



Arkivnr: 2014/1015-18
Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		28.04.2016
Fylkesutvalet		19.05.2016
Fylkestinget		14.06.2016

Prinsippsak - delvis bompengefinansiering av Rv 555 Sotrasambandet

Samandrag

I Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og i etatsforslaget til NTP 2018 – 2029, er det lagt opp til at Rv555 Sotrasambandet skal delfinansierast gjennom bompengeskilting. Kommunane Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen Region Vest, har arbeidd med å utgreia aktuelle prinsipp for slik bompengeskilting for Rv555 Sotrasambandet (sjå vedlegg).

Sotrasambandet er kostnadsrekna til 8,9 mrd. 2014 kr. Eit takstnivå på 40-50 kr. for lett bil etter rabatt (med tovegs innkrevjing) er i prinsippnotatet vurdert som eit aktuelt, tenleg takstnivå. Med ei statleg finansiering av Sotrasambandet som skissert i gjeldande NTP 2014 - 23 (ca. 2,1 mrd. kr.), vil ei fullfinansiering av Sotrasambandet ikkje vera realistisk (vil kreva eit takstnivå over 100 kr. kvar veg). Det er derfor behov for auka den statlege finansieringa for å sikra fullfinansiering av Sotrasambandet.

Sotrabrua er det einaste vegsambandet mellom Sotra/ Øygarden og omverda. Ei ny Sotrabru er derfor svært viktig for å leggja til rette for betre framkome og redusert sårbarheit i transportsystemet.

Fylkesrådmannen er positiv til å delfinansiera utbygginga av Rv. 555 Storavatnet – Kolltveit, Sotrasambandet, med bompengar. Fylkesrådmannen rår til at det vert utarbeidd ein bompengesøknad etter prinsipp 3, dvs. tovegs bompengeskilting i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua, med same takstnivå i begge punkta og ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningsliner.

Når endeleg bompengesøknad er utarbeida, vil den bli fremja for handsaming i kommunane og i fylkeskommunen, før den vert oversendt Vegdirektoratet for vidare handsaming i Samferdselsdepartementet og endeleg vedtak i Stortinget.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget er positiv til å delfinansiera utbygginga av Rv. 555 Storavatnet – Kolltveit, Sotrasambandet, med bompengar.
2. Fylkestinget sluttar seg til prinsippa for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som skildra i notat av 3.2.2016, kap. 2.1 - med tilrådd plassering av bomstasjonar/bomsnitt etter prinsipp 3, dvs. tovegs bompengeinnkreving i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua, med same taksnivå i begge punkta og ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningsliner. Fylkestinget ber om at desse føresetnadene vert lagt til grunn for utarbeiding av endeleg bompengesøknad.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Prinsipp for delvis bompengefinansiering av RV555 Sotrasambandet, datert 3.2.2016.

Fylkesrådmannen, 12.4.2016

Bakgrunn

I Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og i etatsforslaget til NTP 2018 – 2029, er det lagt opp til at Rv555 Sotrasambandet skal delfinansierast gjennom bompengeneinnkreving. Kommunane Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen Region Vest, har arbeidd med å utgreia aktuelle prinsipp for slik bompengeneinnkreving for Rv555 Sotrasambandet. For dette samarbeidet vart det i 2014 oppretta eit politisk kontaktutval med fylkesordførar (leiar), ordførarar/byråd i dei omtalte kommunane, samt avdelingsdirektør Vegavdeling Hordaland, Statens vegvesen. Samstundes vart det for det faglege arbeidet oppretta ei prosjektgruppe med representantar frå fylkeskommunen, kommunane Bergen, Fjell, Sund, Øygarden og Statens vegvesen. Sivilingeniør Helge Hopen har vore ekstern konsulent for dette arbeidet, hyrt inn av fylkeskommunen.

Det vedlagte notatet for prinsipp for delvis bompengefinansiering av Rv555 Sotrasambandet, datert 3.februar 2016, er lagt fram for det politiske kontaktutvalet for bompengefinansiering av Sotrasambandet. Dette er ei fagleg utgreiing og tilråding, som no har vore/er på høyring i dei aktuelle kommunane. Fylkesrådmannen legg her fram ei prinsipp sak om delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet for fylkespolitisk handsaming.

