



SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
10/17	Formannskapet	08.02.2017
19/17	Kommunestyret	23.02.2017

Sotrasambandet - søknad om utbyggings- og finansieringsopplegg

Samandrag av saka:

Kommunestyra i Fjell, Øygarden, Sund og Askøy vedtok i april 2016 Prinsippnotat om bompengefinansiering av Rv 555 Sotrasambandet. Det same gjorde Bergen bystyre og Hordaland fylkesting i juni same år. Felles for alle vedtaka var at ein var positive til at Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Ein la også til grunn føresetnadene om plassering av bomstasjonar m.v i Prinsippnotatet.

Desse vedtaka la grunnlaget for vidare arbeid med å utarbeida eit formelt søknadsgrunnlag til sentrale vegstyresmakter om finansieringa, i tråd med vanlege prosedyrar i slike saker. Søknaden vil verte handsama i dei same lokale og regionale organa som Prinsippnotatet, og legg til grunn ønske om sluttvedtak i Stortinget før sommaren 2017.

Søknadsgrunnlaget er utarbeidd av Statens Vegvesen regionalt, i samarbeid med Vegdirektoratet . Blant hovudelementa er at bompengeperioden vert utvida frå 15 til 20 år, og at bompengenivået for lette køyretøy vert noko lågare enn stipulert i Prinsippnotatet. Det er også lagt til grunn at nullutsleppskøyrety skal betale halvparten av taksten for «vanlege» køyrety.

Søknadsgrunnlaget inneheld også framlegg til vedtak i saka.

Rådmannen meiner at søknadsmaterialet er eit informativt og godt grunnlag for den vidare prosessen fram mot slutthandsaming i Stortinget, og har von om at dette vil skje våren 2017. Rådmannen rår til at kommunestyra gjer vedtak i samsvar med innstillinga i saka.

Innstilling:

1. Utbygging av rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og på eksisterande rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.
2. Fjell kommune legg til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny rv 555 Sotrasambandet vil bli på kr.39,50 i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og på eksisterande veg:
 - 49 kr. for takstgruppe 1 (køyrety på inntil 3.500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
 - 98 kr. for takstgruppe 2 (køyretøy over 3.500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.
3. Køyretøy i takstgruppe får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.
4. Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningsliner.
5. Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opningstidspunktet for den nye vegen.
6. Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.
7. Det blir føresett samla brutto bompengeinntekter på 7,0 mrd 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebidraget). Bompengebidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebidraget utgjer bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga. Bompengeselskapet vil ikkje stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet
8. Det blir lagt grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av vegen, og deretter med SSB sin konsumprisindeks.

Straume, den 25.01.2017

Steinar Nesse
Rådmann

Willy Sørensen
Spesialrådgjevar

Handsama i Formannskapet - 08.02.2017:

Helge Sandvik frå Statens Vegvesen orienterte om saka. Han orienterte mellom anna om finansieringsoppdraget kor bompengerperioden er auka frå 15 til 20 år. Det vart vidare teke ein gjennomgang på dei ulike bompengesatsane som ligg i saksframlegget og vist til ein statleg finansieringsdel på 53 %, som er ei auke frå tidlegare overslag. Sandvik var også

tydeleg på at bompengerperioden vil bli redusert dersom innteninga vert større enn kalkulert, og omvendt.

Framlegg frå FrP v/Anita G. Johannessen:

Fjell kommunestyre meiner at Sotrasambandet er så viktig både lokalt og nasjonalt at det må fullfinansierast av Staten. Fjell kommune ber Staten legge fram ein finansieringsplan utan bompengar.

Innstillinga og framlegg frå FrP vart stemt opp mot kvarandre slik:

- Innstilling fekk 8 stemmer og vart vedteken
- Framlegget fekk 1 stemme og fall – mindretalet FrP

Tilråding i Formannskapet - 08.02.2017:

1. Utbygging av rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og på eksisterande rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.
2. Fjell kommune legg til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny rv 555 Sotrasambandet vil bli på kr.39,50 i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og på eksisterande veg:
 - 49 kr. for takstgruppe 1 (køyretøy på inntil 3.500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
 - 98 kr. for takstgruppe 2 (køyretøy over 3.500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.
3. Køyretøy i takstgruppe får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.
4. Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningslinjer.
5. Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opningstidspunktet for den nye vegen.
6. Dersom bompengerinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.
7. Det blir føresett samla brutto bompengerinntekter på 7,0 mrd 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengerbidraget). Bompengerbidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengerbidraget utgjer bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga. Bompengeselskapet vil ikkje stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet
8. Det blir lagt grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for vegen fram til opninga av vegen, og deretter med SSB sin konsumprisindeks.

