

Delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet



Prinsippavklaring i kommunane og fylkeskommunen

Presentasjon for Kontaktutvalet 22.12.2015

Bakgrunn

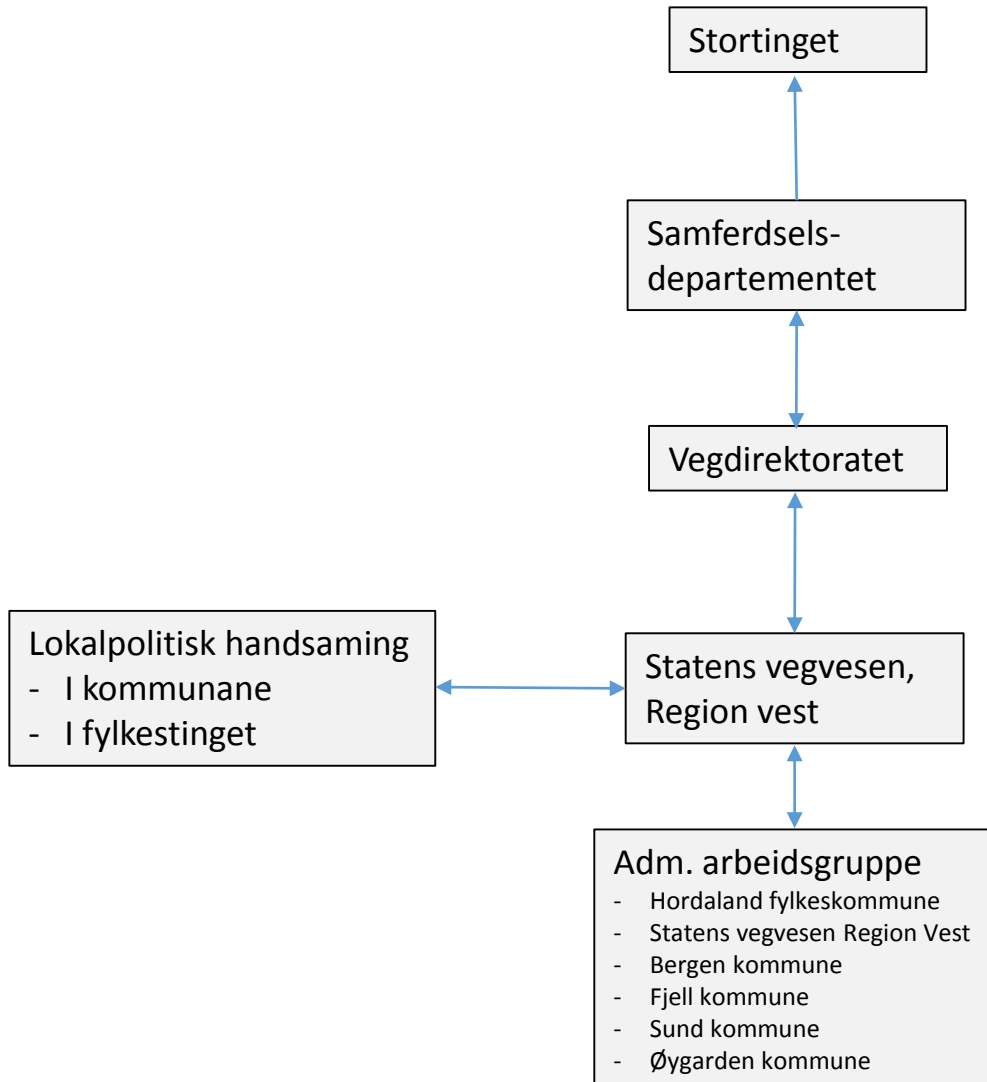
Handbok V718 Bompengeprojekt:

- Prinsippavklaring om bompengefinansiering
- Bompengesøknad

Føremålet med prinsippsaka

- Få prinsipiell tilslutnad til å nytte delvis bompengefinansiering og arbeide vidare med formell bompengesøknad
- Få tilslutnad til hovudprinsippa i bompengeopplegget (plassering av bomstasjonar etc.)

Bompengesøknad - prosess



Stortinget handsamar stortingsproposisjonen



Etter godkjenning av bompengesøknaden i fylkestinget går bompengesøknaden vidare til kvalitetssikring (KS 2) i Samferdselsdepartementet / Vegdirektoratet og det vert utarbeidd stortingsproposisjon



Statens vegvesen sender bompengesøknaden til førehandskontroll i Vegdirektoratet og deretter vert bompengesøknaden handsama kommunane og fylket



Adm. arbeidsgruppe leia av Hordaland fylkeskommune utarbeidar framlegg til bompengesøknad med trafikkføresetnader, bompengelopplegg og finansieringsplan mv.