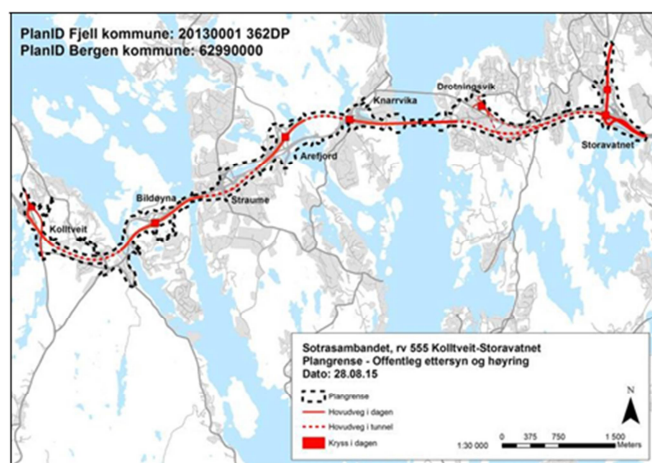
Med grunnlag i politiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering, vil fylkesrådmannen starta opp arbeidet med ein endeleg bompengesøknad. Framdrift og vidare arbeid med ein slik søknad vil også vere avhengig av endeleg vedteken reguleringsplan. Når endeleg bompengesøknad er utarbeida, vil den bli fremja for handsaming i kommunane og i fylkeskommunen, før den vert oversendt Vegdirektoratet for vidare handsaming i Samferdselsdepartementet og endeleg vedtak i Stortinget.

Om Sotrasambandet

Prosjekt

Sotrasambandet omfattar nytt veg- kollektiv-, og gang/sykkelsamband mellom Kolltveit på Sotra og Storavatnet i Bergen. Vegsambandet rv.555 Kolltveit - Storavatnet vert bygd som 4- felts veg og inngår som del av riksvegnettet - også utover regionen (arm til E39 og E16).

Som ein del av prosjektet vert det bygd samanhengande gang- og sykkelveg frå Kolltveit til Storavatnet i Bergen. Frå Bildøy til Storavatnet i Bergen er dette ei høgstandard løysing med skild sykkelveg og fortau. For kollektivtrafikken vert det bygd separat bussveg frå Straume til Valen og nye bussterminaler i Straume sentrum og ved Storavatnet i Bergen. Fylkesutvalet har i planuttalen rådd til at ny terminal for Storavatnet vert plassert nordvest for Oslvikkrysset og at det vert starta arbeid med ein reguleringsplan for denne terminalen inkludert påhogg for ny busstunell frå Storavatnet til Liavatnet så snart som råd.



← Planområde frå Kolltveit til Storvatnet

Ny hengebru sør for eksisterande bru:



Nye Sotrabrua

Kostnad

Basert på kommunedelplanen frå 2012 stipulerte Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 ein kostnad på heile prosjektet på 7,2 mrd. kr., +/- 25%. Gjennom reguleringsplanarbeidet er ein komen fram til ein stipulert kostnad på 8,9 mrd. 2014 kr. Dette er innafor +23% av rammene i kommunedelplanen. Ein reguleringsplan er mykje meir detaljert og presis i høve kva dei reelle prosjektkostnadene vil verta, og er difor vurdert innafor +/- 10%. Vegdirektoratet stilte krav om at det vart utarbeid ei prioritert liste over kva tiltak i planen som ein eventuelt må ta ut av prosjektet på eit seinare tidspunkt om prosjektet vert vurdert å gå ut over rammene. Det er utarbeida ei slik kuttliste på tilsaman 500 mill.kr.

Planstatus

Reguleringsplanane for RV555 Sotrasambandet, parsell Kolltveit – Bergen og parsell kommunegrensa i Fjell – Storavatnet i Bergen, har vore på 1.gongs høyring¹. Tiltakshavar Statens vegvesen og planstyremaktene Fjell kommune og Bergen kommune tek sikte på å at slutthandsaming og vedtak av reguleringsplanane kan skje før sommaren 2016.

Prosjektoppstart

I NTP 2014-2023 er det føresett at anleggsarbeida startar ved årsskiftet 2017/2018 og blir ferdige i 2022. Prosjektet er føresett gjennomført som eit OPS prosjekt.