Handsama i Kommunestyret - 23.02.2017:

Framlegg frå Fremskrittspartiet v/Anita Garlid Johannessen:

Fjell kommunestyre meiner at Sotrasambandet er så viktig både lokalt og nasjonalt at det må fullfinansierast av Staten. Fjell kommune ber Staten legge fram ein finansieringsplan utan bompengar.

Tilråding i formannskapet vart sett opp mot FrP sitt framlegg og røysta over.

Tilråding i formannskapet **vart vedteke med 31** mot **4 røyster** (mindretal FrP).

Desse hadde ordet i saka: Tom Georg Indrevik, Hilde Sandal, Fredrik Alexander Indrevik, Svein Bergh, Odd Bjarne Skogestad, Andreas Sjalg Unneland, Karsten Sprenger og Anita Garlid Johannessen og Egil Haaland

Vedtak i Kommunestyret - 23.02.2017:

1. Utbygging av rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og på eksisterande rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.
2. Fjell kommune legg til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny rv 555 Sotrasambandet vil bli på kr.39,50 i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og på eksisterande veg:
 - 49 kr. for takstgruppe 1 (køyretøy på inntil 3.500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
 - 98 kr. for takstgruppe 2 (køyretøy over 3.500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs at takstgruppe 2 betalar det dobbelte av takstgruppe 1.
3. Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.
4. Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningsliner.
5. Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opningstidspunktet for den nye vegen.
6. Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føresett, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.
7. Det blir føresett samla brutto bompengeinntekter på 7,0 mrd 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebidraget). Bompengebidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebidraget utgjer bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga. Bompengeselskapet vil ikkje stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet
8. Det blir lagt grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av vegen, og deretter med SSB sin konsumprisindeks.

Dokument vedlagt saka:

- *Lokalpolitisk behandling av forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg for rv 555 Sotrasambandet.* Statens Vegvesen 25.01.2017
- *Rv 555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit) – forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg.* Statens vegvesen 17.01.2017
- *Rv 555 Sotrasambandet – Prinsipp for delvis bompengefinansiering.* Hordaland fylkeskommune, 3.februar 2016

Saksopplysningar:

Kommunane Bergen og Fjell vedtok medio 2016 reguleringsplanane for Rv 555 Sotrasambandet mellom Storavatnet i Bergen og Kolltveit i Fjell.

Nokre månader tidlegare,- i april 2016, vedtok kommunestyra i Fjell, Øygarden, Sund og Askøy *Prinsippnotat om bompengefinansiering av Rv 555 Sotrasambandet.* Det same gjorde Bergen bystyre og Hordaland fylkesting i juni same år.

Med desse vedtaka var det formelle grunnlaget lagt for å kunne fremje ein søknad til statlege styresmakter om finansieringa av prosjektet, og med det vere mykje nærare sjølv bygginga av anlegget.

I ettertid har Statens Vegvesen regionalt, i nær kontakt med Vegdirektoratet sentralt, arbeid med søknadsgrunnlaget. I denne prosessen har Vegvesenet regionalt hatt kontakt med det regional- og lokalpolitiske Kontaktutvalget. Vegvesenet har også hatt eit nært samarbeid med den administrative arbeidsgruppa frå dei fem kommunane og fylkeskommunen, som har følgd prosessen over fleire år.

Proessen har vore komplisert og krevjande, men har til slutt resultert i søknadsgrunnlaget *Rv 555 Sotrasambandet (Storavatnet-Kolltveit) – forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg* frå Statens Vegvesen. Søknaden er utgangspunktet for denne saka.

Søknaden vert også fremja i Sund, Øygarden og Askøy kommunestyre, Bergen bystyre og Hordaland fylkesting. Det er lagt opp til vedtak i fylkestinget 14.mars 2017. Det kan verte slik at Bergen ikkje rekk å fremja saka i Bergen bystyre før etter handsaminga i fylkestinget, som då evt. må gjere vedtak med atterhald om handsamingsresultatet i Bergen bystyre.

Hordaland fylkeskommune vil sende det samla sakstilfanget til Vegdirektoratet som eit grunnlag for deira sakstilfang til Stortinget. Også dokumenta som inngår i KS 2 (Kvalitetssikring 2) o.a er med i vurderingane som vil ligge til grunn for utarbeidinga av ein Stortingsproposisjon. Om ein legg til grunn planane for vidare framdrift som ein føresette når reguleringsplanane og Prinsippnotat om bompengefinansiering vart vedteke, så skal Stortinget handsame saka våren 2017. Dette tidspunktet er p.t ikkje stadfesta av sentrale styresmakter.