Prinsippsaka - prosess

1. Arbeidsgruppa lagar utkast til prinsippsak og framlegg til likelydande vedtak
2. Handsaming i Kontaktutvalet
3. Handsaming i kommunane og deretter i fylkeskommunen
4. Vidare arbeid med bompengesøknaden basert på vedtaka

Framdrift

AKTIVITET	2014	2015	2016	2017	2018
BOMPENGESØKNAD					
Trinn 1 - Prinsippavklaringar bompengesystem					
- Bompengesøknad, prinsippskisse					
- Handsaming av prinsippsak i kommunane og fylkeskommunen					
Trinn 2 - Formell bompengesøknad					
- Bompengesøknad inkl. fagleg kvalitetskontroll, Vegdirektoratet					
- Endeleg kommunal og fylkeskommunal handsaming					
- St.prp. utarbeides					
- Vedtak i Stortinget					
REGULERINGSPLAN SOTRASAMBANDET					
- Reguleringsplan utkast (1g)					
- Reguleringsplan høyring, handsaming					
- Reguleringsplan vedtak (2g)					
- Kvalitetssikring kostnader (KS2)					
- Prosjektering / byggeplaner / anbudsprosess					
Byggjestart					

Prosjektavgrensing

- Bompengesøknaden gjeld bompengeprosjektet rv. 555 Storavatnet – Kolltveit som inneheld:

vegsamband

kollektivtrase

samanhengande gang/sykkelnett

kollektivterminal Straume og Storavatnet

- Storavatnet-Liavatnet (Bergen), Kolltveit-Ågotnes (Sotra) og Kolltveit-Austefjorden (Sotra) gjennomførast i påfølgjande faser, enten som eigne bompengeprosjekt eller ved å innlemme dei som del av eksisterande bompengeordningar.

Bompengeordning

Prinsipp og retningslinjer (St.meld., NTP etc.)

- **Nytteprinsippet**
 - Dei som har nytte skal betale og dei som betalar skal ha nytte
- **Bomstasjonar på sidevegnettet**
 - Unntaksvis, men aktuelt dersom dette skapar trafikale/miljømessige problem og/eller svekkar det finansielle grunnlaget for bompengeprosjektet
- **Utnytting av bompengepotensiale**
 - Bompengepotensiale bør utnyttjast, men ein må óg vurdere samla belastning for trafikantane

Prinsipppløysingar for bompengeordning

- 3 alternative prinsipppløysingar

- Alt. 1, Tett system

- Alt. 2, To snitt

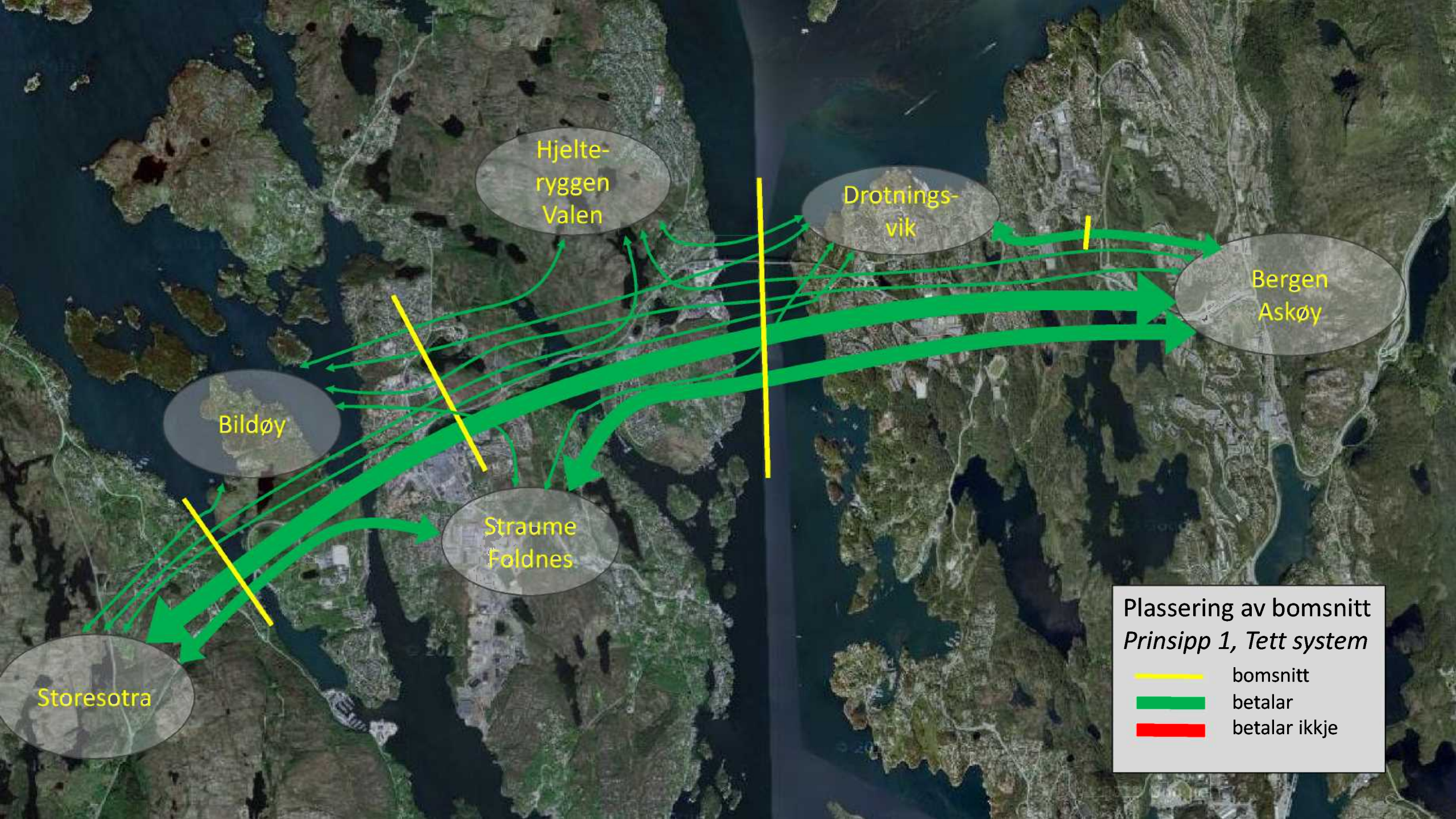
- Alt. 3, Sotrabrua

- Vurdert opp mot 3 delmål:

