



Arkivnr: 2019/11614-2
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		05.06.2019
Fylkesutvalet		12.06.2019
Fylkestinget		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 bompengeneinnkreving - 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 bompengeneinnkreving, 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 meining 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.

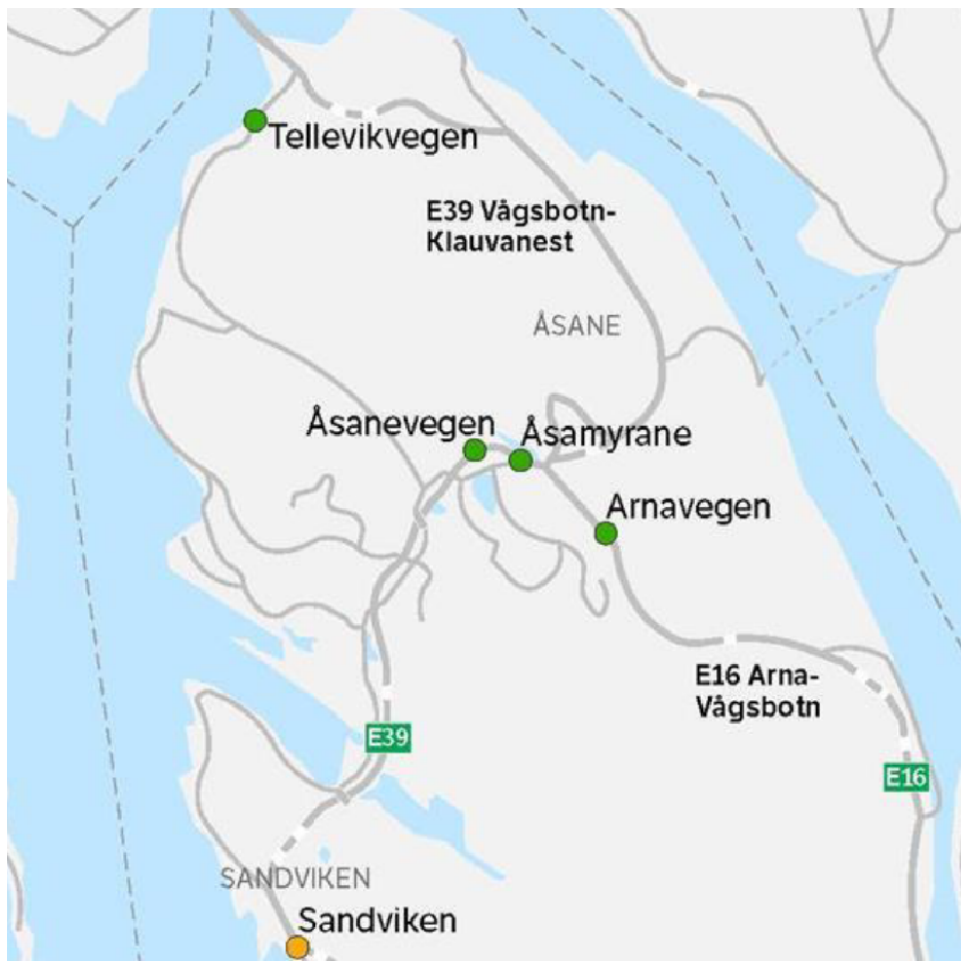
For å kunne inngå ein byvekstavtale som sikra statleg finansiering til prosjekt i Bergen, vart det krav om ein lokal finansieringsplan. I Bergen inngår bompengar i den lokale finansieringspakken. Det var ikkje rom for nye store investeringsprosjekt innanfor råmane av Bergensprogrammet. Forhandlingsutvalet 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 omkøyringsmoglegheit.

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 friteken 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.