



Arkivnr: 2019/12764-3  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		05.09.2019
Fylkesutvalet		19.09.2019

### Bom på sideveg - Uttale

#### Samandrag

Samferdselsdepartementet har kome med innstramming av bruk av bom på sideveg ut i frå ein grunngeving om at slik innkrevjing gir dårlegare samanheng mellom betaling og nytte. Det er lagt opp at ein no ikkje kan planleggje med bruk av bom på sideveg i framtidige prosjekt eller i prosjekt som er under planlegging. Trafikantane skal sikrast aukande grad av gratis omkøyringsvegar. Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunane om å uttale seg til korleis dei stiller seg til dette. Fylkeskommunane er dels garantist for dei aktuelle prosjekta, samt i mange tilfelle også vegeigar for sidevegen.

Det er p.t. ingen strekningsvise prosjekt med bom på sideveg i Hordaland. Det er vedtak om bom på sideveg for E39 Svevatjørn-Rådal og Rv 555 Sotrasambandet. Av prosjekt som er inne i NTP 2018-29 der det kan vere aktuelt med bom på sideveg er E16 Arna-Stanghelle og E39/E16 Arna-Vågsbotn. Eventuelt også E134 Seljestad-Røldal-Vågslid, men her er innsparing i køyretid stor. Vidare analysar må vurdere trafikklekkasje på denne strekninga.

Fylkesrådmannen peikar på at bom på sideveg bør unngåast, med mindre det er naudsynt for å realisere hovudprosjektet. Tidlegare analysar har likevel vist at for å unngå for høg trafikkoverføring til sideveg har det vore naudsynt å ha bom på sideveg til E39 Svevatjørn – Rådal og Rv 555 Sotrasambandet. Utan bom vil det redusere den samfunnsøkonomiske vinsten som dei nye vegane er tenkt å skape ved betre framkome, mindre ulukker og mindre støy og forureining langs gamlevegane. Stor trafikk på gamlevegane vil gje meir slitasje, som krev meir til drift og vedlikehald. Dette vil følgjeleg auke utgiftsbehovet for fylkeskommunen. Stor trafikkoverføring svekker også finansieringsgrunnlaget for desse to prosjekta, med påfølgjande auke i takst og/eller betalingsperiode.

Garantivedtaka i fylkestinget er gitt med føresetnad om at det blir bom på sideveg. Om denne føresetnaden blir fjerna, bryt dette med fylkestinget og Stortinget sine føresetnader ved godkjenning av prosjekta. Dette tilseier etter fylkesrådmannen si meining at fylkeskommunen ikkje lenger kan stille som garantist for bompengelånet.

**Økonomi:** Fjerning av bom på sideveg kan føre til stort bortfall av inntekter, som igjen kan utløyse fylkeskommunen sitt garantiansvar. Det kan få store konsekvensar for fylkeskommunen sin økonomi. Stor trafikk på fylkesvegnettet gir større behov for drift og vedlikehald.

**Klima:** Bortfall at bompengar på sideveg kan venteleg føre til auka trafikk på sideveg framfor på ny veg, noko som fører til meir trafikkarbeid og høgare utslepp.

**Folkehelse:** Auka trafikk på sideveg vil ha negativ innverknad på bustadmiljø langs veg, og vil gje høgare lokale utslepp og meir støy.