- Nytteprinsippet

- Rettferdig, logisk og enkelt

- Bompengepotensiale



Hjelte-ryggen Valen

Drotning-vik




Bergen Askøy

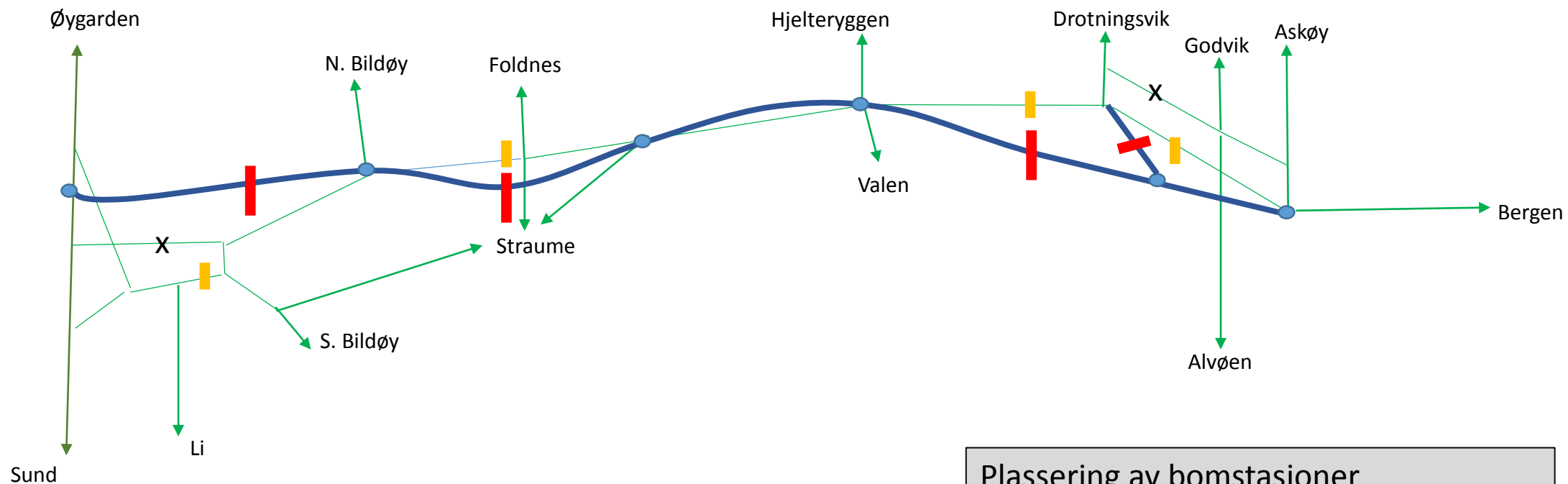
Bildøy

Straume Foldnes

Storesotra

Plassering av bomsnitt
Prinsipp 1, Tett system

-  bomsnitt
