

## Møteinnkalling

<b>Utval:</b>	<b>Fylkesutvalet</b>
<b>Møtestad:</b>	Thon Hotel Sandven, Norheimsund
<b>Dato:</b>	12.06.2019
<b>Tid:</b>	09:15

Du vert med dette kalla inn til ekstramøte i fylkesutvalet 12. juni i Norheimsund.

### Program

Kl 09:15      Saksbehandling

#### **Til dette møte har følgjande meldt forfall:**

Kari Sørensen Bernardini (A) – Kjell G Håland (A) stiller som vara  
Roald Stenseide (FrP) – Gustav Bahus (FrP) stiller som vara

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast ved å fylle ut skjemaet på [www.hordaland.no/forfall](http://www.hordaland.no/forfall).

Innkallinga gjeld valde medlemmer i fylkesutvalet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemmer vil varamedlemmer bli kalla inn særskilt.

Anne Gine Hestetun  
utvalsleiar

## Sakliste

<b>Utvals- saknr</b>	<b>Innhald</b>	<b>Arkiv- saknr</b>	<b>U.Off.</b>
PS 123/19	Godkjenning møteinnkalling og sakliste		
PS 124/19	Godkjenning møtebok forrige møte		
PS 125/19	Referatsaker (meldingar)		
PS 126/19	Innkomne spørsmål frå politikarane		
PS 127/19	Ymse		
PS 128/19	Framlegg om endra bomstasjonsplassering i Åsane bydel	2019/11614	

**PS 123/19 Godkjenning møteinnkalling og sakliste**

**PS 124/19 Godkjenning møtebok forrige møte**

**PS 125/19 Referatsaker (meldingar)**

**PS 126/19 Innkomne spørsmål frå politikarane**

**PS 127/19 Ymse**



Arkivnr: 2019/11614-2  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	65/19	05.06.2019
Fylkesutvalet	128/19	12.06.2019
Fylkestinget	38/19	12.06.2019

**Framlegg om endra bomstasjonsplassering i Åsane bydel****Samandrag**

Bergen kommune har i brev datert 13. mai 2019 «Forslag til endret plassering av bompengestasjoner i Åsane – Ønske om behandling i Hordaland fylkeskommune» foreslått endringar i bomstasjonsplasseringar i Åsane. Saka har kome opp etter lokalt initiativ om å flytte bomstasjon i Tellevikvegen til Klauvaneset ved Nordhordlandsbrua, og nedlegging av bomstasjonane i Åsanevegen og i Åsanemyrane. Siv Ing Helge Hopen har i notat «2 av bomstasjonene i Åsane kan fjernes» argumentert for dette. Statens Vegvesen har kommentert Hopen sitt innspel i notat datert 8. mai «Prinsipper for bompengerekrutering - Faglig vurdering av forslag om endret bomstasjonsplassering». Begge desse notata er lagt ved denne saka.

Flytting av bomstasjon krev vedtak i Bergen bystyre og i Hordaland fylkesting. Det vil vere Statens Vegvesen, Vegdirektoratet som vurderer om føresetnaden i Prop 11 S (2017-2018) er oppfylt. Kravet er at inntektsgrunnlaget i bompengepakken ikkje vert svekka.

Hopen argumenterer for at framlegget er meir logisk, rettferdig og at det betre ivaretek nytteprinsippet. Det blir trekt frem at det berre er trafikk frå Hylkje/Haukås-området til sentrale Åsane som må betale bompengar for internreiser i Åsane bydel. Dette blir vurdert som brot på nytteprinsippet. Vidare er det argumentert for at det er eit meir rettferdig prinsipp at interntrafikken i Åsane bydel blir fritaken for bompengerekrutering, mens gjennomgangstrafikk, og trafikk frå Nordhordland betaler bompengar for reiser til Åsane.

Statens Vegvesen har vurdert konsekvensane for inntektsgrunnlaget i bompengepakken for Bergen basert på ulike kjelder. Det er ikkje mogleg å seie nøyaktig kva nettoeffekten vil bli, men dei vurderer at netto inntektseffekt ved å gjennomføre dei foreslåtte endringane av bomstasjonane i Åsane vil vere marginal og innanfor krava i Prop. 11 S (2017-2018).

Fylkesrådmannen peiker på at sjølv om intern trafikk i Åsane slepp å betale bompengar med endra bomstasjonsplassering, er det andre som blir råka av tiltaket. Det gjeld i første omgang reisande frå Nordhordland til Nordre Åsane, som i dag ikkje har bompengar. Vidare vil reisande mellom Nordhordland og Arna med dette framlegget måtte betale bompengar i begge retningar. Ved oppstart av Nordhordlandspakken vil det også bli innkreving av bompengar på begge sidar av Nordhordlandsbrua. Etter fylkesrådmannen si mening er det difor ikkje nødvendigvis slik at dei foreslåtte endringane i bomstasjonsplassering vil vere meir rettferdig enn dagens system. Det er heller ikkje meir i tråd med nytteprinsippet.

Per i dag har vi ikkje oversyn over effektane av utviding av bomstasjonane. Partane i Miljøløftet har lagt opp til å vurdere effektane av bomplasseringa etter eit år. Fylkesrådmannen meiner vi bør vente til vi ser

effekten av nye bomstasjonplasseringar og vurdere plasseringane av alle stasjonane i Bergen i ein samanheng. Fylkesrådmannen rår difor til å avvente vurdering av nedlegging/flytting av bomstasjonane i Åsane til dette er gjennomført.

**Økonomi:** Framlegget til endringar vil truleg ha mindre verknader for økonomien i Miljøløftet.

**Klima:** Konsekvensane for trafikken er usikker, men kan føre til litt meir trafikk med påfølgjande auka kilmagassutslepp.

**Folkehelse:** Konsekvensane for trafikken er usikker, men kan føre til litt meir trafikk med påfølgjande auka lokal forureining og støy.

**Regional planstrategi:** Ingen konsekvens.

### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget legg til grunn at framlegget om nedlegging av bomstasjonane Åsanevegen og i Åsanemyrane, samt flytting av bomstasjonen i Tellevikvegen til E39 ved Nordhordlandsbrua, vil vere innanfor dei krava som er sette til endringar i bompenger i Prop. 11 S (2017-2018).
2. Fylkestinget viser til framlegget til ny bomstasjonsplassering i Åsane fører til at reisande mellom Nordhordland og Nordre Åsane må betale bompengar, og at reisande mellom Nordhordland og Arna må betale bompengar begge vegar. Ny bomstasjonsplassering fører også til at det blir bompengeneinnkrevjing på begge sider av Nordhordlandsbrua ved oppstart av Nordhordlandspakken. Sjølv om reisande internt i Åsane bydel slepp å betale bompengar med den føreslåtte endringa i bomstasjonar i Åsane, meiner fylkestinget at dei føreslåtte endringane ikkje vil vere meir i tråd med nytteprinsippet eller er meir rettferdig enn dagens bomstasjonsplassering. Fylkestinget vil difor ikkje rå til endringar i bomstasjonsplassering i Åsane no.
3. Plassering av bomstasjonar og takstnivå i bomringen i Bergen skal evaluerast våren 2020 basert på erfaringstal for passeringar. Evalueringa skal gje grunnlag for å vurdere om dagens plassering av bomstasjonar i heile Bergen bør endrast.