**Regional planstrategi:** Bortfall av bom på sideveg kan føre til ein mindre klima- og miljøvenleg utvikling, og bidreg negativt i forhold til målsetjingar i regional planstrategi.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet er samd i at bom på sideveg bør unngåast, og berre førekomme der det er naudsynt for å realisere hovudprosjektet og for å unngå store konsekvensar for trafikktryggleik og miljø grunna omfattande trafikklekkasje til sideveg.
2. Fylkesutvalet viser til tidlegare analysar av Statens Vegvesen som viser til at det kan bli stor trafikklekkasje om ikkje vedtekne bommar på sideveg vert realiserte for prosjekta E39 Svevatjørn – Rådal og Rv 555 Sotrasambandet. Fjerning av bommane vil kunne føre til sterkt svekka måloppnåing ved at trafikkarbeidet ikkje blir redusert, at framkomsten i mindre grad vert betra, lågare reduksjon i ulukker og fortsatt støy og forureining langs gamlevegen. Det vil også gje meir slitasje på omklassifisert fylkesveg som igjen vil auke behovet for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. Bortfall av bompenginntekter vil også føre til auka takstar og/eller lenger bompengeperiode. Fylkesutvalet meiner at det difor ikkje er grunnlag for å endre bomplassering på desse to sambanda.
3. Garantivedtaka i fylkestinget til E39 Svevatjørn- Rådal og til Rv 555 Sotrasambandet er gitt med føresetnad om bom på sideveg. Om denne føresetnaden blir fjerna, bryt dette med fylkestinget og Stortinget sine føresetnader for godkjenning av prosjekta. Fylkeskommunen kan i så fall ikkje lenger stille som garantist for bompengelåna.
4. For framtidige prosjekt må det framleis vere mogleg å innføre bompengar på sideveg når trafikklekkasjen vil kunne redusere moglegheita for samfunnsøkonomisk måloppnåing for ny veg og for å kunne finansiere hovudprosjektet. Fylkesutvalet viser i denne samanheng til NTP 2018-2029 der prosjekta E16 Arna –Voss og E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset ligg inne med delvis bompengefinansiering. For desse prosjekta vil bom på sideveg med all sannsynlegheit vere naudsynt for å realisere prosjekta og for den samfunnsøkonomiske måloppnåinga som prosjekta skal realisere. Vidare analysar må klårgjere om dette også er naudsynt for E134 Seljestad-Røldal-Vågslid.

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

**Fylkesrådmannen, 23.08.2019****Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet har i brev datert 18. juni 2019 kome med innstramming av bruk av bom på sideveg ut i frå at slik innkrevjing gir dårlegare samanheng mellom betaling og nytte. Det er lagt opp til at ein no ikkje kan planleggje med bruk av bom på sideveg i framtidige prosjekt eller i prosjekt som er under planlegging. Trafikantane skal sikrast aukande grad av gratis omkøyringsvegar. Det er samstundes lagt opp til at om særlege høve tilseier bom på sideveg, skal saka bli lagt fram for departementet på eit tidleg tidspunkt.

Vidare har departementet bedt Statens Vegvesen og Nye Veier AS om å gå igjennom prosjekt som har vedteken bom på sideveg, for å sjå på moglegheitene for å fjerne desse. Det er samstundes presisert at ei slik endring føreset at garantisten for bompengelånet aksepterer ei slik endring.

Samferdselsdepartementet har i brev datert 15. august bedt fylkeskommunane om å uttale seg til korleis fylkeskommunane stiller seg til dette. Fylkeskommunane er dels garantist for dei aktuelle prosjekta, samt i mange tilfelle vegeigar for sidevegen.

Statens Vegvesen og Nye Veier AS er i eige brev datert 15. august bedt om å gå igjennom vedtekne vegprosjekt med bom på sideveg for å vurdere om sidevegsbommene kan fjernast. I vurderinga bør det m.a. gå fram kva dette vil bety for trafikkmønster, tryggleik, miljø og økonomi i kvart prosjekt.

Breva følgjer vedlagt.

Fylkesrådmannen har forstått retningslinene slik at det omfattar berre bom på sideveg for strekningsvise prosjekt, og ikkje bom for å hindre trafikklekkasje på mindre vegar i bompengepakkar.

**Situasjonen i Hordaland**

I Hordaland er det p.t. ikkje igongsette prosjekt med bom på sideveg. Det er derimot gjort vedtak om bom på sideveg på to prosjekt. Dette gjeld Rv 555 Sotrasambandet der førebuande arbeid med flytting av kraftline er starta opp, og E39 Svevatjørn-Rådal som er under utbygging med venta ferdigstilling i 2022. Fylkeskommunen har stilt garanti for bompengelån for begge desse to prosjekta.

Fylkestinget i Hordaland handsama sak om Rv 555 Sotrasambandet i møte 7. mars 2017, og det vart m.a. vedteke innkrevjing i to retningar i automatiske bomstasjonar både på ny og eksisterande Rv 555.