-  betalar
-  betalar ikkje



Plassering av bomstasjoner

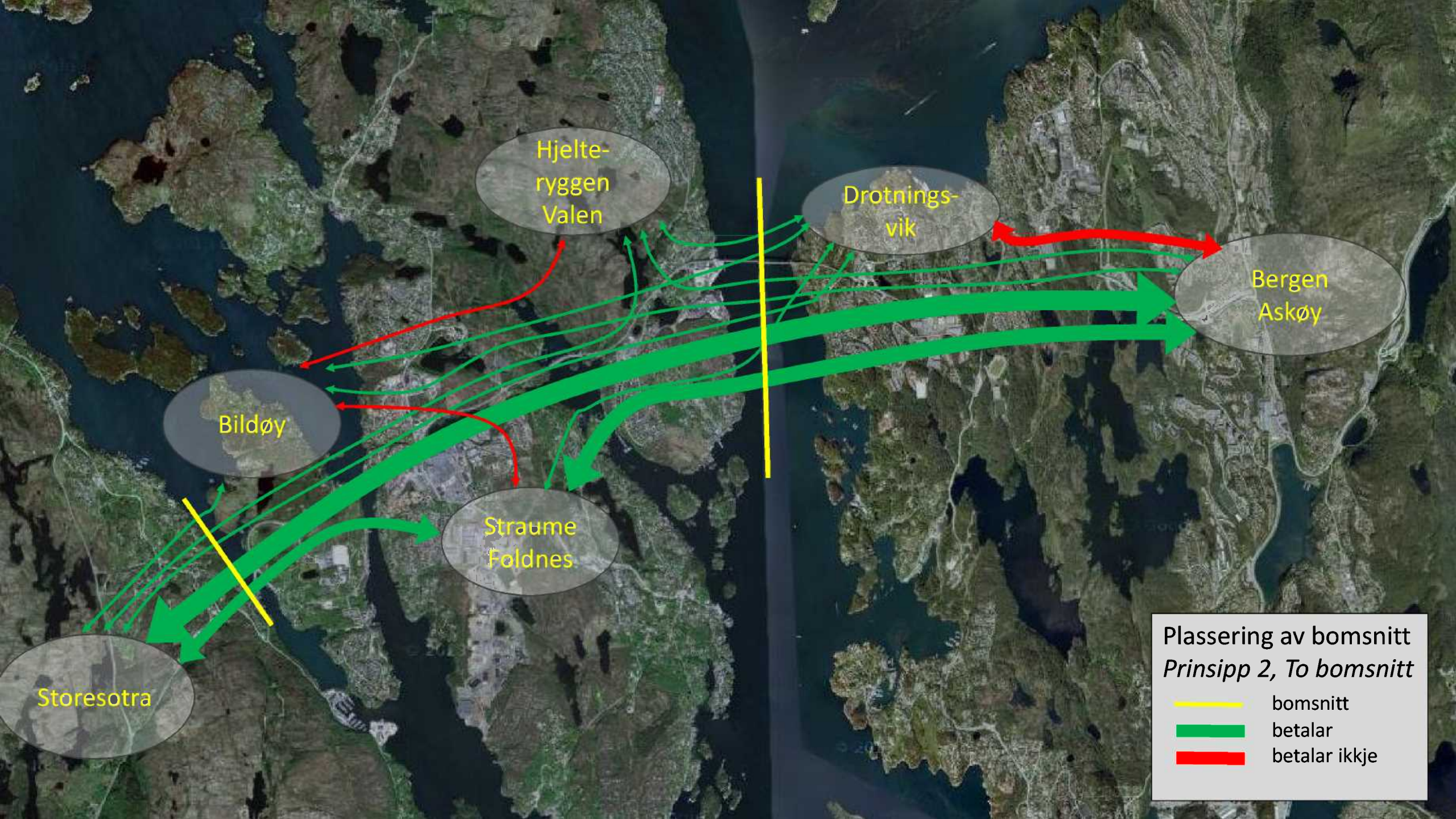
Prinsipp 1, Tett system

— Hovedveg (nytt Sotrasamband)

— Sekundærveg (dagens veg)

■ Bomstasjon på ny veg

■ Bomstasjon på eks. veg for å hindre «lekkasje»