Søknadsgrunnlaget nemner innleiingsvis at Sotrasambandet er eitt av tre større samferdsleprosjekt i Noreg som i dag er under planlegging som OPS-prosjekt. Nemninga OPS står for Offentleg Privat Samarbeid, og er ein måte å finansiere og gjennomføre større vegprosjekt på. Deretter følgjer ein kort presentasjon av sjølv Sotrasambandet, inkludert utviklinga i kostnadsnivå. Auken i kostnaden held seg godt innafor uvissa på +/- 25 pst. som

gjeld for kostnadsoverslag for prosjekt basert på kommunedelplan, og er primært knytt til auka kvalitetssikring av tala som reguleringsplanlegginga medførte.

Alle vedtaka som vart gjort lokalt og regionalt i handsaminga av Prinsippnotatet om bompengefinansiering er gjengjeve. Ein viser til at alle var.... *positive til at Sotrasambandet blir delfinansiert med bompengar og slutta seg til prinsippasom omtalt i saka.*». Med «*prinsippa*» meiner ein Prinsipp 3 som betyr ...»*eitt bompengesnitt med bomstasjonar nær ny og nær eksisterande Sotrabru.*» Tentativ plassering av bomstasjonane er vist i figur 2.

Ein viser også til at Bergen kommune også ser føre seg bompengefinansiering av strekninga Storavatnet – Liavatnet og nord-sør aksa på Sotra i ein seinare utbyggingsfase. Desse prosjekta inngår ikkje i søknaden.

I prinsippnotatet var bompengeperioden sett til 15 år. I søknadsgrunnlaget er den utvida til 20 år. Ein konsekvens av dette er m.a at takstnivå pr. passering vert lågare. I prinsippa føresette ein 45 kr (2015- tal) i bompengar (kvar veg) for lette køyretøy etter rabatt (20%). Ut frå dei nye føresetnadene vil taksten verte redusert til 39,50 kr (2017-tal). Grunna heilt nye retningslinjer vil ein ikkje kunne gje rabatt for tyngre kjøretøy, slik at desse i utgangspunktet vil betale 98 kr. (2017-tal) for kvar passering.

Det er føresett at desse tala føl forventa utvikling i kostnadsindeksane. I samsvar med vanleg prosedyre i slike saker vil heilt presise takstar ved opninga av anlegget verte lagt fram til lokalpolitisk handsaming tettare opp til opningstidspunktet for nytt Sotrasamband, og før sjølve innkrevjinga startar.

Takstar for nullutsleppskøyretøy er eit sentralt tema. Auken i slike køyretøy har vore stor dei siste åra, og denne utviklinga vil venteleg halde fram i åra som kjem. Dette gjeld særleg i område med mange bomstasjonar, og her har ein opplevd markert svikt i inntektsgrunnlaget av di desse køyretøya ikkje har betalt for passeringane. Jfr oversynet i kap.3 som viser at slike køyretøy utgjør mellom 10 og 23 pst av passeringane i sentrale bompengeprojekt på Vestlandet. Ein tilrår at det for nullutsleppskøyretøy i Sotrasambandet blir innført ein bompengetakst på halvparten av grunntakst. (24,50 i 2017-kr før rabatt). Dette er i samsvar med maksimalt tillete nivå ihht. vedtak i Stortinget.

Stipulert trafikknivå er ein annan viktig premiss i talmaterialet. Med utgangspunkt i to uavhengige analysar, har ein lagt til grunn ein ÅDT (gjennomsnittleg årsdøgntrafikk) på 24.680 i 2022/ 2024. I dette talet er det rekna inn redusert trafikk som ein konsekvens av innføring av bompengar. (Gjennomsnittleg ÅDT i 2016 var 27.121). I samsvar med lokal- og regionalpolitiske mål legg ein til grunn at trafikken ikkje vil auke etter at Sambandet er opna.

Søknadsgrunnlaget legg også til grunn ei rekneteknisk lånerente på 5,5 pst. dei første 10 åra fram t.o.m 2027, og deretter 6,5 pst..

Kap.4 har fokus på finansieringsmodellen til prosjektet. Ein viser til at»*Forskjellen mellom ordinær bompengefinansiering og bompengefinansiering innanfor eit OPS-regime er knytt til profilen på overføringa av bompengar frå bompengeselskapet til Statens vegvesen.*». I eit OPS-prosjekt kan overføringa ha ulike profilar, t.d «*i form av ei større utbetaling ved opning av sambandet (milepælsutbetaling) og resten som ei løpande utbetaling over heile bompengeperioden.*» Profilen på utbetalingane i Sotrasambandet vert avgjort av sentrale styresmakter, og er førebels ikkje bestemt i detalj.

Brutto bompengar for Sotrasambandet over heile perioden vert rekna til 7 mrd. 2017-kroner. Dette beløpet skal betale bompengbidraget, renter på lån, innkrevjings- og

administrasjonskostnader. Bompengebidraget er i utgangspunktet (jfr Prinsippnotatet) sett til om lag 4,5 mrd 2017 kroner. Beløpet blir prisregulert.