Om bompengelopplegget

Plassering av bomstasjonsar

Basert på nasjonale føringar og retningslinjer om bompengeinncrevning, er det i prinsippnotatet sett opp følgjande delmål for ordninga:

1. Bompengelopplegget skal vere mest mogleg i tråd nytteprinsippet dvs. dei som betalar bompengar skal ha nytte av vegprosjektet bompengane finansierer. Likeins må dei som har nytte av prosjektet vera med å betala.
2. Bompengelopplegget skal opplevast som rettferdig, logisk og enkelt for brukarane
3. Bompengelopplegget skal utnytta bompengepotensialet i området, men samstundes ikkje gje for høg belastning for trafikantane.

Ut frå delmåla ovanfor er det i prinsippnotatet vurdert 3 ulike bompengesystem:

- **Prinsipp 1 – tett system** med bomstasjonar mellom alle kryssa på det nye Sotrasambandet. I tillegg vert det bomstasjonar på sekundærvegnettet for å unngå «trafikklekkasje». Trafikkanalysane som er utførte syner at dette er naudsynt. Det er då aktuelt med bomstasjonar på ny og gamal Sotrabru, i Kolltveittunnelen, på gamle Bildøybru, på dagens RV 555 i Drotningvik, på rampar i Drotningvik og for intertrafikk Bildøy-Lille Sotra. Takstnivået i bomsnitta kan ev. differensierast for å gje best mogleg samsvar mellom nytte og betaling.
- **Prinsipp 2 - to bomsnitt** med bomstasjonar på ny og gamal Sotrabru (snitt 1) og i Kolltveittunnelen og på gamle Bildøybru (snitt 2). Takstnivået i bomsnitta kan ev. differensierast for

¹ Fylkesutvalet 3.12.2015, i PS sak 330/2015, gav slik uttale:

<http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/DmbHandling/ShowDmbHandlingDocument?dmbld=5841&caseType=Protokoll®istryEntryId=0>

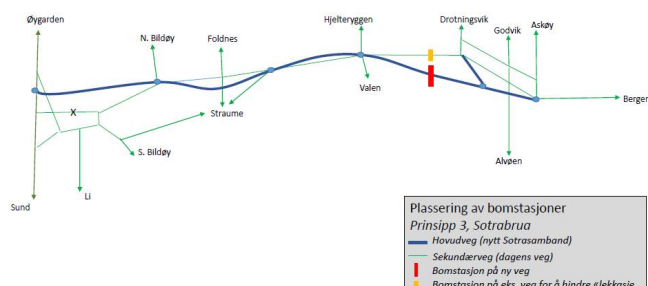
Saksframlegg:

<http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/RegistryEntry/ShowDocumentFromDmb?registryEntryId=153694&documentId=262438>

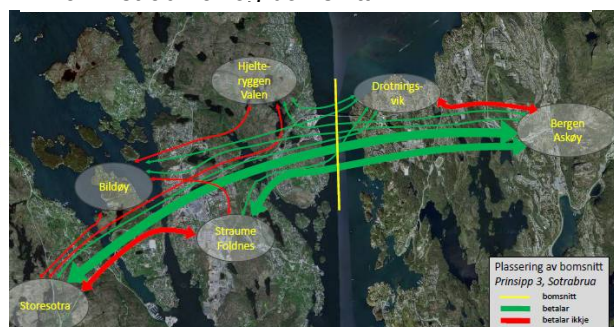
å gje best mogleg samsvar mellom nytte og betaling.

- **Prinsipp 3 – innkreving på ny og gamal Sotrabru (snitt 1)**

Illustrasjonar av prinsipp 3:



Trafikkstraumar og bomsnitt:



Tilrådd opplegg

Alle tre prinsippa kjem omlag likt ut når det gjeld nytteprinsippet. Prinsipp 1 og 2 kjem noko betre ut enn prinsipp 3 når det gjeld utnytting av bompengepotensiale, men denne skilnaden er vurdert å ha mindre betydning enn fordelane med prinsipp 3 når det gjeld å ha eit enkelt og mest mogleg rettferdig bompengepoplegg. Det vert tilrådd å arbeida vidare med bompengesøknaden for Sotrasambandet basert på prinsipp 3, dvs. bompenginnkreving i eitt snitt, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua. Det vert lagt til grunn same takstnivå i begge bomstasjonane for å unngå «trafikklekkasje» på eksisterande veg.

Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for Sotrasambandet er rekna ut ved hjelp av to ulike metodar:

- Trafikkteljingar, RVU - data og framskriving
- Regional transportmodell, Statens vegvesen (RTM)

Forventa trafikkmengde for opningsåret 2022, då 15 år med etterskottsinnkreving startar, vil vera ein funksjon av:

- trafikknivået i dag
- forventa trafikkutvikling fram til opningsåret 2022
- effekt av nytt Sotrasamband (reduerte transportkostnader)
- effekt av bompengar (auka transportkostnader)

Førebels kalkyle av trafikkgrunnlaget ved dei tre ulike prinsipløysingane for bompengesystemet og takstnivå på **kr. 45** (takstnivå 1) og **22,50** (takstnivå 2):

ÅDT Sotrasambandet	Prinsipp 1	Prinsipp 2	Prinsipp 3
Takstnivå 1	22 729	24 811	25 623
Takstnivå 2	13 083	5 791	

Kalkylane syner at forventa trafikknivå i 2022 ligg litt lågare enn dagens trafikkmengd. Til dømes var trafikken på Sotrabraua i 2015 på 26.899 ÅDT, medan forventa trafikk i prinsipp 3 er rekna til ca. 25.600 ÅDT (sum trafikk ny og gamal Sotrabru), dvs. ca. 5 % lågare enn i dag.

Finansieringsanalyse

Føresetnader

Det er i utgangspunktet rekna på 6,5% lånerente jfr. normal praksis i samband med bompengesøknader. For å kunne leggja til grunn lågare rente enn 6,5% må det liggja føre avtale om fylkeskommunal garanti i samband med finansieringsplanen. Dette vil ein evt. koma tilbake til i arbeidet med sjølve bompengesøknaden. Det er føresettt 2,5% årleg prisauke.

I utrekning av snitt inntekt pr. køyretøy er det lagt til grunn følgjande føresetnader:

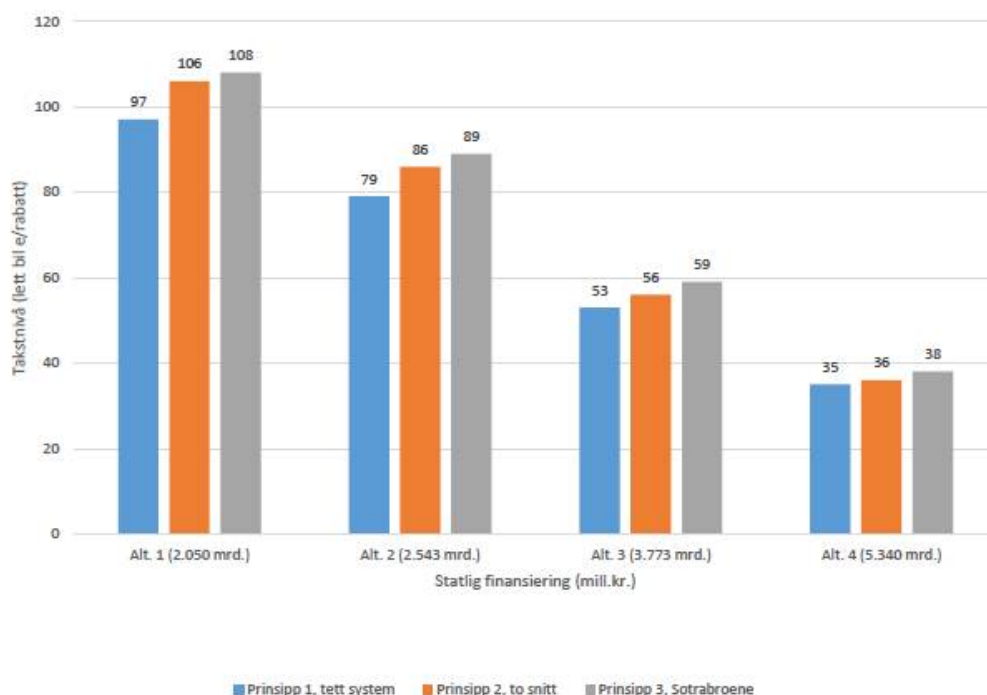
- Flat rabatt lette køyretøy med autopassbrikke: 20%
- Flat rabatt tunge køyretøy: 0%
- Andel trafikk utan brikke: 10%
- Gratispasseringar (el-bilar) 10%
- Gratispasseringar (andre køyretøy) 4 %

Finansieringsløyisinga er førebels vurdert/rekna ut med utgangspunkt i ein tradisjonell gjennomføringsmodell, dvs. inndekning av forventa anleggskostnader med statlege midlar og bompengar. Det er lagt til grunn låneoptak i byggjefasen og 15 års nedbetalingstid.