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg

1 Notat Helge Hopen

2 SVV nota

t

**Fylkesrådmannen, 21.05.2019****Bakgrunn**

Bergen kommune har i brev datert 13. mai 2019 «Forslag til endret plassering av bompengestasjoner i Åsane – Ønske om behandling i Hordaland fylkeskommune» foreslått endringar i bomstasjonsplasseringar i Åsane. Saka har kome opp etter lokalt initiativ om å flytte bomstasjon i Tellevikvegen til Klauvaneset, og nedlegging av bomstasjonane i Åsanevegen og i Åsanemyrane. Siv Ing Helge Hopen har i notat «2 av bomstasjonene i Åsane kan fjernes» argumentert for dette. Statens Vegvesen har kommentert Hopen sitt innspel i notat datert 8. mai «Prinsipper for bompengeneinkreving - Faglig vurdering av forslag om endret bomstasjonsplassering». Begge desse notata er lagt ved denne saka.

Ved ein eventuell søknad om flytting av bomstasjonen, vil Statens vegvesen, Vegdirektoratet vurdere om føresetnaden i Prop. 11 S (2017-2018) for å kunne endre plasseringa av dei nemnte bomstasjonane er oppfylte. Dette krev vedtak i Bergen bystyre og i Hordaland fylkesting.

**Byvekstavtale i Bergen og bomstasjonsplasseringar**

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune forhandla våren 2017 med staten om ein byvekstavtale for Bergen. Avtalen sikra statleg bidrag til vidare utbygging av Bybanen, statlege midlar til tiltak for kollektiv, sykkel og gange, samt vidareføring av belønningsmidlar til drift av kollektivtrafikken. Byvekstavtalen bidreg til betre byluft, betre framkome, betre løysingar for miljøvenlege transportalternativ, og til at Bergen blir ein meir attraktiv by.

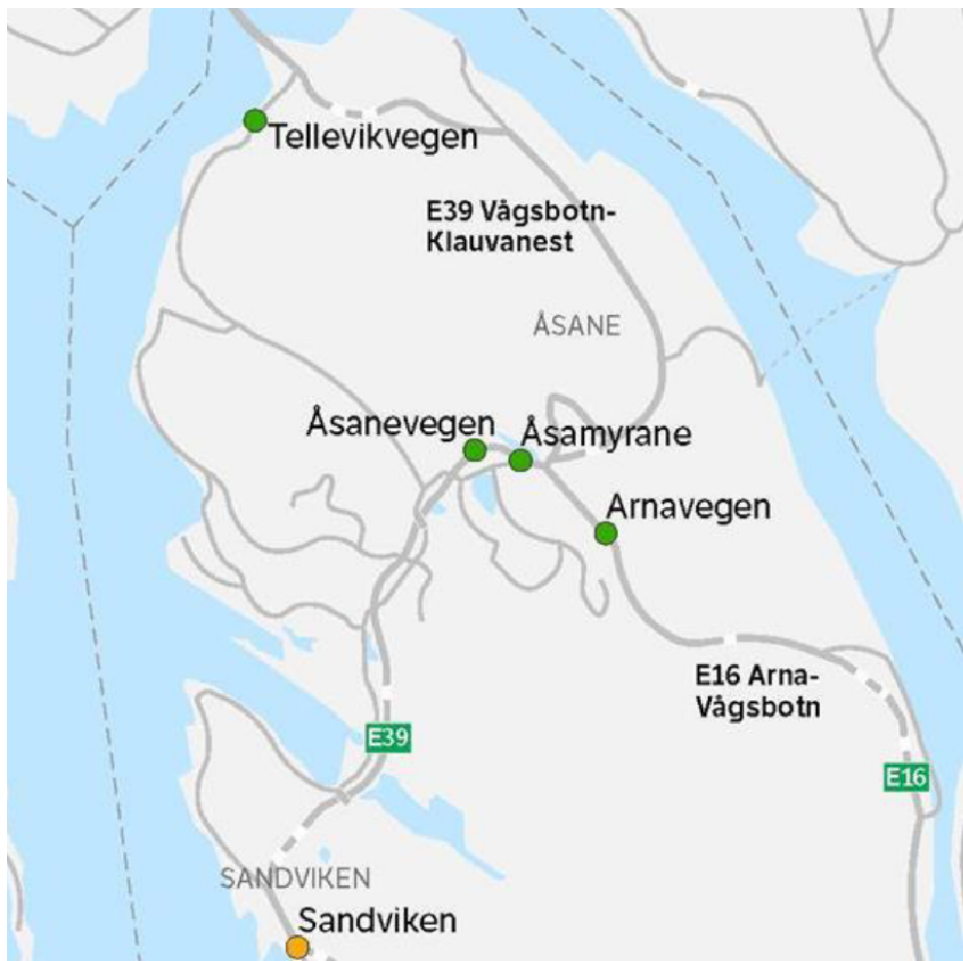
For å kunne inngå ein byvekstavtale som sikra statleg finansiering til prosjekt i Bergen, vart det krav om ein lokal finansieringsplan. I Bergen inngår bompengar i den lokale finansieringspakken. Det var ikkje rom for nye store investeringsprosjekt innanfor råmane av Bergensprogrammet. Forhandlingsutvalet fann på dette grunnlag å utvide bompengeneinkrevjinga i Bergen med supplerande bomstasjonar i bydelane for å bidra til å oppnå byvekstavtalen sitt mål om at veksten i persontransport skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

Gjennom å etablere nye bomstasjonar i bydelane blei bompengedyrden delt på fleire innbyggjarar. Ordninga blei vurdert som meir rettferdig, og det kan oppnåast ein trafikkdempande effekt, som er påkrevd for å nå måla i byvekstavtalen.

Bomstasjonane i bydelane blei plasserte ut frå omsynet om å fange opp trafikk som ikkje betalte bompengar i det gjeldande systemet, ut frå eit ønskje om å plassere så få bomstasjonar som mogleg, utan at det opna for lokale omkøyringsmoglegheiter.

I Åsane er bomstasjonen plassert på E39 Åsanevegen for å fange opp delar av interntrafikken i bydelen, mellom områda Hordvik/Haukås/Hylkje og sentrale Åsane. For å unngå uønska omkøyring, er det også plassert bomstasjon på fv. 243 Tellevikvegen og fv. 267 Åsamyrane.

Kartet nedanfor viser dagens plassering av bomstasjonar i Åsane/Sandvikområdet. Alle stasjonane har einvegsinnkrevjing i retning mot sentrum.



### Hopen sitt framlegg

Det ligg føre eit innspel frå Helge Hopen om å flytte bomstasjonen på E39 Åsanevegen til E39 ved Nordhordlandsbrua, og fjerne bomstasjonane på fv. 243 Tellevikvegen og fv. 267 Åsamyrane som hindrar omkøyring. Framlegget vil føre til at den interne trafikken i Åsane bydel ikkje betalar bompengar, men at bebuarane i Åsane betaler bompengar når dei reiser ut av eigen bydel.

Forslaget er berekna til å føre til redusert trafikkgrunnlag med om lag 1200 kjøretøy per døgn. Redusert inntekt blir i følgje Hopen sine utrekningar kompensert gjennom lågare driftskostnader, då bomstasjonane på fv. 243 Tellevikvegen og fv. 267 Åsamyrane utgår.

Hopen argumenterer for at framlegget er meir logisk, rettferdig og at det betre ivaretek nytteprinsippet. Det blir trekt fram at det berre er trafikk frå Hylkje/Haukås-området til sentrale Åsane som må betale bompengar for interne reiser i Åsane bydel. Dette blir vurdert som brot på nytteprinsippet. Vidare er det argumentert for at det er et meir rettferdig prinsipp at interntrafikken i Åsane bydel blir fritaken for bompengeneinnkrevjing, mens gjennomgangstrafikk, og trafikk frå Nordhordland betaler bompengar for reiser til Åsane.

