogrammet for RTP lagt opp til følgjande utgreiingsbehov:

- Vurdere kvar det kan vere aktuelt å innføre bompengar for å ruste opp vegnett og infrastruktur, og vurdere samla bombelasting for trafikantane.
- I RTP skal det utarbeidast fylkespolitiske retningslinjer for ferjeavløysingsprosjekt, der ferjeavløysingsprosjekt blir vurderte opp mot andre prioriterte prosjekt innan vegområdet.
- Endringar i biltrafikk kan på sikt svekke den økonomiske berekrafta til bompengemodellen. Det er difor behov for å sjå på alternative løysingar for å finansiere store prosjekt.
- Gå i dialog med samferdselsdepartementet om vegprising, og vurdere korleis dette kan innrettast på fylkesvegnettet i Vestland.
- RTP skal fastsetje framtidige standardkrav til fylkesvegnettet fordelt på vegklasser og trafikkgrunnlag.
- RTP skal vurdere i kva grad fylkeskommunen skal ta i bruk nye kontraktsformar for entreprisar som t.d. samspelskontraktar

I saksframlegget blir ei rekke tema som er aktuelle å ha med i Regional transportplan presentert. Formålet med plantema finansiering er å sei noko om korleis fylkeskommunen får inn midlar, og kva ulike verkemiddel som kan vere aktuelle i framtida.

Oppbygginga i saka er at vi fyrst ser på dagens situasjon, der bompengar er ei viktig inntektskjelde, og korleis vi eventuelt kan vidareutvikle denne ordninga.

Deretter seier vi litt om andre finansieringskjelder som blant anna vegprising, spleiselagsfinansiering og grunneigarbidrag for store kollektivinfrastrukturprosjekt.

I denne saka vert ikkje forhold kring drift og vedlikehald omtala, men vil bli følgt opp gjennom arbeidet med drift- og vedlikehaldsstrategi.

## Bompengeprojekt i Vestland fylkeskommune

Det er i dag følgjande bompengepakkar på fylkesveg:

- Bømlopakken
- Askøypakken
- Kvammapakken

Følgjande pakker er blanda pakker (både riks- og fylkesveg inngår).

- Nordhordlandspakken
- Bypakke Bergen
- Førdepakken
- Haugalandspakken (innkrevjing berre i Rogaland)

Følgjande prosjekt på riksveg pågår:

- Vossapakken
- E134 Stordalstunnelen<sup>1</sup>
- Hardangerbrua

Følgjande prosjekt på riksveg er vedteke i Stortinget, men innkrevjing er ikkje starta opp:

- E39 Sveгатjørn- Rådal
- Rv 555 Sotrasambandet

Følgjande fylkesvegpakkar er under handsaming hjå sentrale styresmakter:

- Kvinnheradpakken
- Revidert Bømlopakke
- Revidert Askøypakke
- Masfjordbrua<sup>2</sup>

I tillegg er det utarbeida ei fagleg utgreiing for eit strekningsvis prosjekt på riksveg, E134 Røldal-Seljestad. Denne er ikkje handsama av Stortinget.

Ny Nasjonal transportplan 2022-2033 kan forventast å medføre nye bompengeprojekt på riksveg avhengig av kva for prosjekt som blir vedteke. Aktuelle prosjekt vil vere E39 Stord- Os, E39 Klauvaneset- Vågsbotn og E16 Arna- Stanghelle.

### Retningslinjer for nye bompengeprojekt

I RTP vil vi leggje vekt på korleis fylkeskommunen skal handtere bompengeprojekt på fylkesveg. For riksveg er det Statens vegvesen som har ansvar for fagleg grunnlag og for å utarbeide søknad til Samferdselsdepartementet. I statlege bompengeprojekt vil fylkeskommunen si rolle i hovudsak vere knytt til fylkeskommunen sitt garantiansvar for bompengelån og elles til å ivareta omsynet til fylkeskommunale tenester, regionale planar, samt til fylkeskommunen sine prioriteringar til Nasjonal transportplan, jf. temaområde Statlege ansvarsområde i Regional transportplan.