Bompegebidrag og bompengetakst

Det er rekna på kor stort bompegebidraget må vere for å sikra fullfinansiering av Sotrasambandet med alternativ statleg finansiering:

Alternativ	Skildring	Statleg finansiering (mill.kr.)	Bompengar (mill.kr.)	Sum (mill.kr.)	Statleg andel
Alt. 0	Føresetnader i NTP 2014-23	2 050	5 125	7 175	29%
Alt. 1	Uendra statleg beløp	2 050	6 850	8 900	23%
Alt. 2	Uendra statleg andel	2 543	6 357	8 900	29%
Alt. 3	Uendra bompegebeløp	3 775	5 125	8 900	42%
Alt. 4	Andel som E39 Os-Rådal	5 340	3 560	8 900	60%



Med same bompengandel som i prosjektet E39 Os - Rådal (alt. 4) og innkreving berre på bruene (prinsipp 3), vert bompengesatsen etter rabatt kr. 38 kvar veg.

Bompengepotensiale

Anleggskostnad er rekna til 8,9 mrd.kr. 2014 kr. For å fullfinansiera prosjektet er det behov for statlege midlar som saman med bompengeinntektene dekkjer anleggskostnadene.

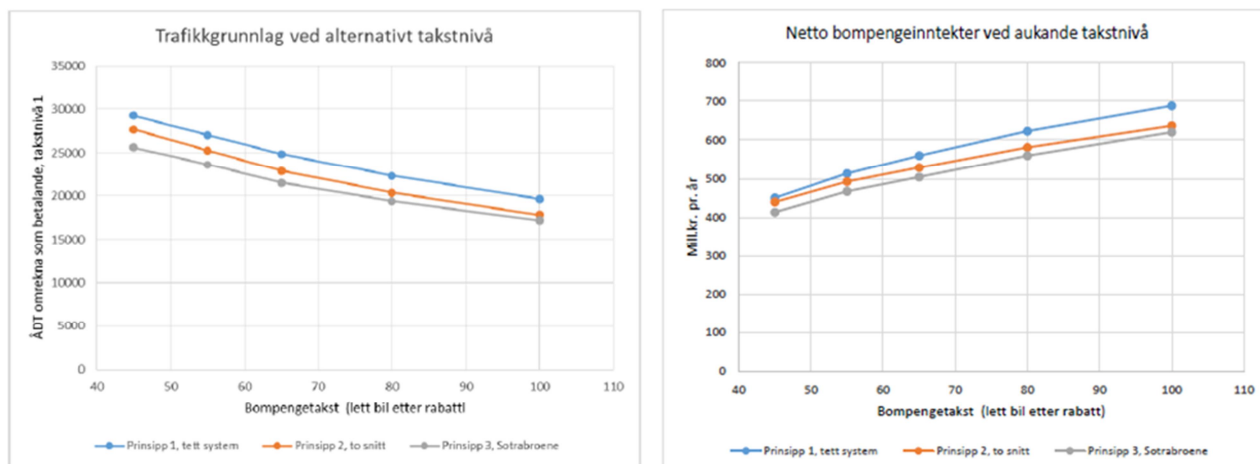
Med tilrådd prinsipp for bompengeinnkreving (prinsipp 3) og tilrådd, maksimal bompengetakst (45 kr.), er bompengepotensialet rekna til ca. 4,2 mrd. kr. Dette medfører eit behov for 4,7 mrd. kr. i statleg delfinansiering, dvs. ca. 53% av totalkostnadene for prosjektet. I dette reknestykket er det, i tråd med retningslinene for bompengeanalysar på dette planstadiet, lagt til grunn 6,5% lånerente.

