

## 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 skolekrinser, 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.

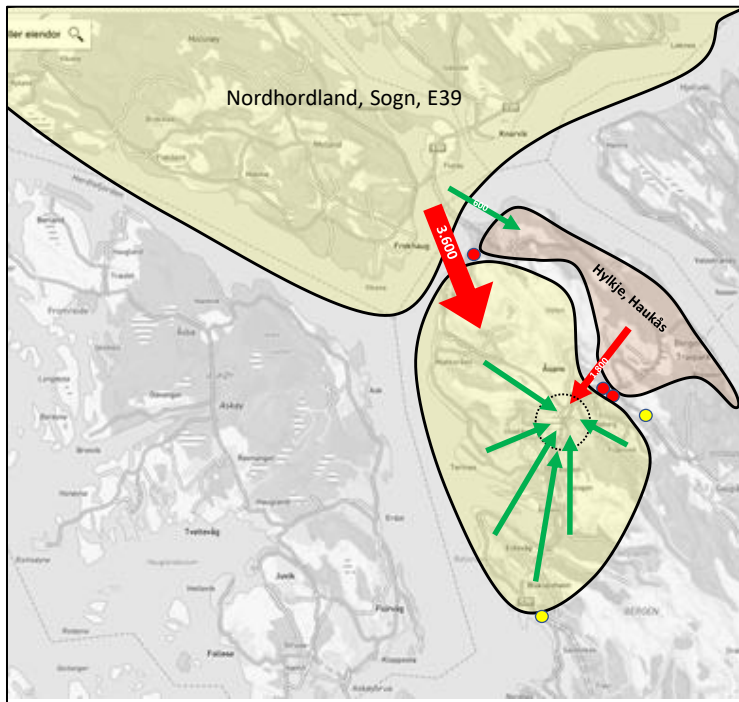
Endringsforslaget som her er beskrevet er knyttet til prinsipielle forhold vedrørende nytteprinsippet, logikk og rettferdighet. Dette betyr at det kan fremmes en egen sak om endringer i bomplassering i Åsane nå, mens øvrig evaluering kan gå over noe lengre tid.

Videre saksgang blir med dette:

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

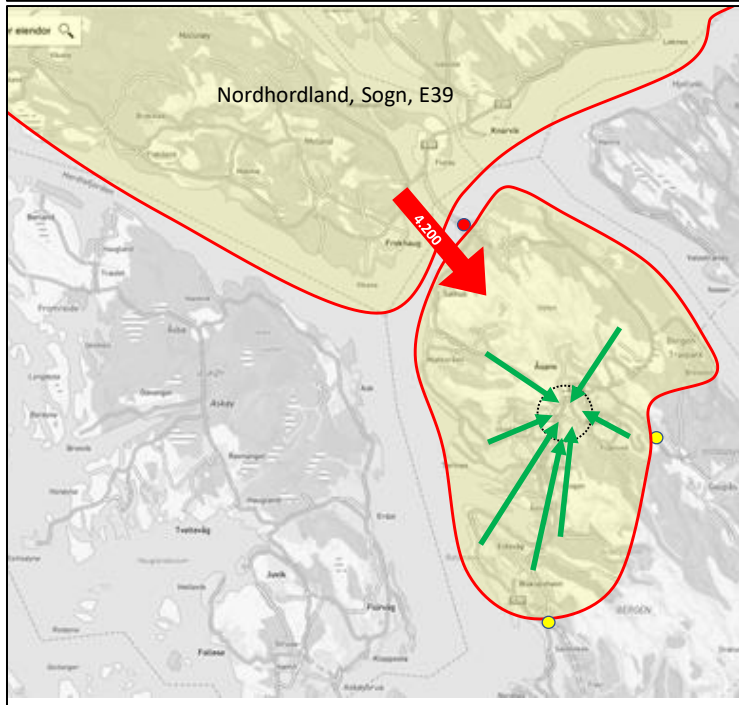
Skissene som følger oppsummerer dagens situasjon og forslag til ny løsning.

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 bompengeløsning**  
**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 bompengeløsning**  
**Nordre bydel (3 bomstasjoner)**  
 → Betaling  
 → Gratis  
 Netto bompengegrunnlag: 4.200 ÅDT