Hjelte-ryggen Valen

Drotning-s-vik

Bergen Askøy

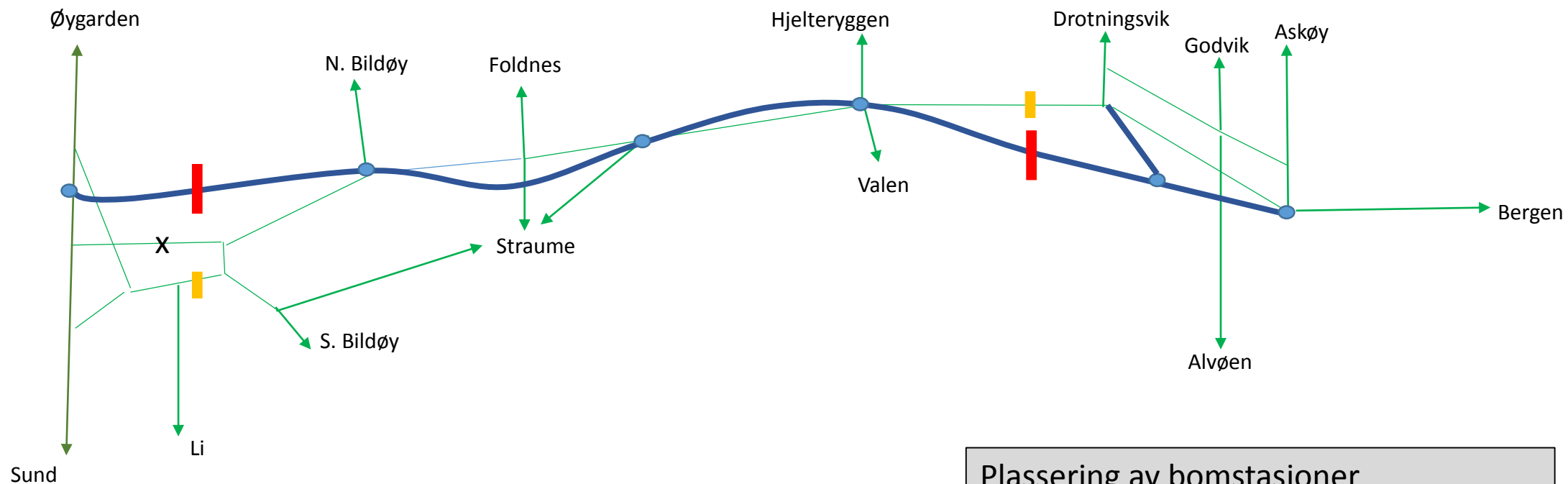
Bildøy

Straume Foldnes

Storesotra

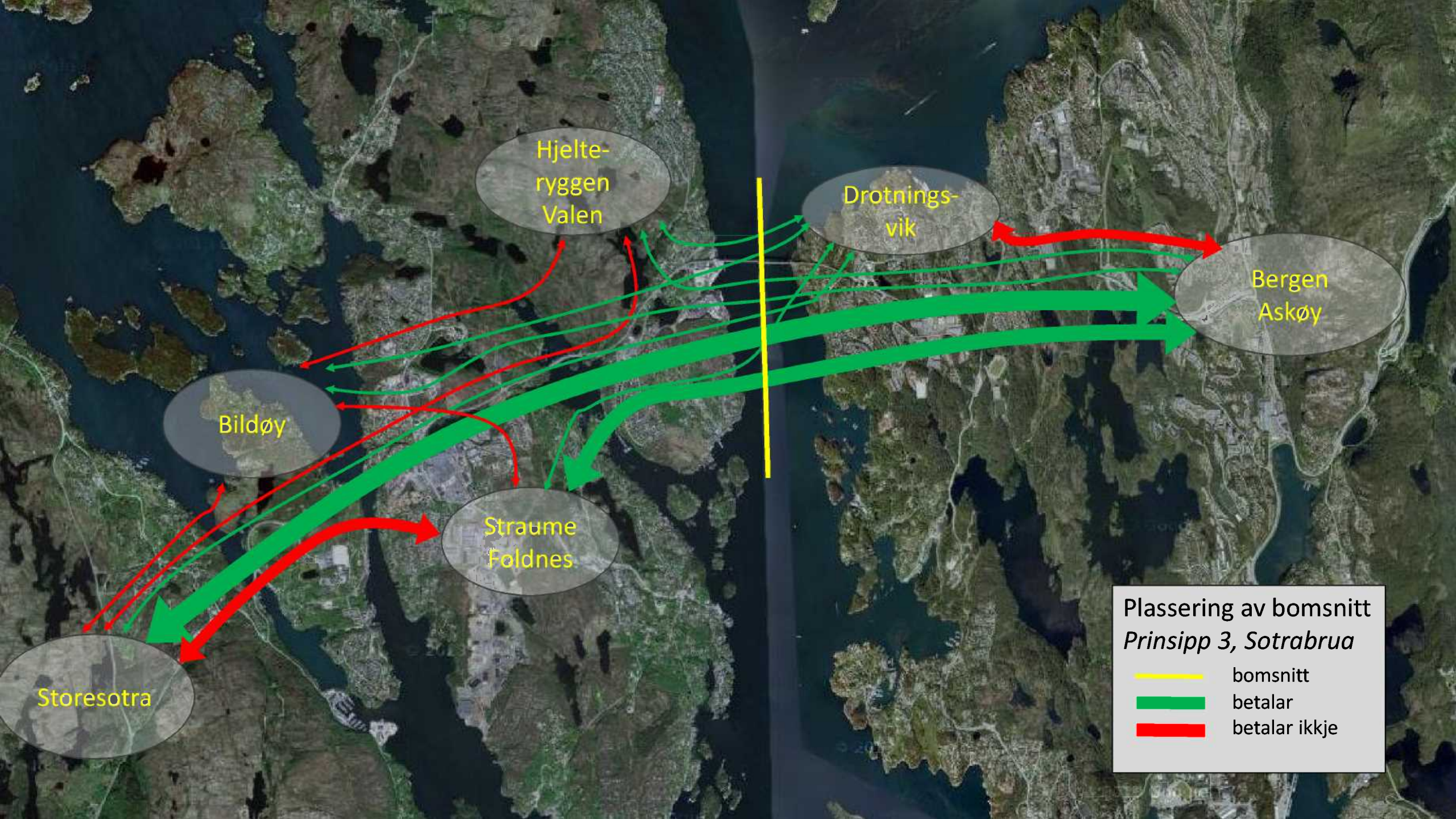
Plassering av bomsnitt
Prinsipp 2, To bomsnitt

-  bomsnitt
-  betalar
-  betalar ikkje



Plassering av bomstasjoner
Prinsipp 2, To bomsnitt

- Hovudveg (nytt Sotrasamband)
- Sekundærveg (dagens veg)
- █ Bomstasjon på ny veg
- █ Bomstasjon på eks. veg for å hindre «lekkasje»