Bompengepotensiale i mill. kr. ved tenleg takstnivå (45 kr) og alternative rentenivå:			
Prinsipp	6,50 %	5,50 %	4,50%
Prinsipp 1, tett system	4 700	5 100	5 500
Prinsipp 2, to snitt	4 500	4 900	5 300
Prinsipp 3, eitt snitt, Sotrabrua (ny og gamal)	4 200	4 600	5 000

Oppsummering i prinsippnotatet

Eit takstnivå på 40-50 kr. for lett bil etter rabatt (med tovegs innkreving) er vurdert som eit aktuelt, tenleg takstnivå ut i frå omsynet til regional balanse i transportmønsteret, samla belastning for trafikantane som passerar fleire bompengeprojekt og forventa akseptnivå hos innbyggjarar og næringsliv.

Trafikkgrunnlaget ved opning av Sotrasambandet er venta å ligge litt lågare enn dagens trafikknivå (ved takstnivå 40-50 kr.). Det er høg sensitivitet mellom takstnivå og trafikkavvising. Auke i nettoinntekter flatar ut ved aukande takstnivå:



Med ei statleg finansiering av Sotrasambandet som skissert i gjeldande NTP 2014 – 23 (ca. 2,1 mrd. kr.), vil ei fullfinansiering av Sotrasambandet ikkje vera realistisk (vil krevja eit takstnivå over 100 kr. kvar veg). Det er behov for auka statleg finansiering for å sikra fullfinansiering av Sotrasambandet.

Eit rekneeksempel med eit takstnivå på 45 kr. for lett bil etter rabatt (tovegs innkrevjing), syner behov for ei statleg delfinansiering på ca. 4,7 mrd. kr., tilsvarande ca. 53% av totalkostnadene for Sotrasambandet (bompengeopplegg etter tilrådd prinsipp 3).

Om Sotrasambandet i Nasjonal transportplan

Sotrasambandet er i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 prioritert med omlag 2,1 mrd. kr. i statleg løyving - Det var då føresett ei kostnadsramme på 7,2 mrd. 2014 kr.

I etatsforslaget til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det lagt til grunn statlege midlar til førebuande arbeid for OPS-prosjektet Rv 555 Sotrasambandet. Den statlege løyvinga til Sotrasambandet er ikkje konkretisert her. Prosjektet er føresett gjennomført som OPS (offentleg- privat samarbeid), og prioriteringa er betinga av at det vert tilslutnad til eit opplegg for delvis bompengefinansiering. I OPS-prosjekta er det lagt til grunn at staten sin del av investeringsutgifta skal løyvast i byggeperioden. Staten sin del av utgiftene i driftsperioden vert løyvd kvart år i kontraktsperioden.

I etatsforslaget «lav ramme», er ikkje Sotrasambandet med i NTP. Det er lagt inn 6 OPS prosjekt i etatsforslaget i «basis ramme», «middels ramme» og «høy ramme» - med tilsaman 22,4 mrd. kr. Det er enno uvisst kor stor del av dette som er tenkt tildelt Sotrasambandet.

Førebels framdriftsplan for bompengeøkna

Figuren under syner stipulert framdriftsplan med illustrasjon av dei ulike aktivitetane i prosessen fram mot byggjestart. Viktige føresetnader for å klara byggjestart i løpet av 2018 er kommentert under, sjå merknadene i figuren.

AKTIVITET	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BOMPENGESØKNAD							
Trinn 1 - Prinsippavklaringar bompengesystem							
- Bompengesøknad, prinsippsak		■					
- Handsaming av prinsippsak i kommunane og fylkeskommunen			■				
Trinn 2 - Formell bompengesøknad							
- Bompengesøknad inkl. fagleg kvalitetskontroll, Vegdirektoratet			■→ Merknad 2			
- Endeleg kommunal og fylkeskommunal handsaming				■→		
- St.prp. utarbeides				■→		
- Vedtak i Stortinget					●→	
				Merknad 1			
REGULERINGSPLAN SOTRASAMBANDET							
- Reguleringsplan utkast (1g)	■	■					
- Reguleringsplan høyring, handsaming		■	■				
- Reguleringsplan vedtak (2g)				●			
- Kvalitetsikring kostnader (KS2)				■			
- Anskaffelse av OPS-prosjekt					■→	Merknad 3
Byggjstart						●→

Merknad 1: Det må liggja føre vedtak på reguleringsplanen før bompengesaka kan gå ut på formell høyring i kommunane. Forskyvingar av endeleg planvedtak vil medføra tilsvarande forskyvingar i framdrifta med bompengesøknaden.

