

Saksnr
22/18

Utval
Formannskapet

Møtedato
06.06.2018

32/18

Kommunestyret

21.06.2018

STORDPAKKEN - FRAMLEGG TIL DELFINANSIERING MED BOMPENGAR

Framlegg til innstilling:

1. Stord kommune går inn for å søkja om delvis bompengefinansiering av «Stordpakken».
2. Søknaden inneber innkrevjing av bompengar gjennom sju bomstasjonar med tovegsinnkrevjing og ein bomstasjon med einvegsinnkrevjing av bompengar. Eventuell tovegs bomstasjon på ny del av Tysevegen kjem i tillegg. Det skal vera innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
3. Innkrevjingsperioden vert på 15 år
4. Det blir føresett medfinansiering frå Hordaland fylkeskommune i tråd med praksis frå andre bompengepakkar i fylket.
5. Kommunestyret sluttar seg til eit takstnivå for takstgruppe 1 mellom kr 10 og 20 per passering. Rådmannen får i oppdrag å arbeida vidare med endelege bompengesatsar basert på vurderingane i denne saka.
6. Prosjekta i bompengepakken blir prioritert i følgjande rekkjefølge:
 - a. Tysevegen
 - b. Miljøgate Vabakkjen-Øvre Sæ
 - c. Litlabøvegen
 - d. Hovudsykkelveg
 - e. Sagvågvegen
 - f. Andre utbetringar
7. Saka blir sendt til Statens vegvesen for vidare oppfølging før endeleg søknadsvedtak i Stord kommune og Hordaland fylkeskommune.

Saksprotokoll i Formannskapet - 06.06.2018

Innstilling

1. Stord kommune går inn for å søkja om delvis bompengefinansiering av «Stordpakken».
2. Søknaden inneber innkrevjing av bompengar gjennom sju bomstasjonar med tovegsinnkrevjing og ein bomstasjon med einvegsinnkrevjing av bompengar. Eventuell tovegs bomstasjon på ny del av Tysevegen kjem i tillegg. Det skal vera innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
3. Innkrevjingsperioden vert på 15 år
4. Det blir føresett medfinansiering frå Hordaland fylkeskommune i tråd med praksis frå andre bompengepakkar i fylket.
5. Kommunestyret sluttar seg til eit takstnivå for takstgruppe 1 mellom kr 10 og 20 per passering. Rådmannen får i oppdrag å arbeida vidare med endelege bompengesatsar basert på vurderingane i denne saka.
6. Prosjekta i bompengepakken blir prioritert i følgjande rekkjefølge:
 - a. Tysevegen

- b. Miljøgate Vabakkjen-Øvre Sæ
 - c. Litlabøvegen
 - d. Hovudsykkelveg
 - e. Sagvågvegen
 - f. Andre utbetringar
7. Saka blir sendt til Statens vegvesen for vidare oppfølging før endeleg søknadsvedtak i Stord kommune og Hordaland fylkeskommune.

Handsaming

Innstillinga fall med 7 mot 2 røyster (Krf og SV)

* * *

Geir Angeltveit, V kom med følgjande framlegg til endringar som fall:

- 2. a. Søknaden inneber primært innkrevjing av bompengar gjennom tre bomstasjonar med tovegsinnkrevjing. Det skal vere innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
- b. Søknaden inneber sekundært ei eventuell innkrevjing av bompengar gjennom sju bomstasjonar med tovegsinnkrevjing og ein bomstasjon med einvegsinnkrevjing av bompengar. Eventuell tovegs bomstasjon på ny del av Tysevegen kjem i tillegg. Det skal vera innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
- 6. Ny prioritering
 - a. Litlabøvegen
 - b. Tysevegen
 - c. Miljøgata
 - d. Hovudsykkelveg
 - e. Sagvågvegen
 - f. Skyttarhaugsvegen
 - g. Fjellgardsvegen
 - h. Andre utbetringar
- 8. Kommunestyret føreset porteføljestyling.
- 9. Kommunestyret ønskjer fritak for Forflytningshemmede i hht rettigheter om gratis passering i bomringar knytt til byområder.

Framlegget fekk ei røyst (V)

* * *

Ettersendt dokument - Notat frå Stord Næringsråd datert 3. juni.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 21.06.2018

Vedtak

Kommunestyret verdset det arbeidet som er gjort med Stordpakken til no, og meiner prosjekta i pakken vil vera viktige for å vidareutvikla infrastrukturen i Stord kommune. Kommunestyret vil peika på følgjande spesielt viktige prosjekt som bør prioriterast høgst i det vidare arbeidet:

- Nytt tverrsamband frå Tysevegen til Sæ
- Litlabøvegen
- Nytt kollektivknutepunkt i Leirvik sentrum og rundkøyring utanfor Leirvik skule
- Rundkøyring i Tveitakrysset

Kommunestyret vil avventa å søkja om delvis bompengefinansiering av Stordpakken, og viser til dei høge kostandene med etablering og drift av bomstasjonane. Kommunestyret vil

be rådmannen undersøkje moglegheita for at Stord kommune kan delta i eit pilotprosjekt på ein betre og mindre kostnadskrevjande innkrevjingsmåte, som t.d. gps basert vegprising.

Kommunestyret bed rådmannen arbeida vidare med dei ovanfor prioriterte prosjekta i Stordpakken, og søkja fylke og stat om midlar til trafikksikring, punktutbetring og planlegging.

Kommunestyret føreset at Hordaland fylkeskommune sitt ansvar for etablering av nytt kollektivknutepunkt og oppgradering/trafikksikring av fylkesvegnettet gjeld uavhengig av innføring av bompeng einnkrevjing.