### Statens vegvesen si vurdering

Statens Vegvesen har gjort ei vurdering av innspelet basert på ei vurdering av endringar i tal på passeringar. Mens trafikk mellom Hylkje/Haukås-området og Åsane slepp bompengar med Helge Hopen sitt framlegg, må trafikkantar mellom Nordhordland og Hylkje/Haukås betale. Vidare vil trafikk mellom Nordhordland og Arna måtte betale i begge retningar, i dag betalar dei berre i nordgåande retning i Arnavegen.

For å rekne ut trafikkgrunnlaget for dei som blir råka, har Statens Vegvesen sett på ulike metodar. Den første tabellen nedanfor er utrekningane over endringar i bompasseringar frå Siv Ing Helge Hopen, det andre er frå reisevaneundersøkingane (RVU, ei spørjeundersøking av reisevanar) og av regional transportmodell (RTM, ein modell Statens Vegvesen bruker for å kartleggje endringar i trafikkstraumar). Den siste tabellen nedanfor er oppsummering av nettoeffektane. Grøne tal er auka tal passeringar, og raude tal er reduksjon i tal passeringar.

	Nordhordland	Hylkje/Haukås	Åsane/Tertnes/Eidsvåg	Arna/mot øst
Nordhordland	-	600	3600	ikke tatt med
Hylkje/Haukås	-	-	1800	-

Trafikkfordeling i notat fra Helge Hopen

	Nordhordland	Hylkje/Haukås	Åsane/Tertnes/Eidsvåg	Arna/mot øst
Nordhordland	-	700	1900	500
Hylkje/Haukås	-	-	2400	-

Trafikkfordeling fra RVU

	Nordhordland	Hylkje/Haukås	Åsane/Tertnes/Eidsvåg	Arna/mot øst
Nordhordland	-	900	1900	1000
Hylkje/Haukås	-	-	1600	-

Trafikkfordeling fra RTM

Ut i frå dette blir nettoeffekten, altså total endring i bompasseringar, som følgjer basert på dei ulike metodane:

Metode	Nordhordland
Helge Hopen	-1200 ÅDT
RVU	-1200 ÅDT
RTM	+300 ÅDT

Tala som er basert på ulike kjelder er noko sprikande, og vi kan ikkje seie nøyaktig kva nettoeffekten vil bli. Statens Vegvesen vurderer likevel netto inntektseffekt ved å gjennomføre dei føreslåtte endringane av bomstasjonane i Åsane til å vere marginal og innanfor krava i Prop.11 S (2017-2018) om at seinare justeringar i pakken kan gjennomførast, så framt dei ikkje svekker inntektsgrunnlaget i pakken.

SVV delar likevel ikkje synspunkta om at innkrevjing er eit brot med nytteprinsippet. Dei store prosjekta i pakka er utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen og Åsane, Kollektiv vest og bidrag til Ringveg øst. Bybaneutbygginga omfattar i tillegg til sjølve baneinfrastrukturen også tilbod til gåande og syklende, samt tilførselsveggar og tilpassingar i kollektivtilbodet i bydelen der banen blir bygd. Nytteprinsippet tilseier at dei som har nytte av det prosjektet bompengar finansierer skal betale bompengar, og at dei som betaler bompengar skal ha nytte av prosjektet. I bypakkane er det lagt til grunn at trafikantane som betaler bompengar skal ha nytte av tiltaka i pakken, gjennom betra kollektivtilbod, betre tilrettelegging for gåing og sykling, auka trafikktryggleik, betre framkome for alle trafikantgrupper, og meir miljøvenleg transport.

Statens vegvesen deler ikkje vurderinga om at flytting av bomstasjonen til kommunegrensen gir betre samsvar med nytteprinsippet. Slik Statens vegvesen vurderer forslaget, vil interntrafikken i Åsane bydel, i større grad enn gjennomgangstrafikk frå Nordhordland, ha nytte av programområdetiltaka som blir gjennomførte i Åsane. Ved å flytte bomstasjonen frå E39 Åsaneveien til E39 ved Nordhordlandsbrua vil gjennomgangstrafikken frå nord til aust betale bompengar utan å få nytte, samtidig som den interne trafikken frå de nordlige områda i Åsane til Åsane sentrum ikkje betaler bompengar, men får nytte.

SVV viser til at tilsvarande utfordringar om at bompengestasjonar deler bydelar, også finnast i andre delar av byen.



## Protokollmerknad frå møte 2. mai 2019 om Ringveg aust.

I samband med referatsak 47/2019 Finansiering av Ringveg aust vart det slik protokollmerknad frå A, Sp, KrF, H og MDG:

«MISA viser til Fylkestingsvedtak juni 2018 om ringveg aust:

Utdrag:

Fylkestinget i Hordaland forventar at tidlegare løfte om å bygging av ein E39 til erstatning for Nyborgtunnelen vert haldne, og at stortingsfleirtalet sitt vedtak om å prioritera oppstart av ringveg aust med prosjektet Klauvaneset-Vågsbotn vert fylgd opp og får byggjearstart snarast.

Fylkestinget i Hordaland krev at planprogram, kommunedelplan og reguleringsplanarbeid for strekninga får høgste prioritet slik at prosjektet kan prioriterast opp i samband med rulleringa av NTP og i handsaming av statsbudsjettet.»

Misa viser vidare til St.prop for bypakke Bergen, der ein føreset 1,5 MRD i kontantbidrag til dei tre riksvegprosjekta på Ringveg aust.»

### Fylkesrådmannen sine vurderingar

Fylkesrådmannen konstaterer at det truleg kan la seg gjere å flytte bomstasjonen i Telleviksvegen til E39 Åsanevegen ved Nordhordlandsbrua og leggje ned dei to andre ved Vågsbotn innanfor dei krava som er stilte i Prop.11 S (2017-2018). Det vil gjere at bebuarane i Åsane Nord slepp å betale bompengar for reiser internt i Åsane bydel. Dette vil sjølvstundt vere ein fordel for bilistane i dette området, og det vil redusere dei totale innkrevjingskostnadene til bypakke Bergen.

Samstundes er det som Statens Vegvesen viser, andre som blir råka av tiltaket. Det gjeld i første omgang reisande frå Nordhordland til Nordre Åsane, som i dag ikkje har bompengar. Vidare vil reisande mellom Nordhordland og Arna med dette framlegget få bompengar i sørgåande retning på E16 Arnavegen, i tillegg til i nordgåande retning som i dag. Etter fylkesrådmannen si meining er det difor ikkje slik at dei føreslåtte endringane vil vere meir rettferdig enn dagens system. Det er heller ikkje meir i tråd med nytteprinsippet. Det er ulike grupper som blir råka. Fylkesrådmannen vil også peike på at i Nordhordlandspakken som er vedteke i Stortinget, er det føresett ein bom på Flatøy på andre sida av Nordhordlandsbrua. Den får tovegsinnkrevjing, og det er føresett ein gjennomsnittleg bomtakst på 12-14 kroner. Bomstasjonen på Flatøy skal etter planen starte innkrevjing i løpet av 2019. Køyrande mellom Nordhordland og Bergen må difor betale bompengar på begge sider av brua.