Det ligg føre ein omfattande statleg rettleiar for korleis bompengeprojekt skal planleggjast, vedtakast, styrast og avviklast. Vidare vil stortingsproposisjonen for bompengeprojekt gje føringar for styring av den einskilde pakken.

Då styringsprinsippa for eksisterande pakker er avklart, skal Regional transportplan i første rekkje omtale korleis Vestland fylkeskommune skal handsame nye aktuelle bompengeprojekt. Det vert ikkje her lagt opp til å nemne kva for strekningar eller område som er aktuelle for bompengefinansiering. Bompengefinansiering krev lokalt initiativ og vedtak i aktuelle kommunestyre. Utforming av eit bompengeprojekt på fylkesveg vil skje i dialog mellom aktuelle kommunar og fylkeskommunen.

Nokre prinsipp som skal ligge til grunn er:

- Bompengar skal først og fremst vere eit verkemiddel for å kunne finansiere tiltak som det elles ikkje vert plass til i fylkeskommunale budsjett
- Fylkeskommunen bruker berre midlar på prosjekt som er prioritert av fylkeskommunen
- Nytteprinsippet der dei som har nytte av eit prosjekt skal betale for det, og dei som betaler for prosjektet skal ha nytte av det
- Trafikkregulerande prinsipp i byområde
- Trafikktryggleik skal betrast, og særleg kring målpunkt for barn og unge
- Betre framkome for tungtransport og kollektivtrafikk kan prioriterast

<sup>1</sup> Er under avvikling ettersom staten har sagt seg villig til å dekke restgjelda.

<sup>2</sup> Er søkt om ferjeavløysingsmidlar til prosjektet, men saka er ikkje handsama av departementet.

- Samla bompengebelastning skal vere ein del av vurderinga
- Det må vere tilstrekkeleg trafikkgrunnlag. Bompengebdraget må stå i eit fornuftig forhold til innkrevjingskostnadene

Gjennom forhandlingane i ny byvekstavtale vil samordning av bompengepakkar vere eit tema. Forhandlingane om dette bør inngå som tiltak i RTP. Det må her både takast omsyn til at nullvekstmålet skal nåast, samstundes som det samla bompengetrykket er høgt.

Bruk av bompengar til drift av kollektivtransport

Bergensområdet er i vekst, og dersom all vekst skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange har det ein stor kostnad, særleg innanfor kollektivområdet. Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet, og dei statlege belønningssmidlane har vore eit viktig supplement til ordinære driftsmidlar. Dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om ytterlegare auka ruteproduksjon og passasjervekst er ein avhengig av å få tilført andre midlar. Bruk av bompengar til drift av kollektivtransport er eitt av fleire verkemiddel i så måte.

Veglova § 27 opnar for slik bruk: Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløyisingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande.

Dersom ein i Bergensområdet ynskjer å innføre bruk av bompengar til drift av kollektivtransport, må stortingsproposisjonen for dei aktuelle bompengepakkanne endrast. Dette krev politiske vedtak i dei aktuelle kommunestyra, i fylkestinget og i Stortinget.

Pandemien i 2020/2021 har i tillegg ført til eit drastisk fall i billettinntektene på kollektivtransport. Fylkesdirektøren jobbar med å utgreie korleis kollektivtransporten kan hente seg inn att etter pandemien.

Eigarskap til bompengepakkar på fylkeskommunal veg

Styringsprinsippa for bompengepakkar vert fastsett i stortingsproposisjon. Heimelgrunnlaget ligg som tidlegare nemnd i veglova § 27.

Utforminga av bompengepakkanne skjer lokalt, men ein ser ofte at handsaminga av proposisjonen i Stortinget dreg ut i tid. Dette forseinkar dei lokale prosessane med omsyn både til bygging og innkrevjing. I arbeidet med RTP kan det arbeidast opp mot sentrale styresmakter om raskare sakshandsaming.