Handsaming

Vedteke med 24 mot 10 røyster (SV, V, Frp og Margareth O. Mjønes, Stordlisto)

* * *

Lene Pilskog, Ap kom med framlegg til vedtak slik det ligg føre.

* * *

Uttale frå Fitjar kommune datert 15.06.18 var ettersendt.

* * *

Linda Grundtvig, Frp kom med følgjande framlegg:

«Kommunestyret går vekk i fra Stordpakken. Vi ber rådmannen jobbe aktivt opp mot regionale myndigheter og veieier for å sikre finansiering av ny gang og sykkelvei på Litlabøveien, samt midler til trygg skolevei.»

Framlegget fekk 5 røyster (Frp og Margareth O. Mjønes, Stordlisto)

Torbjørn Brosvik, Krf kom med følgjande framlegg som var likelydande med rådmannen sitt.

«

1. Stord kommune går inn for å søkja om delvis bompengefinansiering av «Stordpakken».
2. Søknaden inneber innkrevjing av bompengar gjennom sju bomstasjonar med tovegsinnkrevjing og ein bomstasjon med einvegsinnkrevjing av bompengar. Eventuell tovegs bomstasjon på ny del av Tysevegen kjem i tillegg. Det skal vera innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
3. Innkrevjingsperioden vert på 15 år
4. Det blir føresett medfinansiering frå Hordaland fylkeskommune i tråd med praksis frå andre bompengepakkar i fylket.
5. Kommunestyret sluttar seg til eit takstnivå for takstgruppe 1 mellom kr 10 og 20 per passering. Rådmannen får i oppdrag å arbeida vidare med endelege bompengesatsar basert på vurderingane i denne saka.
6. Prosjekta i bompengepakken blir prioritert i følgjande rekkjefølge:
 - a. Tysevegen
 - b. Miljøgate Vabakkjen-Øvre Sæ
 - c. Litlabøvegen
 - d. Hovudsykkelveg
 - e. Sagvågvegen
 - f. Andre utbetringar
7. Saka blir sendt til Statens vegvesen for vidare oppfølging før endeleg søknadsvedtak i Stord kommune og Hordaland fylkeskommune.»

Framlegget fekk 8 røyster (Krf, SV og MDG)

Geir Angeltveit, V kom med følgjande framlegg

«Punkt 2.

- A. Søknaden inneber primært innkrevjing av bompengar gjennom tre bomstasjonar med tovegsinnkrevjing. Det skal vere innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
- B. Søknaden inneber sekundært ei eventuell innkrevjing av bompengar gjennom sju bomstasjonar med tovegsinnkrevjing og ein bomstasjon med einvegsinnkrevjing av bompengar. Eventuell tovegs bomstasjon på ny del av Tysevegen kjem i tillegg. Det skal vera innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
- C. Kommunestyret ønskjer å melda si interesse til å prøva ut ny teknologi for innkreving av 'bompengar', som vegavgift eller anna, og ber om at SVV/Departementet parallellt vurderar Stordpakken for dette.

Punkt 6 – Ny prioritering

- a. Litlabøvegen
- b. Tysevegen
- c. Miljøgata
- d. Hovudsykkelveg
- e. Sagvågvegen
- f. Skyttarhaugsvegen
- g. Fjellgardsvegen
- h. Andre utbetringar

Punkt 8

Kommunestyret føreset porteføljestyling.

Punkt 9

Kommunestyret ønskjer fritak for Forflytningshemmede i hht rettigheter om gratis passering i bomringar knytt til byområder.»

Framlegget fekk 9 røyster (V, MDG, SV og Krf)