Det er også innanfor korte distansar og internt i bydelane det er størst potensiale for reduksjon i biltrafikken ved auka sykkel, gange og samkøyring. I så måte vil endringane som er føreslåtte i mindre grad leggje til rette for endringar i transportmiddelfordelinga, då det i større grad er intern trafikk på relativt korte avstandar i nordre bydel som får redusert bompengebelasting.

Per i dag har vi ikkje oversyn over endringar i trafikkstraumane etter innføring av dei nye stasjoane. Partane i Miljøløftet har lagt opp til å vurdere effekten av bomplasseringa etter eit år. Fylkesrådmannen rår til å avvente vurdering av nedlegging av/flytting av bomstasjonane i Åsane til dette er gjennomført. Vi vil då vite meir om effektane i reisemønster som følgje av ny bomstasjonsplassering. Bomstasjonsplassering kan med dette bli vurdert i ein samanheng for heile Bergen.

Fylkesrådmannen konstaterer at det er kome krav frå kommunane i Nordhordland om at flytting av bom til like ved Nordhordlandsbrua inneberer at E39 må prioriterast på strekninga mellom Klauvaneset og Nyborg.

Planprogrammet for E39/E16 Klauvaneset-Nyborg- Arna vert venteleg snart sendt ut på høyring. Vidare planlegging vil ta noko tid, og Statens Vegvesen anslår at det kan vere mogleg med byggjearstart i 2025 om prosjektet får midlar gjennom Nasjonal transportplan 2022-33 og gjennom dei årlege løyvingane på statsbudsjettet. Gjennom NTP-prosessen vil det vere opp til fylkestinget å prioritere mellom dette prosjektet

og andre riksvegprosjekt i Hordaland. Denne prioriteringa vil vere eit viktig signal til Storting og Regjering om prioriteringsrekkefølge for riksvegprosjekt i fylket.

Fylkesrådmannen vil elles vise til at utbygging av bybane til Åsane og utbetring av riksveg blir finansierte gjennom to ulike løyvingar i statsbudsjettet. Dei statlege midlane til desse prosjekta er følgjeleg ikkje i direkte konkurranse med kvarandre.

Samstundes kan det vere utfordrande å delfinansiere begge desse prosjekta gjennom brukarbetaling, avhengig av statleg finansieringsdel for prosjekta. Korleis finansiering av dette skal løysast, vil dels bli fastsett i Nasjonal transportplan 2022-2033, og dels gjennom forventa nye forhandlingar om revidert byvektstavtale etter vedtak av ny Nasjonal transportplan, truleg i 2022. Fylkesrådmannen meiner det må vere eit krav om at staten tek eit større ansvar for utbygging av kollektivtrafikk i storbyområda. Vi bør unngå å kome i ein situasjon der bybanen må vente på utbygging for å kunne finansiere E39 Vågsbotn-Klauvaneset. Det vil kunne føre til auka biltrafikk inn mot Bergen sentrum, utan at ein får bygd opp eit konkurransedyktig alternativ for kollektivtrafikk og for sykkel mellom sentrale delar av Bergen og Åsane.

Fylkesrådmannen viser elles til sak om byvektstavtale som blir handsama parallelt med denne saka. I framlegget til byvektstavtale ligg det inne at E39 Vågsbotn-Klauvaneset må prioriterast gjennom NTP 2022-2033.

## 2 av bomstasjonene i Åsane kan fjernes

### **Sammendrag**

Ny løsning for plassering av bomstasjoner i Åsane vil gi:

- et mer rettferdig og logisk bompengesystem
- bedre måloppnåelse for nytteprinsippet
- et mer effektivt bomsystem med lavere driftskostnader
- like god inntjening og bidrag til nullvekstmålet

Ved å flytte 1 bomstasjon og fjerne 2 andre bomstasjoner i Åsane, vil problemet med å belaste interne bydelsreiser til skole, butikk, lege og idrettsanlegg forsvinne. Beboere på Hylkje og Haukås som med dagens bompengeløsning er de eneste i bydelen som betaler bompenger for interne bydelsreiser, og som vil få lite eller ingen nytte av bompengene, kan med ny løsning kjøre ungene på trening gratis, slik alle andre i nordre bydel kan i dag.

Overordnede mål med bompengoordningen ivaretas like bra eller bedre enn dagens system.

### **Løsningen**

Løsningen er enkel. Bomstasjonen i Tellevikveien flyttes ut ved Nordhordlandsbroen, og de 2 bommene på Nyborg fjernes.

### **Mer logisk, rettferdig og bedre ivaretagelse av nytteprinsippet**

Ny bomplassering danner en ytre ring rundt Åsane bydel der all gjennomgangstrafikk og trafikk inn/ut av bydelen betaler, mens interntrafikken i bydelen unngår betaling.

Dette er et mer logisk og rettferdig system. I dag må all trafikk nord for Bergen betale når de skal til eller gjennom Bergen, unntatt hvis de skal til Hylkje/Haukås – her kjører de gratis. Dette er ikke logisk. Samtidig er Hylkje/Haukås eneste del av Åsane som må betale for internreiser i bydelen, mens de fleste andre deler av nordre bydel kjører gratis og får i tillegg mest nytte av bompengene (bybane, sykkelvei etc). Dette er brudd på nytteprinsippet.

### **Åsane bidrar fortsatt like mye som andre bydeler**

Ny løsning tar bort urimelig bompengbelastning på interntrafikk som ikke får nytte av bompengene. Dette betyr ikke at Åsane slipper billigere unna enn andre bydeler. Hele Åsane/Eidsvåg/Ytre Sandviken-sonen vil med ny løsning måtte betale hver gang de skal inn/ut av bydelen, og all gjennomgangstrafikk i Åsane må betale. Prinsippet er det samme i blant annet Fyllingsdalen og Arna bydel. Bomstasjonene i bydelene i sør og vest belaster delvis interntrafikk og delvis trafikk inn/ut av bydelene. Dette kan begrunnes med at i sør og vest kommer nye veiprosjekter med egen bompengoordning (E39 til Os og Sotrasambandet). Det vil av den grunn være vanskelig å plassere bomstasjoner inn mot kommunegrensene i sør og vest for å etablere soner rundt bydelene. At interntrafikk i bydelene i sør og vest må betale er mer legitimt fordi her har trafikantene fått og får mye igjen for pengene i form av nye veier, bybane og sykkelveier. Åsane har ikke fått noe igjen for bompengene siste 35 år.

### **Bom ved Nordhordlandsbroen kan brukes til å finansiere Nordhordlandstunnelen**

I nord kan bomstasjon ved Nordhordlandsbroen samordnes med framtidig finansiering av ringvei øst, nordre del ved at dette prosjektet allerede er inne i Bypakken for Bergen med et investeringsbidrag på 1,5 mrd. Dette kan gjøres enkelt ved at bomstasjonen på et gitt tidspunkt kobles fra Bypakken i Bergen og benyttes til å finansiere ringvei øst, Nordhordlandstunnelen med tilpasning av takstnivået etter behov. Bomstasjonen vil med dagens takster ha en inntekt på ca. 150 mill.kr. Dette samsvarer med forutsatt årlig bidrag til ringvei øst i bompengesøknaden for Bypakke Bergen (f.o.m. 2027). På denne måten ivaretas nytteprinsippet godt ved at innbetalingene ved bomstasjon på E39 ved Nordhordlandsbroen etter hvert går i sin helhet til Nordhordlandstunnelen. Bomstasjonen er riktig plassert.