Merknad 2: For å kunna leggja ut endeleg bompengesøknad på høyring i kommunane må finansieringsplanen vera avklart, mellom anna statleg delfinansiering. Dersom denne avklaringa vert utsett til handsaminga av NTP våren 2017, vert framdrifta for bompengesøknaden tilsvarande forskyva.

Merknad 3: Arbeidet med prosjektering og anbudsprosessen føreset endeleg avklaring av finansieringa, dvs. vedtak av bompengesøknaden i Stortinget. Det er lagt til grunn at delar av dette arbeidet kan forskotterast i påvente av Stortingsvedtaket, men dersom bompengesaka vert utsett av grunnar som nemnt under merknad 1 og 2, vil arbeidet med prosjektering og anbudsprosessen – og dermed byggjstart – bli tilsvarande utsett.

Lokalpolitiske prinsippvedtak

Kommunane har i skrivande stund kome ulikt langt i handsaminga av prinsippasaka:

Fjell kommune

Formannskapet i Fjell kommune kom med slik innstilling i møte 09.03.2016:

«1. Fjell kommunestyre stadfestar tidlegare vedtak om at Sotrasambandet vert delfinansiert med bompengar.

2. Fjell kommunestyre slutter seg til prinsippa for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som skildra i notatet Rv.555 Sotrasambandet – Prinsipp for delvis bompengefinansiering av 3.februar 2016, kap.2.1, og ber om at desse føresetnadene vert lagt til grunn for utarbeiding av formell bompengesøknad til Stortinget.

- Bompengesøknaden skal avgrensast til finansiering av bompengeprojektet: Rv. 555 Storavatnet – Kolltveit, der innhaldet er bestemt i reguleringsplanen for projektet.
- Det vert tilrådd plassering av bomstasjonar/bomsnitt etter prinsipp 3, dvs. bompengeinnkrevjing i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua, same takstnivå i begge punkta. Det vert ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningslinjer.»

Innstillinga frå formannskapet vert handsama i kommunestyremøte 28.4.2016

Sund kommune

Øygarden kommune handsamar uttale i kommunestyremøte 13.4.2016

Øygarden kommune

Øygarden kommune handsamar uttale i kommunestyremøte 13.4.2016

Askøy kommune

Askøy kommune legg opp til at formannskapet skal gje uttale 19.4.2016.

Bergen kommune

Bergen kommune legg opp til å handsama prinsipsaka om bompengefinansiering og reguleringsplanen i det same bystyremøtet - truleg i juni 2016.

Fylkesrådmannen vil orientera dei politiske organa i fylkeskommunen om vedtaka i kommunane så snart dei ligg føre.

Fylkesrådmannen sine merknader

Sotrabrua er det einaste vegsambandet mellom Sotra/ Øygarden og omverda. Ei ny Sotrabru er derfor svært viktig for å leggja til rette for betre framkome og redusert sårbarheit i transportsystemet jfr. uttalen frå fylkesutvalet frå 3.12.2015, PS sak 330/2015.

Sotrasambandet er kostnadsrekna til 8,9 mrd. 2014 kr. Eit takstnivå på 40-50 kr. for lett bil etter rabatt (med tovegs innkrevjing) er i prinsippnotatet vurdert som eit aktuelt, tenleg takstnivå. Med ei statleg finansiering av Sotrasambandet som skissert i gjeldande NTP 2014 - 23 (ca. 2,1 mrd. kr.), vil ei fullfinansiering av Sotrasambandet ikkje vera realistisk (vil krevja eit takstnivå over 100 kr. kvar veg). Det er derfor behov for auka den statlege finansieringa for å sikra fullfinansiering av Sotrasambandet.

Fylkesrådmannen er positiv til å delfinansiera utbygginga av Rv. 555 Storavatnet – Kolltveit, Sotrasambandet, med bompengar. Fylkesrådmannen rår til at det vert utarbeidd ein bompengesøknad etter prinsipp 3, dvs. bompengeskatt i snittet mellom Bergen og Sotra, med bomstasjonar på nye og gamle Sotrabrua, med same takstnivå i begge punkta og ordinære rabattordningar i tråd med gjeldande retningslinjer.