
Saksnr: 2021/18739-3
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		16.11.2021
Fylkesutvalet		30.11.2021

Omlegging av takst- og rabattstruktur på E39 Sveгатjørn-Rådal

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune sluttar seg til ei omlegging av takst- og rabattsystemet for E39 Sveгатjørn - Rådal i tråd med føringar i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016).
2. Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt med gyldig brikke og brukaravtale.
3. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst av rabattert takst for takstgruppe 1.
4. Takstgruppe 2 betaler 2 gonger taksten av takstgruppe 1
5. Nullutsleppskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst rabatt og er dermed friteke for betaling av bompengar.
6. Vestland fylkeskommune vil samarbeide med Bjørnafjorden kommune og Bergen kommune om initiativ til å finne fram til ordningar som kan skjerme bebuarane rundt bomstasjonane på fv. 5158 og noverande E39.

Samandrag

Statens vegvesen har i bedt fylkeskommunen om å gjere vedtak som garantist for takst- og rabattstruktur for bompengar på E39 Sveгатjørn-Rådal. Det er lagt opp til å fremje eit takstopplegg som er i tråd med ny standard ved bompengeneinkrevjing,. I høyringa for dette har Bjørnafjorden kommune teke opp utfordringar for bilistar i grenseområdet, og ønskjer fjerning av bom på sideveg, subsidiært fritak for bygdene rundt bomstasjonane. Bergen kommune vil handsame saka i bystyret 24. november 2021. Vegdirektoratet har meldt tilbake at slike ordningar ikkje vil bli godkjent.

Fylkesdirektøren rår til å støtte Statens vegvesen sitt framlegg til takst- og rabattstruktur. Det blir vidare rådd til å samarbeide med kommunane Bergen og Bjørnafjorden om initiativ ovanfor Samferdselsdepartementet om skjermingsløysingar for dei som bur i nærleiken av bomstasjonane på fv. 5158 og ved noverande E39. Eventuelle skjermingsløysingar vil ikkje kunne innførast ved oppstart av bompengeneinkrevjinga, men kan vurderast i samband med varsla evaluering av bompengepooplegget etter eit par år med drift.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør

Dina Lefdal
avdelingsdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

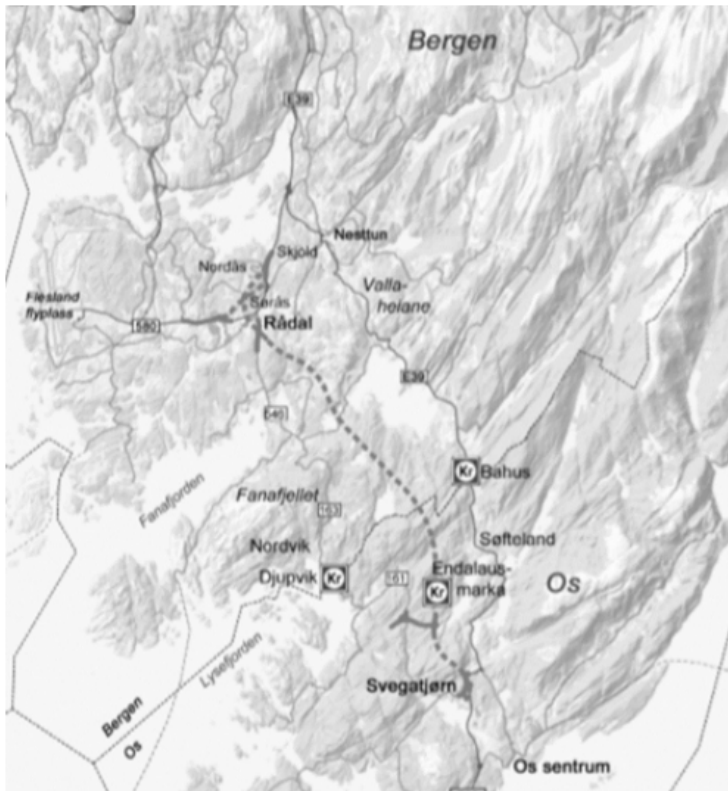
Bakgrunn for saka

Statens vegvesen har i brev datert 21. april «Omlegging av takst- og rabattstruktur på strekningen E39 Svegatjørn - Rådal i Vestland fylke» bedt fylkeskommunen om å gjere vedtak som garantist. Brev følgjer vedlagt, saman med brev om korrigert tabell.

E39 Svegatjørn-Rådal vart handsama av Stortinget i Prop. 134 S (2013-2014)/ Innst. 37 S (2014-2015) E39 Svegatjørn - Rådal. Den nye veggen er venta å opne i 2022.