Hjelte-
ryggen
Valen

Drotning-
vik

Bergen
Askøy

Bildøy

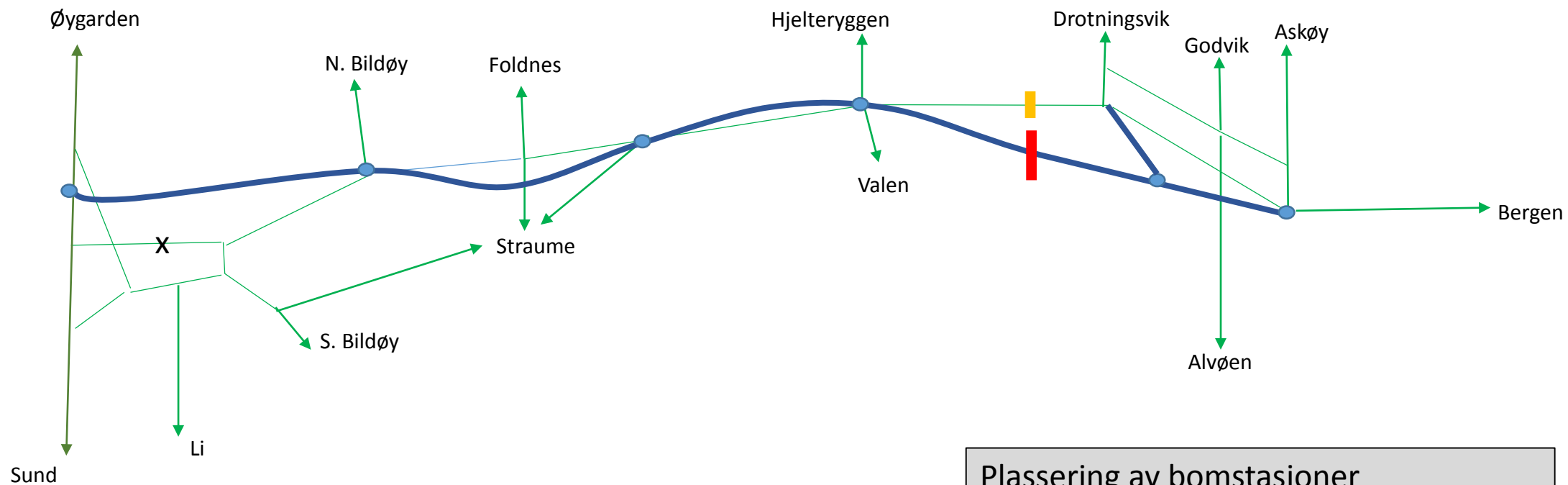
Straume
Foldnes

Storesotra

Plassering av bomsnitt

Prinsipp 3, Sotrabrua

-  bomsnitt
-  betalar
-  betalar ikkje



Plassering av bomstasjoner
Prinsipp 3, Sotrabraua

- Hovudveg (nytt Sotrasamband)
- Sekundærveg (dagens veg)
- █ Bomstasjon på ny veg
- █ Bomstasjon på eks. veg for å hindre «lekkasje»

Nytteprinsippet

- *Prinsipp 1, tett system*

- Alle som får nytte betalar
- Bomstasjonar på sidevegnettet svekkar nytteprinsippet

- *Prinsipp 2, to snitt*

- 84% av dei som nyttar vegen er med å betale
- Bomstasjonar på sidevegnettet svekkar nytteprinsippet, men ein stor del indirekte nytte (gamle Sotrabraua)

- *Prinsipp 3, Sotrabraua*

- 70 % av dei som nyttar vegen er med å betale
- Alle som betalar får direkte nytte (nye Sotrabraua) eller indirekte nytte (gamle Sotrabraua)

Bompengepotensiale (mill.kr.)

Takstnivå : 45kr (lett bil etter rabatt). Lånerente 6,5 %.

Prinsipp	Bompenge- potensiale	Behov for statlege midlar	Sum (anleggskostnad)
Prinsipp 1, tett system	4 700	4 200	8 900
Prinsipp 2, to snitt	4 500	4 400	8 900
Prinsipp 3, Sotrabroene	4 200	4 700	8 900

Samanstilling - val av prinsipp for bompengeordning

- Rimeleg god oppfylning av nytteprinsippet for alle alternativ. Vanskeleg å skilje alternativa.
- Relativt små skilnader i forhold til å utnytte bompengepotensiale (mindre enn ca. 10% skilnad mellom alternativa)
- Avgjerande punkt vil vere oppleving av rettferd og «symmetri» når det gjeld fordelar og ulempar.