### **Nullvekstmålet ivaretas**

Foreløpige, grove trafikkberegninger (som kan etterprøves med trafikkmodell) indikerer at netto trafikkgrunnlag og dermed finansieringsgrunnlaget, endres lite (reduisert trafikkgrunnlag på ca. 1.200 ÅDT, tilsvarende 0,5% av samlet bompeng grunnlag på ca. 250.000 ÅDT). Ved at trafikken som belastes med bompenger blir omtrent den samme som i dagens system, vil ny løsning ikke ha merkbar innvirkning på målsettingen om at bompengordningen skal bidra til nullvekst i personbiltrafikken.

### **Inntektene opprettholdes**

Det forventes bare marginale endringer i netto finansieringsgrunnlag som følge av endringene. Inntektstapet pga. et redusert trafikkgrunnlag på ca. 1.200 ÅDT kompenseres langt på vei ved innsparte driftskostnader på ca. 6 mill.kr. årlig ved å fjerne 2 bomstasjoner. Grove beregninger indikerer at det trengs ca. 8-900 ÅDT for å dekke driftskostnadene for de 2 bomstasjonene som fjernes. Ny løsning er mer effektiv ved at en større andel av bompengene vil gå til utbygging.

### **Gjennomføring**

Bystyret har gjennom vedtak av 31.5.2017 lagt opp til å evaluere ordningen:

«Ved plassering av nye bomstasjoner er det viktig at en tar hensyn til lokalmiljøet med faktorer som skolekrins, barnehager, lokale fritidsaktiviteter og andre tjenester. Det bør også være en god balanse mellom geografisk økonomisk fordeling og de veistrekninger/ kollektivtilbud som skal bygges. Generelt bør en i den videre prosessen være åpen for innspill fra lokalmiljøet om plasseringen av de ulike bomstasjonene for best mulig å redusere ulempene for nærmiljøene.»

Dette er fulgt opp i vedtak av 19.9.2018, Merknad 3:

«Bystyret erkjenner at plassering av nye bomstasjoner alltid vil ha ulemper for nærmiljøet de plasseres i, og at dette er forhold som veies opp mot formålet om å regulere trafikk og sikre inntekter til bypakken. Noen plasseringer fremstår likevel som mer krevende enn andre, og bystyret ber om en evaluering av trafikale konsekvenser av de nye bomstasjonene. Slik evaluering skal brukes til å vurdere behov for flytting av enkeltstasjoner, dersom det identifiseres forslag til alternativ plassering som vil ha mindre ulemper for lokalmiljø og samtidig virker etter intensjonene mht trafikkregulering og inntekter.»

St.prp.11S om Bypakke Bergen åpner for å endre bomplassering:

«Samferdselsdepartementet legg til grunn at bomstasjonsplasseringa kan endrast på eit seinare tidspunkt, under føresetnad av at det er lokal semje om dette og endringane ikkje svekkjer økonomien i bypakka.»

For bomplasseringen i Åsane er det ikke behov for tid til å se på endringer i trafikkmønster etc. siden systemet er tett og det er ikke omkjøringsmuligheter for trafikken.

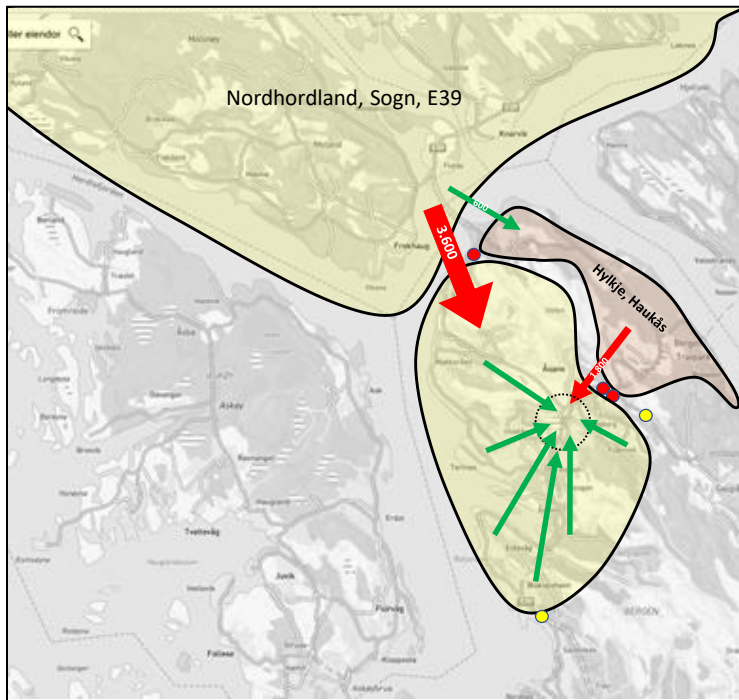
Endringsforslaget som her er beskrevet er knyttet til prinsipielle forhold vedrørende nytteprinsippet, logikk og rettferdighet. Dette betyr at det kan fremmes en egen sak om endringer i bomplassering i Åsane nå, mens øvrig evaluering kan gå over noe lengre tid.

Videre saksgang blir med dette:

- administrativ behandling/saksutredning (Bergen kommune og fylkeskommunen)
- politisk behandling Bergen kommune og fylkeskommunen
- gjennomføring

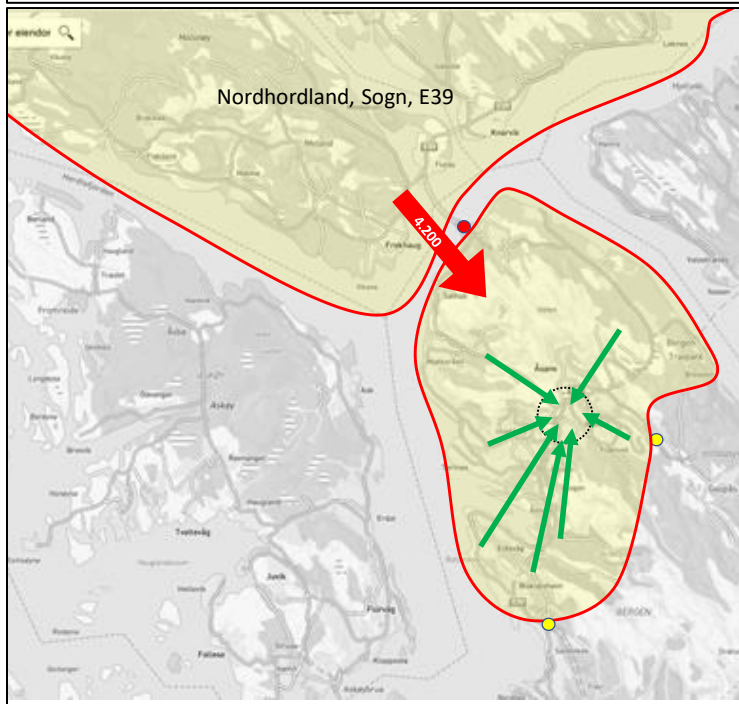
Skissene som følger oppsummerer dagens situasjon og forslag til ny løsning.