Dokumentliste

S	06.04.2018		Stordpakken - framlegg til delfinansiering med bompengar
X	28.11.2011		Innkjøp under 500.00,-
U	30.11.2011	Helge Hopen m.fl.	Stordpakken. Førespurnad om tilbod på kjøp av konsulenttenester
I	02.12.2011	Norconsult AS v Duun Hans Petter	RE: Stordpakken. Førespurnad om tilbod på kjøp av konsulenttenester
I	23.11.2011	Statens vegvesen Region vest v Helge Oddvin Sandvik	Ansvar og roller svv og eksterne
U	08.12.2011	Norconsult m.fl.	Tilleggsinfo til tilbydarar som vedkjem Stordpakken. Førespurnad om tilbod på kjøp av konsulenttenester" .
I	10.12.2011	Sivilingeniør Helge Hopen AS	Tilbud Stordpakken
I	12.12.2011	Nordconsult AS v Hans PetterDuun	Stordpakken. Førespurnad om tilbod på kjøp av konsulenttenester
I	08.12.2011	Cowi AS v/Knut Ekseth	RE: Tilleggsinfo til tilbydarar som vedkjem Stordpakken. Førespurnad om tilbod på kjøp av konsulenttenester"
U	16.12.2011	Norconsult AS m.fl.	Tildeling av oppdrag: "Stordpakken - konsulenttenester."
X	16.12.2011	Ottar Tvedten	Innkjøpsprotokoll Stordpakken 16.12.11
X	22.12.2011	Sivilingeniør Helge Hopen as	Kjøpsavtale - konsulentteneste
U	16.12.2011	Nnorconsult	Tildeling av oppdrag: "Stordpakken - konsulenttenester"
U	16.12.2011	Sivilingeniør Helge Hopen AS	VS: Møte om Stordpakken
X	08.03.2012		VS: Stordpakken - oppsummering fra møte onsdag 22.2
I	23.03.2012	Sivilingeniør Helge Hopen AS	Stordpakken - arbeidsnotat 1. Trafikkgrunnlag, bompengesystem og finansiering
I	07.06.2012	Statens Vegvesen, Haugaland og Sunnhordland distrikt avd Stord	Stordpakken
I	06.12.2012	Sivilingeniør Helge Hopen AS	Referat frå arbeids møte om Stordpakken 22.11.2012
I	18.04.2012	Sivilingeniør Helge Hopen AS	Stordpakken - oppsummering fra møte 18.4.2012
I	22.03.2013	Statens vegvesen	Referat frå møte om Stordpakken 20.3.2013
I	05.07.2013	Statens vegvesen	Referat frå møte 25.06.2013
I	12.09.2013	Statens vegvesen	Referat 10.09.2013 møte på Stord
I	17.11.2014	Statens vegvesen	Referat fra arbeidsgruppemøte 11.11.2014
I	13.01.2016	Statens vegvesen	Referat møte om Stordpakken 2016-01-13
I	09.03.2016	Hordaland fylkeskommune	Referat frå møte om Stordpakken 23.02.16
S	09.03.2016		Stordpakken
I	17.02.2016	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Behov for avklaringar om Stordpakken : 23. februar kl. 15:30 på Fylkeshuset
X	29.04.2016		Særutskrift Stordpakken
U	02.05.2016	Statens vegvesen Region vest	Stordpakken
I	27.06.2016	Statens vegvesen	Referat Stordpakken arbeidsgruppemøte 1
X	07.09.2016		Notat om bompengesystem for Stordpakken
I	06.10.2016	Statens vegvesen	Referat arbeidsgruppemøte 2 Stordpakken
S	19.10.2016		Stordpakken - prinsipp for plassering av bomstasjonar og val av alternativ for trafikkmodellkøyring
X	08.11.2016		Særutskrift Stordpakken - prinsipp for plassering av bomstasjonar og val av alternativ for trafikkmodellkøyring
U	08.11.2016	Statens vegvesen	Spørsmål om bomstasjoner på E39 i Stordpakken
I	08.11.2016	Statens vegvesen	Spørsmål om bomstasjoner på E39 i Stordpakken
I	25.11.2016	Statens vegvesen	SV: Utkast referat Arbeidsmøte 4 stordpakken
I	03.01.2017	Stord Næringsråd	Alternativ finansiering av prosjekt som er tenkt finansiert gjennom Stordpakken
I	27.03.2017	Statens vegvesen Hollund Solveig	Stordpakken - statusmøte med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune
I	02.04.2017	Bjørn Olav Kvaale	«Stordpakken per husstand»
I	06.06.2017	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Møtereferat Stordpakken 05.mai 2017 med HFK, SVV og Stord kommune
X	29.09.2014		Kart Stordpakken

Vedlegg

Vedlegg

Liste over mindre vegprosjekt

Innleiing (bakgrunn for saka)

Stord kommune har lenge ønska å betre E39 for å sikre kommunen eit effektivt, miljøvenleg og trafiksikkert transportsystem. Kommunestyret fatta i 2010 vedtak om at opprusting av E39 og tilførsleveggar kunne delfinansierast med bompengar i ein framtidig Stordpakke.

Etter at prinsippvedtaket om delfinansiering blei fatta, har nye retningslinjer for utbygging av E39 med krav til fire felt og fartsgrense 110 km/t medført at kostnadane for ny E39 er endra monaleg samanlikna med opprustingsalternativet som kommunestyret vedtok i 2010. Det er lagt opp til at E39-prosjektet skal finansierast som ein del av ferjefri E39, og at dei lokale prosjekta på fylkes- og kommunale vegar på Stord finansierast gjennom ein lokal bompengepakke.

Stord kommunestyre handsama 24.08.2016 prinsipp sak om delvis bompengefinansiering av ein framtidig Stordpakke. I prinsipp saka vedtok kommunestyret at ein skulle kome tilbake til bompengesystem, bomstasjonsplasseringar, prosjektlister med prioritering, kommunal eigendel m.v. i ein bompengesøknad ved endeleg lokalpolitisk handsaming av saka.

Ei arbeidsgruppe med representantar frå Stord kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune har utarbeidd grunnlaget for saka.

Dei prosjekta som no er del av pakka, er nye vegprosjekt med påkoplingar til E39, utbetring av eksisterande vegar inkludert opparbeiding av gang- og sykkelveggar, miljøgate gjennom Leirvik og mindre veg-, gang- og sykkelvegprosjekt. Målsetjinga er å betre tilgjenge og trafikktryggleiken til og mellom dei ulike delane av regionsenteret Stord.

Kommunestyret gjorde 05.10.2016 følgjande vedtak:

Kommunestyret sluttar seg til at det vert arbeidd vidare med ein Stordpakke som skal ha som føremål å delvis bompengefinansiera viktige kommunale og fylkeskommunale vegprosjekt slik det går fram av notatet «prinsipp sak Stordpakken».

Kommunestyret føreset å koma tilbake til bompengesystem, bomplasseringar, kva prosjekt som skal vera med, prioritering, kommunal eigendel m.v. ved den endelege lokalpolitiske handsaminga og tilrådinga.»