Vedlegg: Trafikk- og finansieringsanalyse

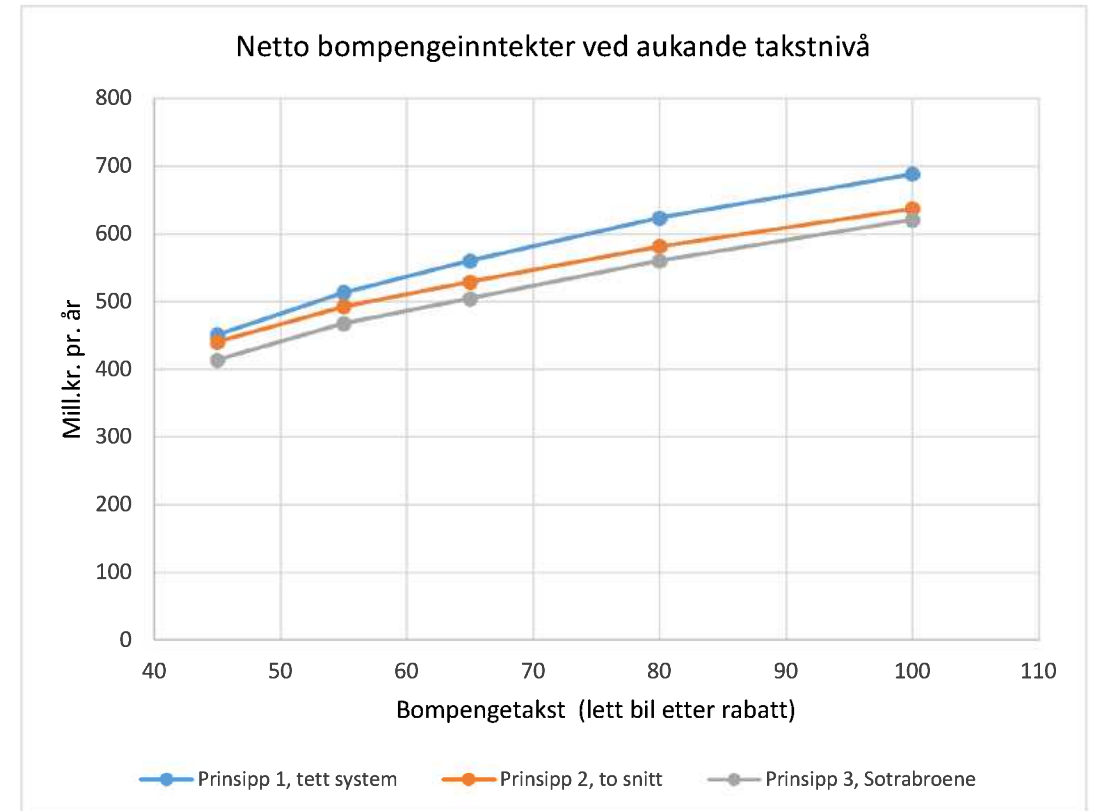
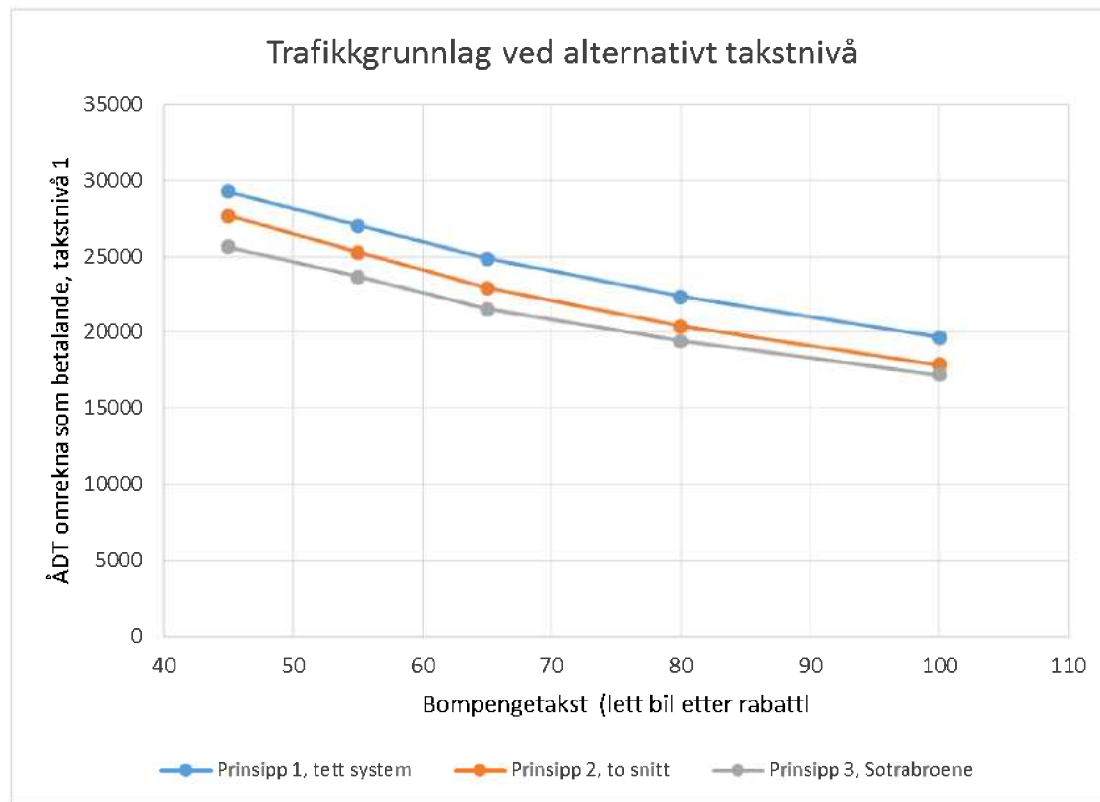
(Grunnlag for utrekning av bompengepotensiale)

Trafikkgrunnlag - føresetnader

- Samla vurdering av transportmodell (RTM) og framskrivingsanalyse
- Trafikkmengd i opningsår (2022) vert ca. 4% lågare enn dagens trafikk:
 - ✓ Trafikkutvikling 2015-2022
 - ✓ Effekt av nytt vegsamband (reduerte transportkostnader)
 - ✓ Effekt av bompengar (auka transportkostnader)
- Føreset 0% trafikkvekst i nedbetalingsperioden:
 - ✓ Positiv folketalsutvikling, men mål om redusert bilbruk (0-vekst)
 - ✓ Usikker utvikling i næringslivet

Trafikkprognose Sotrasambandet (ÅDT 2022)

	Prinsipp 1	Prinsipp 2	Prinsipp 3
Takstnivå 1 Kr. 45	22 729	24 811	25 623
Takstnivå 2 Kr. 22,50	13 083	5 791	