I prp 41 S (2017-2018) Gjennomføring av Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS- prosjekt med delvis bompengefinansiering står det m.a:

«I Meld St. 26 (2012-13) Nasjonal transportplan 2014-23 blir det presisert at det berre unntaksvis bør opnast for å krevje inn bompengar på sidevegnettet, jf side 94 i meldinga. Trafikkvurderingane viser at utan bompengeneinnkrevjing både av ny og eksisterande veg vil mesteparten av trafikken framleis gå på dagens veg. Dette vil vere uheldig både ut frå omsynet til trafikksikkerleiken og miljøet. Vidare vil bompengepotensialet bli vesentleg lågare enn det som er lagt til grunn i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til opplegget med bompengeneinnkrevjing også på dagens veg og sluttar seg til det foreslåtte opplegget.»

Kartet nedanfor viser ny trase for Rv 555 Sotrasambandet og plassering av bomstasjonar.



Prosjektet Svegatjørn-Rådal vart handsama av fylkestinget 11. juni 2008. Kommunane Os og Bergen gjorde vedtak om bomstasjons plassering i 2010, og på bakgrunn av dette vart det gjort eit vedtak om detaljert plassering av bomstasjonar, og det vart gjort vedtak i fylkestinget om å stille garanti for bompengelånet i møte 11. juni 2014.

Garantibeløpet for E39 Svegatjørn-Rådal var i 2018 på 3,77 mrd kr, og for Rv555 Sotrasambandet 2,7 mrd kr.

I prop. 134 S (2013-2014) Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn-Rådal i Hordaland står det m.a.:

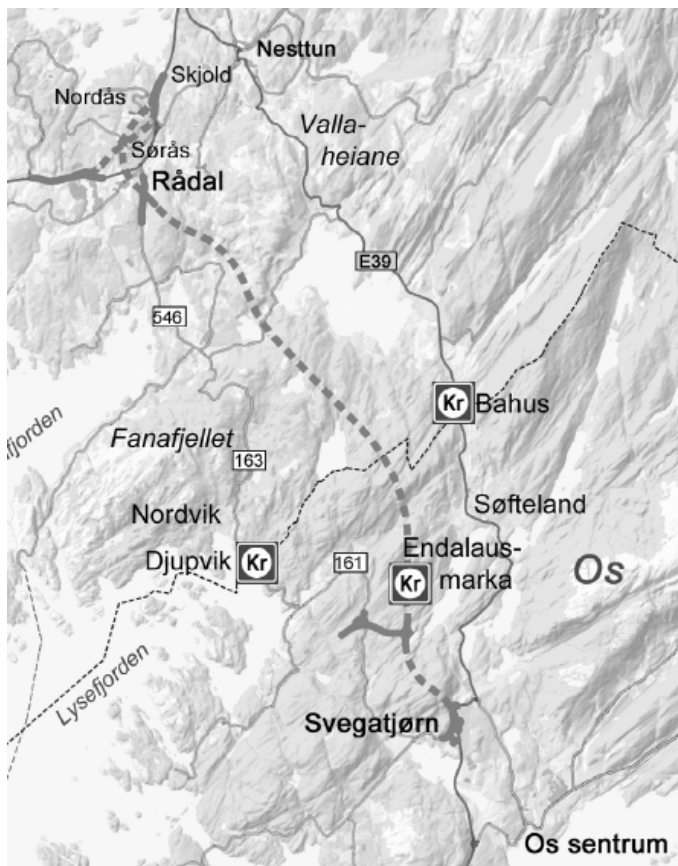
«Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Os og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga vil skje på ny E39 i Endelausmarka, på eksisterande E39 ved Bahus og på fv 163 ved Djupvik.

Kravet om samanheng mellom nytte og betaling er presisert i Meld. St. 26 (2012-2013), side 93. Nytteprinsippet inneber at dei som betalar bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet som bompengane finansierer. Samtidig må dei som har nytte av vegprosjektet, vere med å betale. Vidare er det presisert at det berre unntaksvis bør opnast for å krevje inn bompengar på sidevegnettet.

Det blir lagt opp til å gjennomføre utbetringar på fv 163 som del av prosjektet E39 Svegatjørn-Rådal. Trafikantane på fylkesvegen får nytte gjennom desse utbetringane. Trafikantane på eksisterande E39 får nytte gjennom betre trafikktryggleik og betre miljø. Utan bomstasjonane på eksisterande E39 vil innkrevjinga av bompengar på ny E39 føre til trafikkoverføring, slik at dei planlagde gevinstane for trafikktryggleik og miljø langs eksisterande E39 ikkje blir oppnådde.»