Bergen, 23. april 2019  
Sivilingeniør Helge Hopen



- Ideen med ytre bomring er å dele byrden på flere + å gi trafikkdempende effekt for å nå nullvekstmålet.
- Nytteprinsippet er lagt til grunn: De som betaler bompenger skal ha nytte av tiltakene, og de som har nytte av tiltakene skal betale bompenger
- Begrunnelsen for bomplasseringen i Åsane er at systemet også skal dempe biltrafikken internt i bydelen, ikke bare innfartstrafikk og gjennomgangstrafikk.
- I realiteten fanger de 3 røde bomstasjonene primært opp innfartstrafikk fra sone Nordhordland/E39 til sone Åsane/Eidsvåg/Ytre Sandviken (ca. 3.600 ÅDT)
- 2 av de tre røde bomstasjonene har kun til hensikt å hindre lekkasje på lokalveier (Åsamyrane, Tellevikvegen)
- Kun internttrafikk mellom Hylkje/Haukås-sonen og resten av Åsane bydel belastes (ca. 1.800 ÅDT). Dette er bare en liten andel av internttrafikken i bydelen. All øvrig internttrafikk i Åsane/Eidsvåg/Ytre Sandviken-sonen kjører gratis (illustrert med grønne piler).
- Hylkje/Haukås betaler men får ikke nytte av tiltakene i Miljøløftet. De fleste andre delene av bydelen får nytte av bybanen og sykkelveier, men kjører gratis. Dette er i strid med nytteprinsippet.
- Ineffektivt og kostbart driftsopplegg (kun 1.800 ÅDT pr. bom)

**Vedtatt bompenge-løsning**  
**Nordre bydel (5 bomstasjoner)**  
 → Betaling  
 → Gratis  
 Netto bompengegrunnlag: 5.400 ÅDT



- 1 bomstasjon på E39 v/ Nordhordlandsbroen fanger opp omtrent det samme trafikkgrunnlaget
- 2 bomstasjoner kan fjernes, store besparelser i driftskostnader.
- Uendret situasjon for trafikken fra Nordhordland/E39, eneste endring er at trafikk mellom E39/Nordhordland og Haukås/Hylkje også må betale (ca. 600 ÅDT).
- Alle delområder i Åsane likestilles, og man unngår man bompengebelastning på intern bydelstrafikk mellom boliger, skole og idrettsanlegg etc.
- Fortsatt vesentlig bidrag til trafikkdemping og nullvekstmålet ved at all gjennomgangstrafikk i Åsane + all trafikk inn/ut av bydelen må betale bompenger.
- Samlet bompengegrunnlag bare svakt redusert (fra ca. 5.400 til ca. 4.200 ÅDT).
- Mer rasjonelt innkrevningssystem (4.200 ÅDT pr. bom)
- Konklusjon: Ivaretar målene med ytre bomring ca. like bra (gul tekst) eller bedre (grønn tekst) enn dagens løsning:
  - Deler byrden på flere (ca. samme trafikk som fanges opp)
  - Trafikkdempende effekt (ca. like mye trafikk belastes)
  - Mer rettferdig
  - Mindre konflikt med nytteprinsippet
  - Mer effektivt og økonomisk rasjonelt (2 færre bomstasjoner)

**Alternativ bompenge-løsning**  
**Nordre bydel (3 bomstasjoner)**  
 → Betaling  
 → Gratis  
 Netto bompengegrunnlag: 4.200 ÅDT



## Statens vegvesen

Bergen kommune  
Postboks 7700  
5020 BERGEN

Kirsti Arnesen

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/telefon:  
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:  
17/67842-22

Deres referanse:

Vår dato:  
08.05.2019

### Prinsipper for bompengeneinnkreving – Faglig vurdering av forslag om endret bomstasjonsplassering i Åsane

Statens vegvesen, Region vest viser til mottatt bestilling av faglig vurdering av forslag om endret bomstasjonsplassering i Åsane. Forslaget er begrunnet med notat fra Helge Hopen, datert 23.04.2019. Dette brevet beskriver bakgrunnen for valgt innkrevingssystem i Bypakke Bergen/Miljøløftet, og gir en vurdering av det fremsatte forslaget. Til slutt i brevet er det vist prosess for justeringer av innkrevingssystemet i bypakken.

#### Bakgrunn for utvidelse av bomringen i Bergen

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune forhandlet våren 2017 med staten om en byvekstavgift for Bergen. Avtalen sikrer statlig bidrag til videre utbygging av Bybanen, statlige midler til tiltak for kollektiv, sykkel og gange, samt videreføring av belønningssmidler til drift av kollektivtrafikken. Byvekstavtalen bidrar til bedre byluft, bedre fremkommelighet, bedre løsninger for miljøvennlige transportalternativer, og til at Bergen blir en mer attraktiv by.

For å kunne inngå en byvekstavgift som sikrer statlig finansiering til prosjekter i Bergen, var det krav om en lokal finansieringsplan. I Bergen inngår bompenger i den lokale finansieringspakken. Det var ikke rom for nye store investeringsprosjekter innenfor rammene av Bergensprogrammet. Forhandlingsutvalget besluttet på den bakgrunn å utvide bompengeneinnkrevingen i Bergen, med supplerende bomstasjoner i bydelene, for å bidra til å oppnå byvekstavtalens mål om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Gjennom å etablere nye bomstasjoner i bydelene ble bompengedyrden fordelt på flere innbyggere. Ordningen ble vurdert som mer rettferdig, og det oppnås en trafikkdempende effekt, som er påkrevd for å nå målene i byvekstavtalen.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Postboks 43  
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Nygårdsgaten 112  
5008 BERGEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Bomstasjonene i bydelene ble plassert ut fra hensynet om å fange opp trafikk som ikke betalte bompenger i det gjeldende systemet, ut fra et ønske om å plassere så få bomstasjoner som mulig, uten at det åpnet for lokale omkjøringsmuligheter.

I Åsane er bomstasjonen plassert på E39 Åsanevegen for å fange opp deler av interntrafikken i bydelen, mellom områdene Hordvik/Haukås/Hylkje og sentrale Åsane. I likhet med bomstasjonene i de andre bydelene er innkrevningsretningen mot Bergen sentrum. For å unngå uønsket omkjøring, er det også plassert bomstasjon på fv. 243 Tellevikvegen og fv. 267 Åsamyrane.

### **Innsendt forslag**

Det foreligger et innspill fra Helge Hopen om å flytte bomstasjonen på E39 Åsanevegen til E39 ved Nordhordlandsbrua, og fjerne bomstasjonene på fv. 243 Tellevikvegen og fv. 267 Åsamyrane som hindrer omkjøring. Forslaget medfører at den interne trafikken i Åsane bydel ikke betaler bompenger, men at beboerne i Åsane betaler bompenger når de reiser ut av egen bydel.

Forslaget er beregnet å medføre redusert trafikkgrunnlag med om lag 1 200 kjøretøy per døgn. Redusert inntekt kompenseres gjennom lavere driftskostnader, da bomstasjonene på fv. 243 Tellevikvegen og fv. 267 Åsamyrane utgår.

Hopen argumenterer for at forslaget er mer logisk, rettferdig og at det bedre ivaretar nytteprinsippet.

### **Faglig vurdering av innsendt forslag**

#### **Trafikkgrunnlag**

Statens vegvesen har gjennomgått trafikkgrunnlaget Helge Hopen har presentert i forbindelse med forslag om endret bomstasjonsplassering i Åsane. Det finnes ikke full oversikt over de berørte reisestrømmene, men SVV har benyttet grunnlaget vi har tilgjengelig for å gi et overslag over trafikkgrunnlaget. Det er benyttet data fra reisevaneundersøkelser og resultater fra transportmodeller. De to metodene gir ikke helt konsistente svar.