Formannskapet gjorde 07.11.2016 følgjande vedtak:

- 1. Formannskapet sluttar seg til at det vert gjennomført transportmodellkøyring og nærare utgreining for eksempelet med bomstasjonsplasseringar basert på 4 soner slik det er skissert i notatet «Prinsipp for bomstasjonsplasseringar Stordpakken», og for eit prinsipp med bomstasjonsplasseringar på E 39 slik det er skissert i notatet «Spørsmål om bomstasjonsplasseringar på E 39».*
- 2. Formannskapet er uroa over kostnad ved oppbygging og drift av bompengestasjonar. Vi ber rådmann sjå på alternative måtar for innkrevjing av brukarbetaling.*

Denne saka er ei oppfølging av desse vedtaka, og drøftar prinsipp for bompengesystem, bomplasseringar, prosjektprioritering og lokal medfinansiering. Avgjerd om bompengesatsar må avventa sikre estimat av prosjektkostnadar, innkrevjingskostnadar og fylkeskommunal medfinansiering. Denne saka skisserer likevel eit omriss til nivå for bompengesatsar.

Saksutgreiing (fakta, saksopplysningar)

All bompengeinnkrevjing i Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder blir gjort av den fylkeskommunalt eigde verksemda Ferde AS. Det blir sett ned ei styringsgruppe som forvaltar prosjekta i bompengepakken. Styringsgruppa skal styre framdrifta i pakken, og sørge for at ein held seg innanfor ramma som vert vedtatt av Stortinget.

Det vert lagt til grunn at Hordaland fylkeskommune garanterer for lån teke opp til forskotering av bompengemidlane i innkrevjingsperioden. Dette gjer at ein raskt kan koma i gang med vegutbetringane som får si finansiering i bompengepakken.

Oversendingsframlegg

Formannskapet vedtok 07.11.2016 å senda følgjande oversendingsframlegg til administrasjonen:

I tillegg til modell vedteken i pkt 1, ønskjer formannskapet at det vert utgreidd ein modell basert på alternative premiss som følger:

- *Stordpakken skal gjennomførast innanfor ei kostnadsråme på 1 mrd. Som hovudregel skal tiltaka gjennomførast i den prioriterte rekkefølge som går fram av den prioriterte rekkefølja som kommunestyret set*
- *Formannskapet legg til grunn at Hordaland fylkeskommune bidreg med ca. ...% av totalkostnaden i pakken, og at statleg medfinansiering vert ...% av pakken*
- *Det skal opprettes eit pilotprosjekt som inneholder ein ny innkrevjingsmetode for alle kjøretøy registrert i Stord Kommune. Det blir lagt følgande føringar for pilotprosjektet til grunn:*
 1. *Nytteprinsippet til Statens Vegvesen skal ligge til grunn for pilotprosjektet om at den som betaler skal ha nytte av vegen.*
 2. *Innkrevjingspunkt på kommunegrensene mot nord og sør må etablerast*
 3. *Innkrevjinga på fergesambanda Ranavik – Skjærsholmane og Hodnanes – Jektevik må vurderast*
 4. *Alle biler registrert i Stord kommune med vekt opp til 3500 kg skal betale ei innkrevjingstakst/avgift pr mnd basert på den utrekna modellen. Dette innebærer fri kjøring på alle veger på Stord og igjennom innkrevjingspunkta på kommunegrensene/ferjesambanda*
 5. *Kjøretøy over 3500 kg og som er registrert i Stord kommune betaler dobbel takst av kjøretøy under 3500 kg.*
 6. *El-bilar registrert i Stord kommune betaler lik takst som andre bilar.*
 7. *Det skal innførast ein rabatt for bil nr to og tre registrert på same eigar i Stord kommune. Næringstransporten skal ha same ordning så langt det lar seg gjere.*
 8. *Alle registrerte kjøretøy i Stord Kommune skal ha autopass-brikke i bilen slik at dei kan kjøre utan ekstra kostnad via innkrevjingspunkt på kommunegrensa/ferjesambanda.*
 9. *Bilar som passerer bomstasjon på kommunegrensa/ferjesambanda og som ikkje er registrert i Stord kommune, skal betale ein innkrevjingstakst etter tilpassa nivå pr passering. Timesregelen skal gjelda. Dobbelt takst for tyngre kjøretøy.*
 10. *Det blir innført eit maksbeløp (tak) pr månad for alle kjøretøy som passerer innkrevjingspunkt på kommunegrensa og som ikkje er registrert med adresse i Stord kommune tilsvarande beløpet for månadstakst for bilar registrert i Stord kommune.*
 11. *Innkrevjingstakst/avgift blir krevja på faktura/avtalegiro sendt til registrert eigar av kjøretøyet for dei som er folkeregistrert i Stord kommune.*

Formannskapet ønskjer i tillegg å få vurdert om innkrevjinga kan skje over skattesetelen.

Statens vegvesen har gjeve tilbakemelding om at gjeldande lovverk ikkje tillèt innkrevjing som skildra i oversendingsframlegget, eller over skattesetelen.

Overordna planar

Hordaland fylkeskommune vedtok i 2018 ein regional transportplan. Planen viser til at «*Hordaland har eit betydeleg omfang av bompengeinnkreving til enkeltprosjekt eller vegpakkar både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dei fleste større fylkesvegprosjekt i Hordaland vert finansiert med bompengar. Dei økonomiske rammene til fylkeskommunen tilseier at bompengar framleis vil vere ei viktig finansieringskjelde for å realisere større investeringar på fylkesvegnettet fram i tid.*

Fleire av bompengeprojekta/pakkane inneheld fylkeskommunal delfinansiering til investeringstiltak på fylkesvegar, og er dermed bindingar for fylkeskommunale midlar i åra framover, i samsvar med vedtak i fylkestinget og St.prp om godkjenning av innkreving av bompengar.