Om dette ikkje vert endra bør fylkeskommunen arbeide for at fylkeskommunane sjølve kan vedta bompengeprojekt. Med ei slik ordning vil ein kunne korta ned prosessen vesentleg frå ein har fatta lokale vedtak om oppstart av ei bompengepakke, til ein kan starta innkrevjing. Ei slik endring vil krevje lovendring, men fylkesdirektøren ser det som viktig at ein løftar fram endringsforslaget frå regionalt hald. Fylkesdirektøren minner om at ein med ei slik ordning framleis vil vera i tett dialog med Vegdirektoratet og følgja dei krav og retningslinjer som ligg til grunn i utforming av bompengepakkar og innkrevjing av bompengar.

### Ferjeavløysing

I RS 63/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet orienterte fylkesrådmannen utvalet om status og konsekvensar av endringane i retningslinjene for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer.

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) har no fastsett nye retningslinjer for ferjeavløysingsmidlar. Fylkeskommunen har bedt KMD om å oppdatere anslag på midlane for dei einskilde prosjekta. KMD har ikkje lagt fram forslag til rentekompensasjonsordning, difor har vi ikkje oversyn over dei endelege kompensasjonsnivået for ferjeavløysingsprosjekt. Ytre Steinsund bru (Sak 155/2020) vart vedteke i fylkestinget 16.12.2020.

### Statlege tilskotsordningar

Staten har fleire ordningar der fylkeskommunen kan søke stønad til ulike typar prosjekt. Dei mest sentrale per i dag er Klimasats, Enova og KMD sine midlar til planlegging og byutvikling i byvekstområder. For fylkesvegprosjekt er også tilskotsordningane for viktige vegar for næringstransport og vedlikehald av fylkesvegar sentrale. Fylkeskommunen søker på relevante støtteordningar til aktuelle prosjekt.

### Vegprising

Vegprising inneber at alle bilar får ein satellittbasert mottakareining der avgift varierer etter biltype, samt tidspunkt, kvar og kor langt bilen køyrer. Vegprising er ofte omtala som eit meir rettferdig

betalingssystem enn bompengar. Det er meir samsvar med nytteprinsippet, då dei som brukar vegen må betale. Det er per i dag ikkje opna for vegprising i Noreg, då tekniske og juridiske forhold må avklarast først. Vegprising er oppe til politisk vurdering hos sentrale styremakter.

RTP kan sei korleis Vestland ønskjer å implementere eit slikt system dersom det blir opna for det. Fylkesutvalet har allereie gått inn for å støtte at dei praktiske og juridiske løysingane for innføring av elektronisk vegprising vert utgreia vidare. I vedtaket står det at eit kilometerbasert vegprisingssystem kan gje betre balanse mellom nytte og kostnader, betre fordeling av den samla bompengebelastinga, og betre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen.

### Spleiselagsfinansiering

Innanfor Vestland fylkeskommune sine rammer er det lite rom til større tiltak. Unntak kan vere der det er mogleg å finansiere dette med andre midlar, som t.d. rassikringsmidlar, ferjeavløysingsmidlar eller eventuelle statlege midlar. Finansiering av lengre vegstrekningar og/eller fleire tiltak i eit område, vil ofte krevje spleiselag. Praksis fram til no har vore at dette vert gjort i form av bompengar for å kunne finansiere større utbyggingar.

#### Kommunal delfinansiering av tiltak og pakker

Fleire kommunar ønskjer å bidra til å finansiere tiltak og/eller pakker gjennom bruk av kommunale midlar, med bruk av til dømes fondsmidlar. Slike spleiselag kan vere utløysande for fylkeskommunal bidrag gjennom at prosjekta med dette blir finansielt mogleg å realisere. For at fylkeskommunen skal bruke midlar på denne typen tiltak må tiltaka vere prioritert høgt blant dei fylkeskommunale prosjekta.