Det er lagt opp til 3 bomstasjonar med innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga skal skje på ny E39 i Endalausmarka, på noverande E39 ved Bahus og på fv. 5158 (tidlegare fv. 163) ved Djupvik..

Kartet under viser ny trase for ny line (stipla line) og bomstasjonar.



Statens vegvesen har lagt opp til å fremje eit takstopplegg som er i tråd med ny standard ved bompenginnkrevjing, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Det er lagt vekt på at for å oppnå ein av effektiviseringsvinstane ved 5 regionale bompengeselskap, er et av stor betydning at alle prosjekta/bompengeselskapa under det regionale selskapet har same takst- og rabattstruktur. Dette er ikkje minst viktig for å kunne gjennomføre regjeringa si avgjerd om eigne privatrettslege utstedarselskap som avtalepart mot bilistane.

Ny takststruktur vart vedteken etter at stortingsproposisjon om E39 Svegatjørn-Rådal vart vedteken. E39 Svegatjørn - Rådal er siste prosjekt som ikkje har vedteke omlegging til ny takst- og rabattstruktur. For prosjekt som er handsama i Stortinget før dette tidspunktet, krev omlegginga til det nye rabattsystemet lokalpolitisk tilslutning.

Det nye takst- og rabattsystemet betyr følgjande endringar:

- Innføringa av eit standardisert rabattsystem inneberer at tilleggsavtalar for å oppnå lokal rabatt avviklast.
- Den generelle brikkerabatten aukast frå 10 til 20 pst. for takstgruppe 1.
- Ingen brikkerabatt for takstgruppe 2, då det er krav om brikke for desse køyretøya.

- For å jamne ut at det det i einskilde innkrevjingsopplegg kan påløpe urimeleg høg økonomisk belastning for einskilde grupper bilistar, kan timesregel og/eller passeringstak nyttast innanfor ramma av fastsette prinsipp. Som hovudregel er desse rabattane brukt for bomringar.

Innkrevjing på strekninga er planlagt starta opp i 2022. I tråd med Stortinget si handsaming av saka, jf. Prop. 134 S (2013-2014)/Innst. 37 S (2014-2015), er det i tråd med den lokalpolitiske handsaminga lagt til grunn ein gjennomsnittstakst på maksimalt 30 2007-kr, omrekna til 46 2021-kroner basert på anleggsindeks for veg. Innkrevjingstida er sett til 18 år.

Det er lagt opp til følgjande takstar:

	Lette køyretøy		Tunge køyretøy		Nullutslepp	
	Utan avtale	Med avtale	Utan avtale	Med avtale	Takstgr 1	Takstgr 2
Betaling pr.						
Passering	Kr 54	Kr 43,20	Kr 108	Kr 108	Kr. 21,60	Kr 0

Vegdirektoratet har følgjande framlegg til lokalpolitisk vedtak:

1. «Det gis tilslutning til en omlegging av takst- og rabattsystemet for E39 Svevatjørn - Rådal i tråd med føringer i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016).
2. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt med gyldig brikke og brukeravtale.
3. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst av rabatterte takst for takstgruppe 1.
4. Takstgruppe 2 betaler 2 ganger taksten av takstgruppe 1
5. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst rabatt og er dermed fritatt for betaling av bompenger»

Etter tilslutnad frå berørte kommunar og fylkeskommune om ny takst- og rabattstruktur vil bompengeselskapet søke om takstvedtak tre månader før innkrevingsstart søke om takstvedtak.

Gjennomsnittstaksten vil bli vurdert igjen etter at bli vurdert igjen etter ett til to års drift når trafikken er kjent. Eventuelle framlegg til justeringar av gjennomsnittstakst må ha tilslutnad av fylkeskommunen som garantist.

Vedtak i Bjørnafjorden kommune om bompengelopplegget

Bjørnafjorden kommune slutta seg til bompengelopplegget slik Statens vegvesen har føreslått i sak 17. juni 2021 men gjorde i tillegg slikt vedtak i saka:

Bjørnafjorden kommunestyre gjer vidare framlegg om at det ikkje blir satt opp bomstasjonar på sideveggar, nærare bestemt dagens E39 på Søfteland og FV 5158 Fanafjellvegen i Nordvikområdet. Dette er i tråd med nye presiseringar frå samferdsledepartementet om at det ikkje skal nyttast bomstasjonar på sideveggar i nye vegprosjekt.