I tillegg til vidareføring av bomringen i Bergen, vil det vere aktuelt å gå inn i nye bompengprosjekt/pakkar for å bidra til realisering av viktige investeringsstiltak på fylkesvegnettet. I første rekke vil det vere aktuelt å vurdere følgjande nye bompengepakkar:

- Stordpakken
- Kvinnheradspakken
- Kvammapakken – vidareføring
- Askøypakken – vidareføring»

Kommuneplanen for Stord kommune blei vedteken i 2011. Under delmål samferdsel – «Stord skal ha eit effektivt, miljøvennleg og trafikksikkert transportsystem» er mellom tiltaka å vurdere innføring av bompengefinansiering for å finansiera viktige samferdsletiltak i kommunen.

Kommuneplanen legg vekt på utbetring av stamvegnettet med kryss og tilførselsvegar, betre kollektivtilbodet og gang- og sykkelvegnettet. Det blir vidare peika på trongen for tiltak som kan redusera gjennomgangstrafikken i sentrum.

Kommuneplanen skildrar at «Stord har ein relativt konsentrert og samanhengande busetnad der dei fleste bur og arbeider langs kystlinja avgrensa mot E39 og Rv545. Dette skulle tilsei gode vilkår for utbygging av eit effektiv kollektivsystem og gang/sykkelvegnett mellom dei ulike bydelane/lokalsentra.»

«Det vil vera viktig å byggja ut eit godt gang- og sykkelvegnett i kommunen som også tek omsyn til «transportsykling». Sykkelvegnettet bør vera «effektivt», dvs kortast mogleg avstand mellom målpunkt (bustad – arbeidsplass) og bør gjerne følgja trasear for hovudvegnettet.» Mellom tiltaka i planen er gang- og sykkelveg Heiane-Tveita, Tveita-Vabakkjen, Sagvåg-Heiane, Vestlivegen og tosidig fortau og gjennomgåande sykkelfelt gjennom Leirvik.

Kommunedelplan for E39 Heiane-Ådland/Nordre Tveita blei vedteken av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i juli i fjor, og departementet avgjorde at traséalternativ 4 skal leggjast til grunn. Tverrsambandet mellom Ådland og Sæ er del av kommunedelplanen. Sidan prosjektet ikkje er del av NTP, er det ikkje sett av midlar til detaljregulering.

Prosjekt i pakken

Arbeidsgruppa har over lengre tid arbeidd med prosjekta som skal gjennomførast i samband med bompenginnskrevjinga. Kommunestyret må i denne saka ta stilling til prioriteringa av prosjekta.

Storpakken inneheld ei prosjektlste med 6 prosjekt på E39, fylkes- og kommunalt vegnett kostnadsrekna til om lag 1 mrd. 2017-kroner. Prosjekta har hovudfokus på utbetring av dagens veg med etablering av fullgod tofelts veg med gul midtstripe for å sikre trygg framkomst for køyretøya, samt å skilje mjuke trafikantar frå vegen ved å etablere gang- og sykkelvegar. Ved å flytte gåande og syklande over på eigna gang- og sykkelvegar vil framkomsten og trafikksikkerleiken for køyretøya verte vesentlig betra. Prosjektporteføljen omfattar elles miljøgateprosjektet fv. 544 frå Vabakkjen til Øvre Sæ.

Tilrådinga frå arbeidsgruppa er følgjande prosjekt i prioritert rekkefølge:

Pri.	Veg	Namn	Prosjekt	Tiltak	Lengde	Planstatus	Kostnad
1	Fv. 544	Miljøgate Vabakkjen – Øvre Sæ	Miljøgate og kollektivknutepunkt	Etablere miljøgate, kollektivknutepunkt og sykkelveg med fortau gjennom Leirvik sentrum.	2,2 km	Godkjend reguleringsplan	165 mill.
2	Fv. 544	Tysevegen	Ny veg	Etablere ny vegline for fv. 544 frå fv. 68 Tysevegen over Frugardselva til dagens fv. 544	0,6 km	Reguleringsplan starta. Avklart i kommunedelplan.	60 mill.
3	E 39	Hovudsykkelveg	Parsellinndeling 1. Vabakkjen – Heiane 2. Vabakkjen – Ådland bru 3. Ådland bru – Nordbygda	Etablere hovudsykkelveg frå Heiane til Nordbygda. Det er berre parsell 1 som vert bygd gjennom Stordpakken.	5,7 km	Godkjend reguleringsplan på parsell 1	115 mill.
4	Fv. 67	Litlabøvegen	Vegutbetring med gang- og sykkelveg	Utbetring av veg og etablering av gang- og sykkelveg frå Litlabøkrysset via Isdal til Snikkarsvingen.	6,4 km	Manglar reguleringsplan	160 mill.
5	Fv. 545	Sagvågvegen	Vegutbetring med hovudsykkelveg	Utbetring av dagens veg og etablering av hovudsykkelveg frå Heiane til Sagvåg	5,0 km	Manglar reguleringsplan	180 mill.
6		Andre utbetringar	Bygging av manglande strekk gang- og sykkelvegar og ev. vegutbetring i samband med desse.	Utbetring av veg/ etablering av gang- og sykkelvegar der dei manglar, utbetring av eksisterande gang- og sykkelvegar.		Forslag til prioriteringsliste er laga av kommunen.	280 mill.
			Bomstasjonar	Etablere 7 bomstasjonar med tovegs innkrevjing av bompengar, og ein bomstasjon med einvegs innkrevjing.			40 mill.
						Totalt	1000 mill.