I proposisjonen var det ut i frå vedtak i Bergen og Os kommunar drøfta om det skulle bli gitt fritak for innbyggjarane i Nordvik og for innbyggjarane mellom Vallaheiane og Søfteland. Statens vegvesen anslo at det kunne vere tale om innbyggjarane i inntil 8 grunnkretsar med ei samla trafikkmengde gjennom bomstasjonane på i storleiksorden 1 000 køyretøy pr døgn (ÅDT). I proposisjonen vart det argumentert for at desse innbyggjarane får nytte av mindre trafikk og nokon utbetringar på fv 163, og det vart rådd til at det ikkje skulle bli gitt fritak for desse innbyggjarane.

Kartet nedanfor viser plassering av bomstasjonane og dei nemnte lokalsamfunna.



I Innst. 37 S 2014-2015 står det:

Komiteen ser at det ligg lokale vedtak knytt til ønske om fritak for innbyggjarar som synest å kunne få ei urettmessig høg belastning ved dei planlagde bomplasseringane. Komiteen viser til at nytteprinsippet skal liggje til grunn for innkrevjing av bompengar, og at det berre unnataksvis skal setjast opp bom på sidevegnettet. Komiteen viser til at det i denne saka for nokre lokalmiljø må sikrast løysingar som gjer at det er samanheng mellom betaling og nytte for vegen. Komiteen meiner at det bør arbeidast vidare med denne saka fram til bompengeneinnkrevjinga skal ta til .... Komiteen vil vidare understreke at ein vel løysingar for bompengeneinnkrevjinga som i størst mogleg grad bidrar til å halde på ordninga si legitimitet.

### Fylkesrådmannen sine vurderingar

Nytteprinsippet ligg til grunn for finansiering av strekningsvise prosjekt. Denne inneber at dei som betalar bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet som bompengane finansierer. Samtidig må dei som har nytte av vegprosjektet, vere med å betale. Som det går fram ovanfor, har det også tidlegare vore presisert frå departement og storting at bom på sideveg berre må finne stad dersom det er naudsynt av omsyn til hovudprosjektet.

Det kan særleg vere bebuarar lags gamlevegen som vil kunne få store negative konsekvensar av høg bompengebelasting. Samstundes vil dei ofte ha fordel av at trafikken blir redusert på gamal veg, ved at det betrar framkome og miljøbelastning av høg trafikk.

Fylkesrådmannen støttar at bom på sideveg berre skal førekomme når det er naudsynt for å realisere hovudprosjektet. Det må likevel vere slik at når trafikklekkasjen på gamlevegen blir for stor, må det vere mogleg å bruke bom på sideveg for å unngå trafikklekkasje av ein storleik som vil ha heilt vesentlege uheldige konsekvensar for dei samfunnsøkonomiske måla prosjekta skal oppnå og for realisering av hovudprosjektet.

Bom på sideveg vart nøye vurdert i samband med både E39 Svegatjørn-Rådalen og Rv 555 Sotrasambandet, og det vart vurdert at det var nødvendig for å unngå stor lekkasje til sidevegnettet. Dette er også som nemnt

ovanfor omtala i stortingsproposisjonane for prosjekta. Det er ingen ting som tilseier at vurderingane er annleis no.

Ei auke i trafikken på gamlevegane ved E39 og Rv 555 vil ha ei rekkje uheldige konsekvensar for trafikksituasjonen. Det mest vesentlege er at ein ikkje får den samfunnsøkonomiske vinsten som dei nye vegane er tenkt å skape ved betre framkome, mindre ulukker og mindre støy og forureining.

Vidare er grunngjeving for ny veg at trafikken er for stor i forhold til vegen si toleevne. Stor trafikk på gamlevegane vil gje meir slitasje på vegane, som krev meir til drift og vedlikehald. Dette vil følgjeleg auke utgiftsbehovet for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen vil vidare leggje til at bebuarar i områda langs noverande E39 mellom Tøsdalskiftet i Os og Skjoldskiftet i Fana, vil få ein vesentleg endra situasjon gjennom at gjennomgangstrafikken vil bli fjerna.