Subsidiært gjer Bjørnafjorden kommunestyre igjen framlegg om at, dersom det blir satt opp bomstasjonar på sidevegane - dagens E39 og FV 5158 Fanafjellvegen - så skal det blitt gitt fritak for passering for innbyggjar busett i Nordvik-/Sagstadsområdet og Søfteland/Kalandseid. Grunngeving for dette er at innbyggjarane i desse områda ikkje vil ha nevneverdig bruksnytte av ny E39 i kvardagen og ei bominnkreving vil kunne vere ein vesentleg innskrenking av innbyggjarane si deltaking i aktivitetar i lokalsamfunnet. Bjørnafjorden kommune meiner at ein ved å nytta eit to-boms system eller andre registreringsmoglegheiter vil kunna ivareta berørte innbyggjare i desse bygdene/lokalsamfunna.

Bjørnafjorden kommune ber om at Vegdirektoratet/SVV samlar Bjørnafjorden kommune, Bergen kommune og Vestland Fylkeskommune til felles møte for å finna dei beste og mest treffsikre tiltaka for innbyggjarane i nemnde områder som ei oppfølging av St-134 og Inst.36S

Bergen kommune tek sikte på å handsame saka i bystyret 24. november.

Stortinget si handsaming knytt til bygder rundt bomstasjonane

I samband med høyring før bompengeproposisjonen for E39 Svevatjørn-Rådal vart fremja, fremja Bergen kommune og dåverande Os kommune fritak for bygder som låg i nærleiken av bomstasjonane. Dette vart omtala i prop. st. 134, 2013-2014:

«I samband med behandlinga av saka om detaljert plassering av bomstasjonane har dei to kommunane gått inn for fritak for innbyggjarane i Nordvik og for innbyggjarane mellom Vallaheiane og Søfteland. Kommunane har ikkje presisert kven som ev. skal bli omfatta av fritaket. Statens vegvesen legg til grunn at det kan vere tale om innbyggjarane i inntil 8 grunnkretsar med ei samla trafikkmengd gjennom bomstasjonane på i storleiksorden 1 000 køyretøy pr. døgn (ÅDT). Statens vegvesen viser til at dette er trafikk som får nytte i tråd med nytteprinsippet; dels på ny E39 og dels på fv 163 og eksisterande E39. Ein reduksjon i ÅDT på i storleiksorden 1 000 køyretøy vil dessutan svekke finansieringsgrunnlaget for prosjektet vesentleg. Statens vegvesen har tilrådd at det ikkje blir gitt fritak for innbyggjarane i Nordvik og for innbyggjarane mellom Vallaheiane og Søfteland. Samferdselsdepartementet er samd i vurderingane til Statens vegvesen.»

Transport- og kommunikasjonskomiteen uttala seg slik om dette spørsmålet (Innst. S 37 2014-2015):

«Komiteen ser at det ligg lokale vedtak knytt til ønske om fritak for innbyggjarar som synest å kunne få ei urettmessig høg belastning ved dei planlagde bomplasseringane. Komiteen viser til at nytteprinsippet skal liggje til grunn for innkreving av bompengar, og at det berre unntaksvis skal setjast opp bom på sidevegnettet. Komiteen viser til at det i denne saka for nokre lokalmiljø må sikrast løysingar som gjer at det er samanheng mellom betaling og nytte for vegen. Komiteen meiner at det bør arbeidast vidare med å finne ei løysing på problemstillinga i denne saka fram til bompengeneinnkrevjinga skal ta til.»

Bom på sideveg

Rettleiaren for bompengeprojekt seier følgjande om bom på sideveg:

«Etablering av bompengeneinnkreving på en strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Dette kan være uheldig både av hensyn til miljø og sikkerhet, og svekker i tillegg finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjektet. Bompengeneinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene. Det bør derfor kun unntaksvis åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet. Dersom den nye vegen fører til vesentlig redusert trafikk på sidevegen, blir det større grad av nytte for trafikantene i form av bedre trafikkikkerhet og bedre miljø. Graden av avlastning bør derfor inngå i vurderingen. For å redusere trafikkikkerhets- og miljøproblemer på det øvrige vegnettet, bør det legges til rette for at flest mulig benytter den nye vegen.»

Fylkesutvalet gjorde slikt vedtak 14. februar 2021 «Konsekvensar av å fjerne bom på sideveg for E39 Svevatjørn-Rådal og Rv555 Sotrasambandet - Uttale» (PS 24/2020).

Vestland fylkeskommune syner til at vegsambandet og bompengeløysinga for E 39 Svevatjørn-Rådal er godkjend i Stortinget, og fylkeskommunen held seg til dette då fylket har stilt garanti for planlagd innkrevjingsbeløp. Dersom Staten svekkar finansieringsvilkåra på ein måte som gjer at fylkeskommunen sine vilkår for garanti vert endra, så vil ikkje Vestland fylkeskommune stå ved sine garantiforplikingar utover vilkåra i St.prop. for vegsambandet. ...