Det er fleire usikre moment i bompenginnskrevjinga og kostnadane ved prosjekta. For dei prosjekta der det ikkje er vedtekne reguleringsplanar, har Statens vegvesen estimert kostnadar ved å nytta erfaringstal. Det er difor knytt uvisse til desse kostnadane. Regelen i bompengepakkar er at

innkrevjingstida og ramma (justert for inflasjon) står fast, og eventuell auka kostnad i prosjekta må bli henta inn ved avkorting av dei lågast prioriterte prosjekta. Dersom ramma for bompengepakken blir nådd tidlegare enn forventet, kan ein redusere takstane eller innkrevjinga blir avslutta tidlegare. Dersom prosjekta kostar mindre enn forventet, kan ein innanfor ramma føre opp nye prosjekt.

Det er krav til at det ligg føre minst éin reguleringsplan for eit stort prosjekt, som er høgt prioritert og skal startast tidleg i perioden. Vidare er det ønskjeleg at fleire av dei høgast prioriterte prosjekta har godkjente reguleringsplanar før søknad blir sendt til Stortinget. For Stordpakken er det vedteke reguleringsplanar for miljøgata gjennom Leirvik sentrum og hovudsykkelveg Vabakkjen-Heiane. Det har kome inn klagar på begge to planane. Det er starta reguleringsarbeid for nytt fylkesvegsamband mellom Tysevegen og Sæ, basert på vedteken kommunedelplan.

Fv. 544 Miljøgate Vabakkjen-Øvre Sæ

Prosjektet gjev utbetring av dagens veg med seks meter breidde, tre meter sykkelveg og to meter fortau gjennom heile sentrum, frå Vabakkjen til Øvre Sæ. Det skal leggjast vekt på trafikksikre løysingar og gode kvalitetar.

Føremålet er å skape ei godt fungerande og miljøvenleg bygate som reduserer gjennomkøyring og legg betre til rette for mjuke trafikantar og kollektivtrafikk. Kostnadane omfattar ny rundkøyring i kryss mellom fylkesveg 544 og fv. 65 Saghaugen, ny undergang under Saghaugvegen, utbetring av eksisterande rundkøyring ved Kulturhuset, ny undergang på Meieritomta, utbetring av eksisterande fortau opp Vikabrekka til Vabakkjen, og kostnader til kjøp av grunn. Det er òg tatt med kostnader til nytt kollektivknutepunkt i Leirvik utifrå erfaringstal frå knutepunktet ved Lagunen i Bergen.

Det føreligg godkjend reguleringsplan med kostnadsoverslag etter Anslag-metoden frå februar 2018. Overslaget viser at kostnaden med 95 prosent sannsyn vert mellom 134 og 164 mill. kroner. I tillegg kjem ein kostnad på omlag 20 mill. kroner for rundkøyring ved Saghaugen. Det er kome klage på reguleringsvedtaket, og klagen er ikkje handsama.

Tverrsamband fv. 54 Sæ - fv. 58 Tysevegen

For å sikre effektiv samband til E39 frå Hystad og Rommetveit, for å rute gjennomgangstrafikken ut av sentrumsområdet, og for å avlaste fv. 61 Skrivarvegen og Ådlandsvegen over Ådland, skal det etablerast nytt tverrsamband frå Tysevegen, over Frugardselva mot Ådlandskrysset. Vegen blir bygd i bru over Frugardselva, og sykkelveg med fortau blir bygd langs vegen ned til Møllebrua. Tverrsambandet kan vere ein del av E39-prosjektet, fordi den kan erstatta dagens samband over Ådland når ny E39 blir bygd. Dette blir avklart i prosessen fram mot endeleg reguleringsplan for E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita.

Dette sambandet vil bidra til eit betre framkome for Helse Fonna og legevakta sine utrykkingsbilar, og gje lettare tilkomst til sjukehusområdet for innbyggjarane.

Tverrforbindelsen er overordna avklart i kommunedelplan for E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita og vert regulert inn i områdeplanen for prosesjonsveg og bustad som er i startfasen. Planarbeidet er starta våren 2018.

Hovudsykkelveg

Prosjektet inneber etablering av sykkelveg med fortau i aksa frå Nordbygdo via Vabakkjen og Heiane til Sagvåg. Den skal vere ei transportåre skild frå køyrevegen, med tre meter sykkelveg med gul midtstripe og to meter fortau langs heile aksa. Det skal i tillegg etablerast tilknyttingar til hovudsykkelvegen.

Målet med prosjektet er å skilje biltrafikk og mjuke trafikantar, og gjere det trygt og effektivt å ferdast til fots og på sykkel til og frå arbeid, skule og fritidsaktivitetar for lokalbefolkninga på Stord. Det vert lagt opp til at utbygginga skal skje i etappar, og første byggetrinn er Heiane – Vabakkjen. Det lagt opp til følgjande utbyggingsrekkefølge:

1. Heiane – Vabakkjen
2. Vabakkjen – Ådland bru langs E39
3. Ådland bru – Nordbygdo.

I byggetrinn éin blir det etablert hovudsykkelveg frå Heiane til Vabakkjen, inkludert opparbeiding av ny rundkøyring i Tveitakrysset. Det ligg føre godkjend reguleringsplan for byggetrinn éin, Heiane-Vabakkjen.

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag viser at kostnaden med 84 prosent sannsyn vert mellom 104 og 127 mill. kroner.