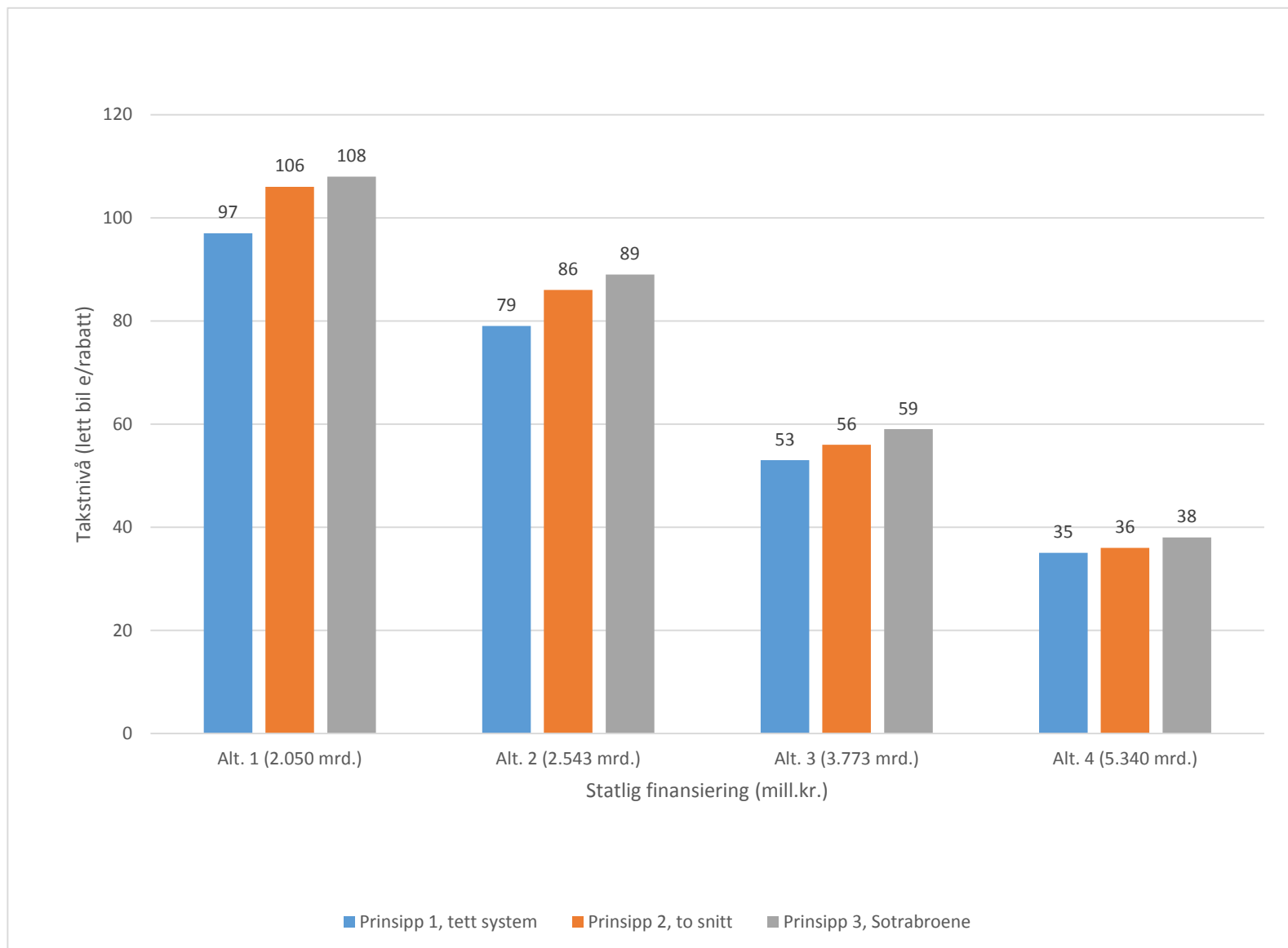
Føresetnader for finansieringsanalyse

- Anleggskostnader: 8.900 mill.kr.
- Byggetid 2018-2021
- Lånerente: 6,5 %
- Prisstigning: 2,5 %
- Flat rabatt lette kjøretøy med autopassbrikke: 20%
- Flat rabatt tunge kjøretøy: 0%
- Gratispasseringar (el-bilar) 10%
- Gratispasseringar (andre kjøretøy) 4 %

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 bompengebeløp	3 775	5 125	8 900	42 %
Alt. 4	Statleg andel som E39 Os-Rådal	5 340	3 560	8 900	60 %

Bompengetakst ved alt. statleg finansiering



Tenleg takstnivå

Grunnlag for vurdering av tenleg takstnivå:

- regional balanse i transport- og reisemønster
- nivå på andre bompengeprosjekt i regionen
- samla økonomisk belastning på trafikantane
- sensitivitet, trafikkavvising ved aukande takstnivå

Førebels vurdering: 40-50 kr. (lett bil etter rabatt)

Bompengespensiale (mill.kr.) og behov for statlege midlar ved tenleg takstnivå (45 kr)

Prinsipp	Bompengespensiale	Behov for statlege midlar	Sum (anleggskostnad)
Prinsipp 1, tett system	4 700	4 200	8 900
Prinsipp 2, to snitt	4 500	4 400	8 900
Prinsipp 3, Sotrastroene	4 200	4 700	8 900

Bompengepotensiale (mill.kr.) ved tenleg takstnivå (45 kr) og alternativ rentenivå

		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, Sotrabroene	4 200	4 600	5 000