#### ***Reisevaneundersøkelse (RVU)***

Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2013 er benyttet i analysen. Det foreligger i disse dager en ny RVU for 2018, men denne er på nåværende tidspunkt ikke tilstrekkelig gjennomgått, til å gjøre analyser på dette nivået. Svakheten med å bruke 2013-data er at det har skjedd en betydelig næringsutvikling i Eikås-/Haukåsområdet. Det er derfor grunn til å tro at dagens turproduksjon mellom dette området og de omkringliggende områdene er større i dag enn de var i 2013. Hvordan dette fordeler seg mellom trafikk til og fra Nordhordland og trafikk til og fra Åsane er vanskelig å gi noen presise anslag på. RVU-data dekker også bare kommunene Meland, Lindås, Radøy og Austrheim. Det betyr at de øvrige kommunene (Masfjorden, Fedje og Modalen) samt fjerntrafikk ikke er en del av dette grunnlaget. For

øvrige er grunnlaget i RVU 2013 av god kvalitet og gir på mange områder gode estimat på reisestrømmer i Bergensområdet.

### **Regional transportmodell (RTM)**

Det er benyttet Selected link-plot for å kunne isolere de ulike reisestrømmene. RTM beregner trafikk med utgangspunkt i hvor folk bor, arbeidsplasser og transporttilbudet. Modellen beregner så sannsynligheter for om det foretas en reise, hvor denne går, med hvilket reisemiddel og til slutt hvilken rute en velger. Dette er helt syntetiske matriser, men modellen stemmer godt overens på overordnet nivå. Den må likevel brukes med forsiktighet på mer detaljert geografisk nivå. Modellen bør likevel gi et godt beslutningsgrunnlag sammen med RVU-data. Det er ikke kjørt egne analyser på å flytte bomstasjonene i modellen, og trafikkgrunnlaget er tatt ut slik det er beregnet med dagens tre bomstasjoner i området.

### **Resultat fra trafikkanalysen**

Under er det vist oppsummerende trafikkfordelingsmatriser for ulike reisemål for å vurdere effekten av endret innkrevningssystem i Åsane. Ved å etablere bomstasjon på E39 ved Nordhordlandsbrua og fjerne de to bomstasjonene på Tellevikvegen og Åsamyrane får vi følgende effekter (grønne tall viser økt antall passeringer, røde tall viser bortfall av passeringer):

	Nordhordland	Hylkje/Haukås	Åsane/Tertnes/Eidsvåg	Arna/mot øst
Nordhordland	-	600	3600	Ikke tatt med
Hylkje/Haukås	-	-	1800	-

Trafikkfordeling i notat fra Helge Hopen

	Nordhordland	Hylkje/Haukås	Åsane/Tertnes/Eidsvåg	Arna/mot øst
Nordhordland	-	700	1900	500
Hylkje/Haukås	-	-	2400	-

Trafikkfordeling fra RVU

	Nordhordland	Hylkje/Haukås	Åsane/Tertnes/Eidsvåg	Arna/mot øst
Nordhordland	-	900	1900	1000
Hylkje/Haukås	-	-	1600	-

Trafikkfordeling fra RTM

Nettoeffektene av de tre analysene er som følger:

Metode	Nordhordland
Helge Hopen	-1200 ÅDT
RVU	-1200 ÅDT
RTM	+300 ÅDT

### **Kommentarer til SVV sin analyse**

RVU-data gir i likhet med Hopen sine tall en netto nedgang på 1200 kjt. pr døgn. Det er da ikke regnet med avvising av trafikk på de to trafikkstrømmene fra Nordhordland til Hylkje/Haukås og til Arna/mot øst, som i dag ikke betaler. Det er derfor grunn til å tro at nedgangen kan bli noe større enn 1200. kjt. Vi ser at trafikkstrømmene avviker en del fra Helge Hopen sine tall. Trafikk fra Nordhordland til Åsane/Tertnes/Eidsvåg er langt lavere i



RVU-data og langt høyere fra Nordhordland til Hylkje/Haukås enn i Hopen sin analyse. Grunnen til at vi i utgangspunktet da ikke får større netto nedgang i betalende kjøretøy er at vi også tar med trafikk fra Nordhordland mot Arna og mot øst. I likhet med trafikk fra Nordhordland til Hylkje/Haukås betaler heller ikke denne trafikken bompenger i den retningen i dag. De betaler derimot i motsatt retning på E16 i Blindheimsdalen. Denne trafikkstrømmen vil derfor bli belastet bompengavgift også på returreisen.

Dersom en legger RTM til grunn vil en kunne få en liten netto økning i trafikkgrunnlaget ved å flytte stasjonene. Da har vi ikke tatt hensyn til at det kan bli en avvising av trafikken som må betale i en ny situasjon ved Nordhordlandsbrua. Reelt sett vil derfor den sannsynlige effekten være omtrent null. Mye av forskjellen mellom RVU- og RTM-resultatet er at RTM estimerer en mye høyere trafikk fra Nordhordland mot Arna og videre mot øst. Det er vanskelig å vurdere hvor fasiten ligger.

Anbefalt nivå på netto endring i trafikkgrunnlaget ligger derfor på en reduksjon på mellom 0 og 2000 kjøretøy i et bomsystem i Åsane med bomstasjon på Nordhordlandsbroen i forhold til dagens system med 3 stasjoner.

### **Økonomiske konsekvenser**

I Prop. 11 S (2017–2018) er det åpnet for at bomstasjonsplasseringene i Bypakke Bergen kan endres på et senere tidspunkt, under forutsetning av at det er lokal tilslutning til det, og at endringen ikke svekker økonomien i pakken.

Gjennomsnittlig inntekt per passering i Bypakke Bergen er ventet å ligge på om lag kr 12 fra 6. april 2019, når innkrevingen i de nye bomstasjonene er i drift. Ved å legge til grunn et bortfall av trafikk mellom 0 og 2000 kjøretøy per døgn, og kr 12 i gjennomsnittlig inntekt per passering, er det ventet en reduksjon i bompenginntekten mellom 0 og 8,7 mill. kr per år.

Ved å avvikle to bomstasjoner i bypakken, vil driftskostnadene reduseres noe. På et helt grovt nivå er det ventet samlede driftskostnader i bypakken på om lag 90 millioner kroner årlig etter innføring av bompengavgift i de nye bomstasjonene. Dersom en reduserer antallet bomstasjoner med 2, vil en trolig redusere driftskostnadene med om lag 4–6 millioner kroner årlig. Det vil tilkomme kostnader i forbindelse med flytting av bomstasjon og istandsetting av vegen på om lag 1 mill. kr.

Netto inntektseffekt ved å gjennomføre den foreslåtte justeringen av bomstasjonene i Åsane er ventet å ligge mellom en økning på 6 mill. kr, og et tap i underkant av 5 mill. kr. Antagelig vil inntektseffekten være marginal.

### **Nytteprinsippet**

I notatet til Hopen er det trukket frem at det bare er trafikk fra Hylkje/Haukås-området til sentrale Åsane som må betale bompenger for internreiser i Åsane bydel. Dette blir vurdert

som brudd på nytteprinsippet. Videre er det argumentert for at det er et mer rettferdig prinsipp at interntrafikken i Åsane bydel blir fritatt for bompengeneinnkreving, mens gjennomgangstrafikk, og trafikk fra Nordhordland betaler bompenger for reiser til Åsane.