Byggetrinn éin ligg inne med startløyving i NTP i 2023. Det er likevel ein føremon å leggje denne inn i Stordpakken. Grunn til dette er at usikkerheita rundt finansiering er større for prosjekt som fyrst ligg inne i andre periode i NTP. Dette prosjektet er i tillegg sentralt for at nytteprinsippet for gjennomgangstrafikken er oppnådd i pakken.

Byggetrinn to og tre må samordnast med E39-prosjektet. Den delen av hovudsykkelvegen som går langs E39 ligg inne som ein del av kostnadstala for ny E39, og skal finansierast og gjennomførast som en del av E39-prosjektet. Ved å inkludera delar av hovudsykkelvegen i Stordpakken, sikrar ein at finansiering til prosjektet er på plass så tidlig som mogleg. Om E39 blir bygd fyrst, blir hovudsykkelvegen tatt ut av Stordpakken og finansiert som ein del av E39. Om fyrste byggetrinn av hovudsykkelvegen er bygd som ein del av Stordpakken når E39-prosjektet blir realisert, vil dei neste byggetrinna finansierast og byggast som ein del av E39-utbygginga.

Av praktiske årsaker inngår parsellen mot Sagvåg i prosjektet Sagvåg – Heiane.

Fv. 67 Litlabøvegen

Utbetring av dagens veg til 6,5 meter breidde med gul stripe, og tre meter gang- og sykkelveg frå Litlabøkrysset via Isdal til Snikkarsvingen. Det kan bli aktuelt å dele prosjektet i to byggetrinn, der utbygging frå Litlabøkrysset til Isdal vil vere eit naturleg fyrste byggetrinn, sidan det manglar tilbod til gåande og syklande på dette strekket. Om lag to tredelar av kostnadane er på første byggetrinn Litlabøkrysset – Isdal, og ein tredel på andre byggetrinn Isdal - Snikkarsvingen. Prosjektet har ikkje reguleringsplan, men planmidlar er føresett løyvt på 2019-budsjettet.

Fv. 545 Sagvågvegen

Dagens veg mellom Sagvåg og Heiane har behov for opprusting for å ivareta trafikktryggleiken til trafikantane og dei gåande og syklande. Det vert lagt opp til utbetring av dagens veg til 7,5 meter breidde mellom Sagvåg og Heiane, og bygging av hovudsykkelveg langs denne. Ein ønskjer i tillegg å endra vegføringa gjennom dei krappaste svingane.

Prosjektet har ein viktig funksjon i å knyta saman bydelen Sagvåg med Heiane og kommunesenteret Leirvik for gåande og syklande, samstundes som tilhøva for bilistar blir betre.

Ymse mindre veg- og gang-sykkelvegutbetringar - buffer

Ettersom det er gjort grovkalkuleringar av kostnadane med dei ulike prosjekta, kan det koma overskridingar undervegs i detaljplanlegginga, noko som gjer at det er naudsynt å ha ein buffer i pakken.

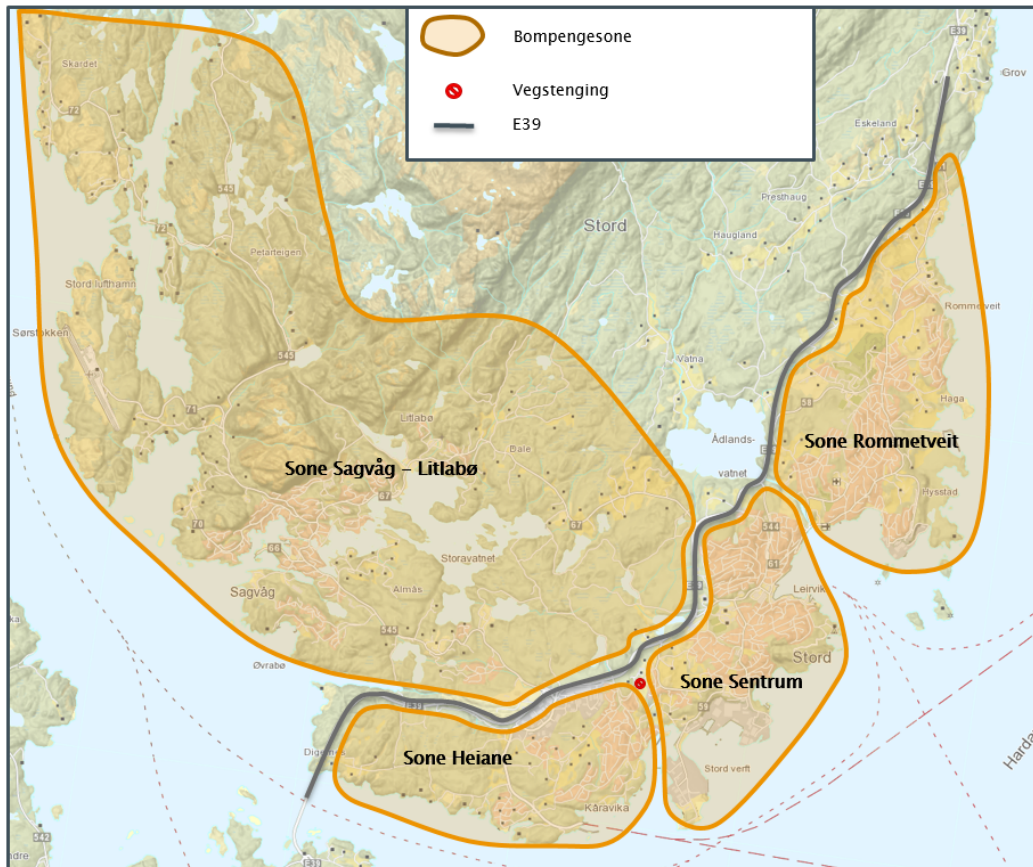
Det er utarbeidd ei liste over mindre gang- og sykkelvegtiltak, som denne summen skal gå til. Sidan desse mindre prosjekta er prioritert sist, vil løyvinga bli redusert dersom overskridingar i prosjekta med høgare prioritet gjer det naudsynt.