I nemnte sak viste fylkesrådmannen til at trafikkmodellane tydar på at trafikken på ny E39 kan bli redusert med 30 prosent ved å fjerne bommane på sidevegane. Det er rekna med eit ytterlegare behov for tilskot på 500 mill. kr. ved å halde på 18 års innkrevjing, og 230 mill. kr. ved 20 års innkrevjing. Vidare kan ein forvente høgare ulukkestal ved at det ikkje blir bom på sideveg enn med bom, då eksisterande vegnett har lågare standard og dermed høgare risiko. Det er skuletrafikk på det meste av det eksisterande vegnettet. Ein vil heller ikkje få dei venta vinstane i form av redusert støy og forureining.

Dialog med kommunane og Vegdirektoratet.

Det har vore to møte med kommunane om saka der fylkeskommunen har delteke, det første med administrativ deltaking frå fylkeskommunen 29. september, mens fylkesordførar deltok på møte 11. oktober. Referatet frå møtet 11. oktober følgjer vedlagt.

Bjørnafjorden kommune har på desse møta særleg argumentert med ei ordning med såkalla omvendt timesregel, dvs. at det vert to bommar både på fv. 5158 og på noverande E39. Prinsippet er at dei som passerer begge bommane, må betale. Dei som berre passerer ein bom, får fritak. Det kan ev vere halv takst på kvar av bommane. Vidare har også ordning med adressefritak for bebuarar i nærleiken av bomstasjonen vore drøfta.

Etter det fylkesdirektøren kjenner til, er omvendt timesregel berre brukt i eit tilfelle i Noreg, og det er på Tresfjordbrua i Møre og Romsdal. Bompengefinansiering av sambandet er no avslutta.

Begge dei nemnte ordninga vil medføre høgare administrasjonskostnader og noko inntektsbortfall som må kompenseras gjennom høgare grunntakstar. Det er ikkje rekna på kor mykje dette vil utgjere. Begge dei to nemnte ordningane medfører så store endringar i finansieringsopplegget at det vil krevje nytt vedtak i Stortinget.

På det siste møtet vart Vegdirektoratet klære på at regelverket ikkje tillèt andre ordningar enn timesregel og/eller månadstak, og at ordningar som omvendt timesregel eller fritak basert på adresse ikkje vil kunne godkjennast.

Vedtakskompetanse

Av punkt 7 i delegeringsreglementet for fylkeskommunen går det fram at fylkesutvalet kan gje uttale i høyringssaker på vegner av Vestland fylkeskommune.

Vurderingar og verknader

Fylkesdirektøren sluttar seg til at det bør vere eit mest mogleg felles takst- og rabattstruktur nasjonalt av omsyn til effektiviteten av bompengeneinnkrevjing. Det har betydning for takstnivå for bompengeprojekta. Takst- og rabattsystemet på E39 Sveгатjørn-Rådal vil då vere i tråd med tilsvarande i andre delar av landet.

Fylkesdirektøren vil peike på at det er viktig å få på plass takst- og rabattsystem no. Dette er naudsynt for at bompengeneinnkrevjinga kan starte når ny E39 vert teke i bruk. Fylkeskommunen sit gjennom å ha stilt økonomisk garanti, med risikoen om bompengeneinnkrevjinga ikkje kan starte ved oppstart av ny veg. Fylkesdirektøren rår difor til å slutte seg til det nye takstopplegget.

Fylkestinget har tidlegare gjort vedtak om at det er behov for bom på sideveg. Dette både av omsyn til trafikktryggleik, miljø og framkome, samt til økonomi og fare for at garantiansvaret til fylkeskommunen vert utløynt grunna sviktande bompengar.

Fylkesdirektøren vil presisere at det er viktig for fylkeskommunen å unngå at garantien vert løyst ut. Det må difor bli unngått eit takstsystem som fører til stort inntektsbortfall.

Fylkesdirektøren har samstundes forståing for argumentet frå Bjørnafjorden kommune om at det vert ei stor belastning for bygdene rundt bomstasjonane som nyttar skule-, fritids- og servicetilbod på tvers av kommunegrensa der bomstasjonane skal stå. Trafikken forventast å gå ned både på noverande E39 og på fv 5158, og bebuarane langs vegen dermed får indirekte nytte i form av betre trafikktryggleik og miljø. Derimot får ikkje bebuarane direkte nytte i form av ny veg. Fylkesdirektøren meiner det av omsyn til legitimiteten til bompengeprojektet bør tilstrebast å finne fram til løysingar som hindrar urimelege belastningar for dei som bur rundt dei framtidige bomstasjonane og som brukar tilbod på tvers av kommunegrensa.