I Bypakke Bergen/Miljøløftet er det planlagt å gjennomføre prosjekt og tiltak i Bergen for om lag 29 mrd. kroner. De store prosjektene i pakken er utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen og Åsane, Kollektiv vest og bidrag til Ringveg øst. Bybaneutbyggingen omfatter i tillegg til selve baneinfrastrukturen også tilbud til gående og syklende, samt tilførselsveier og tilpasninger i kollektivtilbudet i bydelen banen bygges til. I tillegg til de store prosjektene er det i Miljøløftet en betydelig satsing på mindre tiltak innenfor programområder – det vil si mindre tiltak innenfor kollektivtransport, sykkel, gange, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Programområdemidlene i bypakken er til sammen om lag 9,5 mrd. kroner til tiltak i alle bydeler.

Gjennom Bergensprogrammet og senere gjennom Miljøløftet har fylkeskommunen og staten forpliktet seg til å bidra med midler til tiltak i Bergen. Det er ikke gitt at midlene ville blitt prioritert til tiltak i Bergen kommune dersom kommunen ikke hadde stilt lokal finansiering til rådighet. Flere av prosjektene som er realisert gjennom Bergensprogrammet ligger i Åsane bydel. Påstanden om at beboerne i Åsane bydel ikke har, eller har hatt, nytte av bompengene er i beste fall unyansert.

Nytteprinsippet tilsier at de som har nytte av prosjektet bompenger finansierer skal betale bompenger, og at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet. Prosjekter som bruer, tunneler og strekningsvise motorveitbygginger uten muligheter for trafikklekkasje til gammel veg, har som regel høy grad av oppfyllelse av nytteprinsippet. For bompengepakker, og bypakker spesielt, er kravet om direkte sammenheng mellom nytte og betaling mindre strengt. I bypakkene er det lagt til grunn at trafikantene som betaler bompenger skal ha nytte av tiltakene i pakken, gjennom bedret kollektivtilbud, bedre tilrettelegging for gåing og sykling, økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper, og mer miljøvennlig transport. Det er ikke tilsvarende krav om at alle turer som belastes bompenger skal kjøre på ny veg, slik tilfellet er ved bygging av enkeltprosjekt som tunneler, bruer eller strekningsvise motorvegprosjekt.

Statens vegvesen deler ikke vurderingen om at flytting av bomstasjonen til kommunegrensen gir bedre samsvar med nytteprinsippet. Slik Statens vegvesen vurderer forslaget, vil interntrafikken i Åsane bydel, i større grad enn gjennomgangstrafikk fra Nordhordland, ha nytte av programområdetiltakene som gjennomføres i Åsane. Ved å flytte bomstasjonen fra E39 Åsaneveien til E39 ved Nordhordlandsbrua vil gjennomgangstrafikken fra nord til øst betale bompenger uten å få nytte, samtidig som den interne trafikken fra de nordlige områdene i Åsane til Åsane sentrum ikke betaler bompenger, men får nytte.

### **Rettferdighet**

Statens vegvesen har forståelse for at bompengesystemet kan oppfattes urettferdig. I Åsane handler rettferdighetsdiskusjonen, slik vi forstår den, om at enkelte områder

bompengebelastes, og andre områder ikke. Statens vegvesen har ikke konkret vurdert et mer omfattende innkrevingsystem i Åsane som vil gi høyere antall bompengebelastede turer i bydelen, men har registrert at det er kommet inn forslag til komité for miljø og byutvikling som innebærer etablering av flere bomstasjoner i Åsane bydel, for å utjevne forskjellene i hvilke områder som betaler, og ikke betaler bompenge i bydelen. Dette kan gjøre at systemet oppfattes mer rettferdig, ved at flere som har nytte betaler bompengeavgift. Statens vegvesen vil vurdere forslaget i eget brev til kommunen.

Dersom en velger å gjennomføre endringen som er foreslått, slik at interntrafikk i Åsane bydel ikke blir belastet bompenge, vil Statens vegvesen bemerke at en vil kunne få tilsvarende krav fra andre bydeler. Flere av de gamle bomstasjonene i Bergen deler mindre lokalsamfunn, som bomstasjonene på Kalfaret, Storetveit, Nattland og Straumevegen (ved Straume bro).

Når det gjelder plassering av de nye bomstasjonene vil en i Loddefjord/Bergen vest kunne benytte tilsvarende argumentasjon som i Åsane, da det ikke er etablert ny kollektivløsning/bybane til bydelen, og at en derfor ikke har lokal direkte nytte av bompengeavgiften. Bergen vest har også, enda mer enn Åsane, fremkommelighetsutfordringer i egen bydel.

### **Innkrevingsprinsipp**

Innkrevingsystemet i Bypakke Bergen består av bomstasjoner i alle bydeler med enveis innkreving av bompengeavgift i retning mot sentrum. Bompengeavgiften skal bidra til å oppnå målet om at trafikkveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prinsippet gjelder alle bomstasjoner, også de nye bomstasjonene i bydelene.

I prosessen med å finne plassering av bomstasjonene har ulike prinsipper vært vurdert. Bomstasjoner på kommunegrensene ble som samlet prinsipp vraket tidlig i prosessen pga. lavere inntekspotensial og manglende trafikkreduserende effekt i Bergen. Å plassere en bomstasjon på kommunegrensen vil avvike innkrevingsprinsippet i Bypakke Bergen.

Dersom en velger å endre bomstasjonsplasseringene i Åsane i tråd med det innsendte forslaget, må en også vurdere om bomstasjonen på E16 ved Blindheim også bør flyttes.

### **Oppsummering av Statens vegvesen vurdering av innsendt forslag fra Helge Hopen**

Statens vegvesens gjennomgang av forslaget om justert bompenge-system i Åsane viser at inntektseffekten antagelig vil være marginal, og innenfor kravet i Prop. 11 S (2017–2018) om at senere justeringer i pakken kan gjennomføres, så fremt de ikke svekker inntektsgrunnlaget i pakken.

Statens vegvesen viser til at bompenge-systemet er lagt opp slik det er for å bidra til oppnåelse av byvekstavtalens mål om at veksten i persontransport skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Det foreslåtte opplegget vil avgiftsbelegge trafikk som har opprinnelse

utenfor kommunen, men ikke trafikk internt i Åsane bydel. Dette vil ikke være i tråd med byveksttallets mål om nullvekst i persontransporten i Bergen.

Statens vegvesen viser til at nytteprinsippet i bypakkene må forstås i en videre forstand enn hva tilfellet er ved bygging av enkeltprosjekter som bruer, tunneler eller strekningsvise motorvegutbygginger.

### **Prosess for justering av innkrevingsystemet**

Prop. 11 S (2017–2018) beskriver prosess for justeringer i bomstasjonsplasseringen. Her fremgår det at plasseringene kan endres under forutsetning av at det foreligger lokal tilslutning, og at endringen ikke svekker økonomien i pakken.

Etter at Prop. 11 S (2017–2018) ble vedtatt har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, etter faglig vurdering fra Statens vegvesen, fattet vedtak om å endre bomstasjonsplasseringen for de to bomstasjonene fv. 243 Tellevikvegen, og fv. 580 Hardangervegen.

Proessen for å gjennomføre endringer i det gjeldende innkrevingsystemet vil være av tilsvarende karakter som for Tellevikvegen og Hardangervegen, der Statens vegvesen, Vegdirektoratet skal vurdere om forutsetningen i Prop. 11 S (2017–2018) for å kunne endre plasseringen for de nevnte bomstasjoner er oppfylt på bakgrunn av forutgående lokalpolitisk tilslutning i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal  
Avdelingsdirektør

Kristian Bauge

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*