#### Samarbeidsprosjekt mellom kommune og fylke

Det er også ein moglegheit å inngå avtaler med aktuelle kommunar som skal gjennomføre kommunale tiltak på fylkesvegane. Typisk her kan vere eit vatn-/avløpsprosjekt der ein samstundes utbetrar veg og/eller utbetrar eller byggjer fortau eller gangs- og sykkelveg. Dette kan vere gode avtalar for begge partar grunna samordningsvinsten, og fylkeskommunen får prosjekta rimelegare enn ved ordinær bygging. Vidare vert dei negative konsekvensane for innbyggjarane som til dømes trafikkavvikling og støy mindre. For å kunne utnytte denne moglegheita er det naudsynt med god kontakt og samarbeid med kommunane for å få fram felles planar. Det er sett i gong tiltak for å arbeide meir systematisk og kartlegge aktuelle prosjekt. Ved å jobbe systematisk med samarbeidsprosjekta kan fylkeskommunen prioritere tiltak etter behov og samfunnsnytte.

#### Utbyggingsavtalar

Kostnadsansvaret kan i nokre tilfelle bli pålagt den private utbyggjarar gjennom utbyggingsavtale som blir inngått i samband med ein reguleringsplan. Utbyggingsavtaler vil normalt vere knytt til gjennomføring av rekkjeføljekrav om kva fellestiltak for området som må vere på plass på dei ulike stadium i utbyggingsprosessen. For å få meir veg for pengane kan eit aktuelt tiltak vere å auke bruken av utbyggingsavtalar. Det er då naudsynt å forhandle med utbyggjar i ein tidleg fase for å sikre at reguleringsplanen legg opp til løysingar som er moglege å gjennomføre. Føresetnaden er at om det skal byggjast tiltak ut over det som er naudsynt for å byggje og drifte eit samferdselsanlegg, eller at behovet for tiltaket oppstår grunna forhold i reguleringsplanen, så må utbyggjar dekkje denne meirkostnaden. Døme kan vere gang- og sykkelvegløysing forbi eit nytt bustadområde eller nye kryssløysingar. Slike avtalar må utarbeidast parallelt med reguleringsplanen, slik at den kan bli vedteke umiddelbart etter at reguleringsplanen er vedteke.

### Grunneigarbidrag i store kollektivinfrastrukturprosjekt

Fylkeskommunen har ansvar for bygging av kollektivinfrastruktur. Som hovudregel skal dette finansierast med offentlege midlar, som til dømes statlege og fylkeskommunale midlar eller bompengar. Her har det offentlege eit ansvar for å sikre dei beste løysingane for samfunnet som heilskap, samt å sikre eit fornuftig kostnadsnivå på prosjekta. Private partar kan ønske fordyrande tilleggselement i kollektivprosjekt som ikkje er naudsynte for realisering av prosjektet i seg sjølv. I slike høve, er det eit prinsipp at den som får en gevinst av prosjektet, også bør bidra til finansieringa. Slike fordyrande ekstraelement bør med andre ord ikkje finansierast av offentlege midlar.

Store kollektivprosjekt kan auke verdien på eigendomar i området ved at tiltaket legg til rette for auka utnyttingsgrad. I nokre slike høve kan det vere aktuelt at grunneigar bidreg til finansieringa av kollektivprosjektet. Ei slik tilnærming fordrar at det er ein gjensidig avhengigheit, og gjensidig nytte, mellom utbygging av området og bybanetrase. Eit samarbeid mellom private og det offentlege skal vere basert på frivilligheit. Frå norsk kontekst kan utbygginga av Fornebubyen i samband med Fornebuane være eit eksempel. Det er ulike modellar for å gjennomføre dette i praksis, og

fylkesdirektøren for mobilitet og kollektivtransport samarbeider med andre offentlige aktører for å finne gode løsninger.