Etter det fylkesrådmannen erfarer, er Bjørnafjorden og Bergen kommune inneforstått med at det må vere bom på sideveg. Kommunane ønskjer ikkje at bomsystemet skal stimulere fleire til å køyre på sideveg framfor å bruke ny E39 Sveгатjørn - Rådal, eller at ein får ein trafikkauke inn mot Bergen som kan bidra til at nullvekstmålet ikkje blir nådd.

Vegdirektoratet har peikt på at det kan innførast passeringstak og/eller timesregel for å unngå for stor belastning for bebuarane rundt bomstasjonane.

I møta med kommunane har det vore drøfta at timesregel og månadstak kan få uheldige konsekvensar, og kan føre til auke trafikk. Særleg kan det vere uheldig dersom det berre vert innført timesregel og/eller månadstak på sideveg; det vil stimulere til at ein del bilistar veljar å køyre på sidevegane i staden for på ny E39 for å kome inn under timesregel. Etter det fylkesdirektøren forstår, ønskjer ikkje kommunane timesregel eller passeringstak. Det er difor ikkje naturleg at fylkeskommunen rår til dette.

Fylkesdirektøren tek til etterretning av regelverket for takst- og rabattstruktur ikkje opnar ikkje for unnatak for einskilde bygder eller personar.

Det vil kunne vere mogleg å ta opp på politisk nivå med departementet om det er mogleg å finne alternative løysingar for å skjærme bebuarane. Særleg kan det vere aktuelt å sjå på ein ordning med to-bomsløysing med omvendt timesregel, altså at berre dei som passerer begge bommane

skal betale. Om kommunane Bjørnafjorden og Bergen ønskjer dette, vil fylkesrådmannen rå til at det vert teke kontakt med departementet om dette for å kunne avklare om det vil vere mogleg å vurdere dette.

Ei eventuell alternativ bomløyning vil ikkje kunne vere på plass til opninga av E39 Svevatjørn - Rådal, etter planen hausten 2022. Dette inneberer at bomløyningane vil bli sett opp i tråd med vedtak i Stortinget med bom på ny veg og på sidevegane ved Nordvik og Søfteland. Etter vanlege prosedyrar skal gjennomsnittstaksten bli vurdert igjen etter eit til to års drift når trafikken er kjent. Det kan vurderast at eventuelle endringar i bompengelopplegget kan takast i samband med ei slik gjennomgang. Som ledd i dette arbeidet, må det vurderast om endringar i bompengelopplegget kan få uheldige utilsikta verknader.

For å kompensere for inntektsbortfall som følgje av eventuelle fritaksordningar for nokre grupper, må grunntakst i både takstgruppe 1 og 2 aukast noko. Også auka administrative kostnader må kompensast gjennom auka grunntakst. Det er ikkje utforma eit framlegg til alternativ løysing, og det er følgjeleg heller ikkje rekna på konsekvensane for takstnivå av ordningar som kan skjerme beburane ved bomstasjonane. Det må også vurderast om ein to-bomsløyning kan gje andre typer av uheldige effektar, som t.d. at meir av trafikken vil gå på sideveg.

Det er i bompengeproposisjonen for Svevatjørn- Rådal avsett 41 mill. 2014-kroner til utbetring av fv. 5158 for å delvis ivareta nytteprinsippet for beburane som må betale bompengar ved Nordvik. Fylkeskommunen startar no eit arbeid saman med dei to kommunane for å vurdere bruken av desse midlane.

Økonomi:

Takst- og rabattstruktur har ikkje direkte verknad på fylkeskommunen sitt budsjett, men ved stor svikt i inntekter eller forsinka oppstart av bompengeinnsamling, kan fylkeskommunal garanti verte utløyst.

Klima:

Takst- og rabattstruktur vil ha noko betydning for trafikk, og dermed for utslepp.

Folkehelse:

Takst- og rabattstruktur vil ha betydning for trafikk, og dermed for miljøbelastning langsetter veger.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Ikkje relevant

Konklusjon

Det vert rådd til å støtte Statens vegvesen sitt framlegg til takst- og rabattstruktur. Vidare råd fylkesdirektøren til at fylkeskommunen er i dialog med kommunane Bergen og Bjørnafjorden om eventuell politisk initiativ ovanfor Samferdselsdepartementet om ordningar som kan bidra til fritak for befolkninga i bygdene rundt bomstasjonane.