I kapitel 4 står det vidare m.a; (s.11) ...»ved OPS vil ikkje bompengeselskapet ha ansvar ved eventuell kostnadsauke for prosjektet. Vi kanikkje seie nøyaktig kor stor del av prosjektet som blir finansiert med bompengar og kor stor del som blir finansiert med statlege midlar». Og vidare... «Dette inneber at den statlege delen vil vere på det nivå som er vist til i prinsippssaka (53 pst)».

Før OPS-kontrakten kan skrivast under, er det naudsynt å flytte høgspentlina som i dag står i traseen for den nye Sotrabrua. Kostnadene til dette vil ikkje inngå i OPS-kontrakten, som heller ikkje vil inkludere kostnadene med dei arkeologiske undersøkingane som vil verte gjennomført før Sambandet vert opna for trafikk. Saman med kostnader til grunnverv og til sjølv prosjektorganisasjonen, er dei samla kostnadene utanom OPS-kontrakten estimert til omlag ein mrd. kroner.

Vurdering:

Rådmannen meiner at Statens Vegvesen sitt søknadsmateriale er eit informativt, grundig og godt grunnlag for den vidare prosessen fram mot slutthandsaming i Stortinget, og har von om at denne vil skjje våren 2017.

Sotrasambandet er eit stort og særst viktig samferdsleprosjekt. Realisering av det vil få stor betydning for utviklinga av næringsliv og samfunn i heile Bergensregionen, og vil ikkje minst få stor betydning for beredskap og tryggleik for nær 40. 000 menneske i Sotra/Øygarden-området. Det har stått øvst på «dagsorden» for tusenvis av innbyggjarar, verksemdar, ei rekkje ordførarar, rådmenn m.v i snart to tiår.

Det nye søknadsgrunnlaget om finansiering som Statens Vegvesen har utarbeidd, er ein viktig premiss for avgjerdsprosessen hos sentrale styresmakter, og ein positiv og viktig milepæl for det nye sambandet.

Materialet er grundig og omfattande, og inneheld ei rekkje detaljar som det kan vere krevjande å sette seg inn i. Rådmannen har i saka søkt å få fram det som er viktigast som grunnlag for framlegget til vedtak, og legg til grunn at søknadsgrunnlaget er eit godt grunnlag for å supplere og utdjupe det saka har fokus på.

Rådmannen meiner ein har gjort eit godt «grep» ved å forlenge bompengeperioden frå 15 til 20 år. Med det har ein m.a fått bompengetakstane lågare. Dette er særleg positivt når ein også vurderar det samla bompengenivået i regionen. Fleire av dei som vil nytte det nye Sotrasambandet i framtida, vil også betale bompengar ved andre stasjonar ikkje so langt unna. På sikt vil det vere ønskjeleg å få ei betre koordinering av bompengeordningane i heile regionen.

Eit anna viktig poeng er at bompengeselskapet ikkje vil stå ansvarleg for eventuell kostnadsauke i prosjektet. Det er også positivt at den statlege finansieringsandelen vert på eit akseptabelt nivå.

Nullutsleppsbiar har dei siste åra blitt ein rimeleg stor del av bilparken. Dette er positivt, og eit resultat av bevisst satsing frå styresmaktene som har subsidiert dei på ulike vis, m.a gjennom fritak frå bompengar. Talet på slike køyretøy er i dag så stort at ein vidare vekst i talet m.a kan føre til auka kostnader for andre brukarar, eller til forlenga innkrevjingsperiode

om dagens ordning med bompengefritak vert oppretthalde. Rådmannen har forståing for dei som meiner at dette vert opplevd som urettferdig, og er heilt samd i vedtaksframlegget om at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for «vanlege» køyretøy.

Rådmannen meiner presiseringa i vedtakspunkt 6 er naudsynt, men har tru på at ein ikkje vil oppleve ein slik situasjon.

Rådmannen vil ikkje kommentere dei andre punkta i framlegg til vedtak, men gje uttrykk for at framlegget samla sett er godt underbygd og dekkjande for det rådmannen meiner er tenleg for Fjell kommune og for regionen som heilskap.

Rådmannen vil til slutt sterkt håpe at dei sentrale styresmaktene i Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet prioriterer arbeidet med Stortingsproposisjonen, slik at Stortinget kan gjere vedtak før sommaren 2017. Om ikkje det skjer, kan ein nok ein gong oppleve at Sotrasambandet vert forseinka, truleg med minimum eitt år. Dette vil vere særst uheldig for kommunane her vest, og for heile Bergensregionen.