Utrekningar frå Statens Vegvesen viser at utan bom ved Nordvik, vil særleg mange velje å bruke Fv 5158 over Fanafjellet (tidligere fv 163) framfor ny E39. Fv 5158 har ein låg standard med smal vegbredde, stor stiging og krapp kurvatur. Denne vegen toler ikkje ein vesentleg trafikkauke.

Det er også grunn til å leggje vekt på at bebuarar i området langsetter Lysefjorden har nytte av prosjektet ved at dei får ei ny tilknytning til E39 ved Endelausmarka, i tillegg til betre veg mellom Ulven mot Os. Bommen vil vere i Lysetunnelen, slik at ein kan køyre utan å passere ein bomstasjon mellom Lysefjorden og Osøyro. Unnataket er mellom Nordvik og Os, men her er det altså lagt opp til ein skal sjå på løysingar for bebuarane i området. Bebuarar i området som skal mot Bergen, må uansett betale bompengar i likskap med andre som nyttar vegen. Ved desse vedtaka vil bebuarar i område nær bommane ikkje få ein uforholdsmessig høg bompengebelasting.

Det kan vere grunn til å peike på at bom på noverande Rv555 er vedteke plassert like ved Sotrabrua ved grensa til Bergen, slik at det ikkje er nokon lokalsamfunn som blir delt ved at det er ein bom i nærområdet.

Fylkeskommunen har stilt garanti for bompengelåna for både E39 Svevatjørn-Rådal og Rv 555 Sotrasambandet. Utan bom på sideveg vil vi kunne forvente ei monaleg svikt i inntektene til desse prosjekta. Det ligg i proposisjonane ein føresetnad om at gjennomsnittstaksten kan aukast med inntil 20 pst over prisvekst og bompengeperioden kan forlengast med inntil 5 år dersom bompenginntektene blir lågare enn føreset. Dette betyr i praksis at dersom det blir en stor inntektssvikt og gjennomsnittstaksten må aukast eller bompengeperioden forlengjast, vil det gje ein ytterlegare overføring av trafikk frå nyvegen til gamlevegen. Dette kan gje ein vond sirkel der det stadig blir aukande takster og auka bompengeperiode grunna at det blir meir og meir trafikklekkasje til gamlevegane.

Garantivedtaka i fylkestinget er gitt med føresetnad om at det blir bom på sideveg. Om denne føresetnaden blir fjerna, bryt dette med fylkestinget og Stortinget sine føresetnader ved godkjenning av prosjekta. Dette tilseier etter fylkesrådmannen si meining at fylkeskommunen ikkje lenger kan stille som garantist for bompengelånet.

Fylkesrådmannen vil elles presisere at det i framtidige prosjekt må vere mogleg å vurdere bom på sideveg. Av planlagde prosjekt som ligg inne i NTP 2018-2029 med delvis bompengefinansiering, er det først og fremst E16 mellom Arna og Stanghelle som truleg vil krevje bom på sideveg for å unngå for stor trafikklekkasje.

Når det gjeld E39/E16 Arna-Vågsbotn- Klauvaneset, er det ikkje avklart om dette i framtida skal vere ein del av bypakke Bergen, eller sjåast på som eit strekningsvis prosjekt. Uansett kan trafikklekkasjen til noverande E39/E16 bli stor om det ikkje blir bom også på sidevegane.

Dei nemnte prosjekta ligg inne i NTP 2018-29 med delvis bompengefinansiering. Fylkesrådmannen meiner at utan bom på sideveg vil trafikklekkasjen venteleg bli såpass stor at dei positive samfunnsmessige effektane av prosjekta ikkje vil nåast. Det vil dermed ikkje vere grunnlag for å realisere desse prosjekta gjennom delvis bompengefinansiering om det ikkje vert opna for bom på sideveg. Dette må avklarast tidleg i planlegginga av desse prosjekta.

E134 Vågslid-Røldal- Seljestad vil gje ein større innsparing i reisetid, og her er det mogleg at det ikkje vil vere same behov for bom på noverande veg. Det vidare arbeidet med bompengesøknad til Stortinget må avklare omfanget av trafikklekkasje før det vert vurdert om det er naudsynt med bom på noverande E134.