Desse prosjekta er i seg sjølv små, men samla vil dei gje eit bidrag til eit gang- og sykkelvegnett som knyt kommunen saman. Betring av skulevegar blir prioritert høgt. Lista ligg som vedlegg til denne saka. Det vil for desse prosjekta vera større trong for å gjera endringar undervegs, for å reflektera endringar i kommunale planar og utbyggingsmønster gjennom perioden. Mange mindre vegprosjekt blir gjort samstundes med utbetringar i vatn- og avlaupssystemet, og det vil difor vera føremålstenleg at styringsgruppa skal kunna gjera tilføyningar eller endringar når det er høve til å gjennomføra kostnadseffektive fellesprosjekt.

Bomstasjonar

Gjennom arbeidet med Stordpakken har det vore utgreidd fleire ulike plasseringar av bomstasjonar. Alt frå tre til tolv bomstasjonar plassert i alt frå ei til fem soner har vore diskutert. Ein har kome fram til eit system som deler dei tettbygde delane av Stord kommune inn i fire mindre soner der trafikantane betaler bompengar når dei køyrer inn i ei sone, tråd med formannskapet sitt vedtak frå november 2016. Trafikk internt i ei sone utløyser ikkje betaling. Timeregel gjer at kostnaden for å kryssa fleire sonegrenser ikkje er høgare enn å kryssa ei sonegrense.

Sonefordelinga er vist i kartet under:



Kartet viser Stord kommune delt i fire bompengesoner:

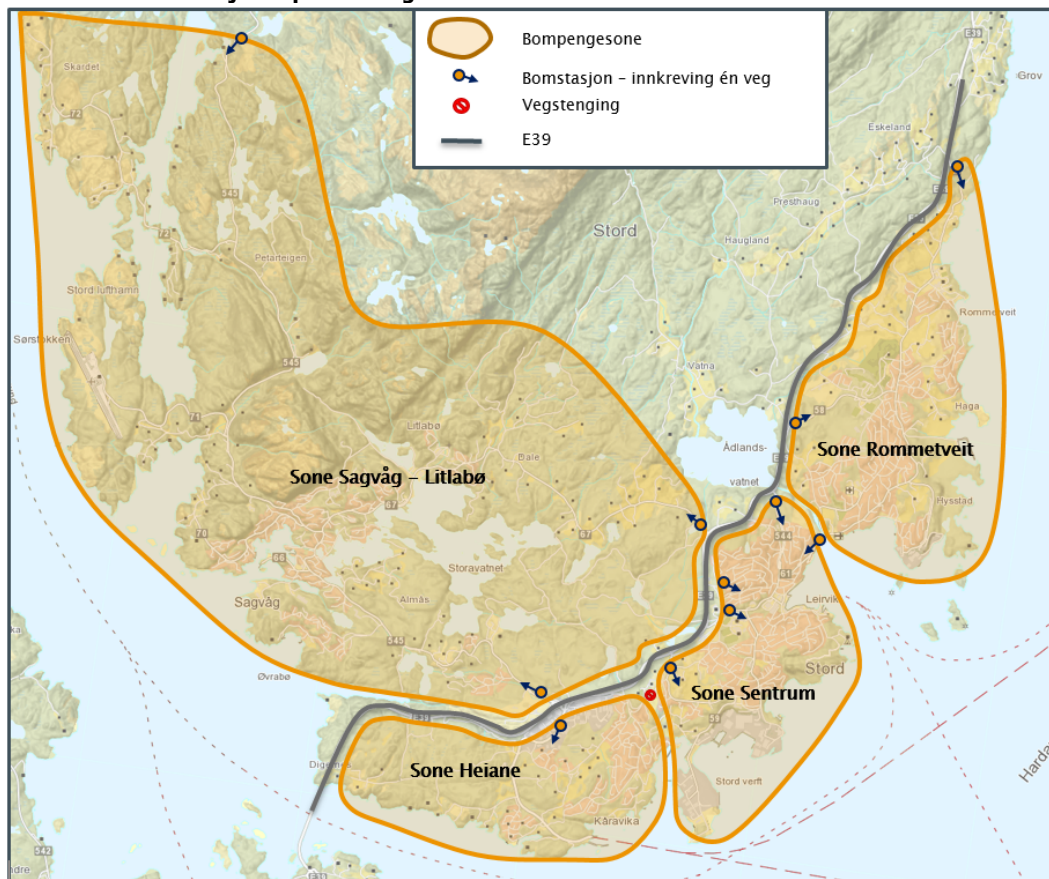
- Sone Sagvåg-Litlabø
- Sone Heiane
- Sone Sentrum
- Sone Rommetveit

Sonefordelinga med fire bompengesoner krev ei vegstenging ved Langeland skule for å hindra trafikklekkasje mellom sentrum og Heiane. Som alternativ til vegstenging kan det etablerast ein bomstasjon på Langelandsvegen. Nytt tverrsamband mellom Tysevegen og Sæ gjev lekkasje mellom bompengesonane Leirvik og Rommetveit. Dette må tettast med ny bomstasjon eller reguleringar av trafikken i Borggata.

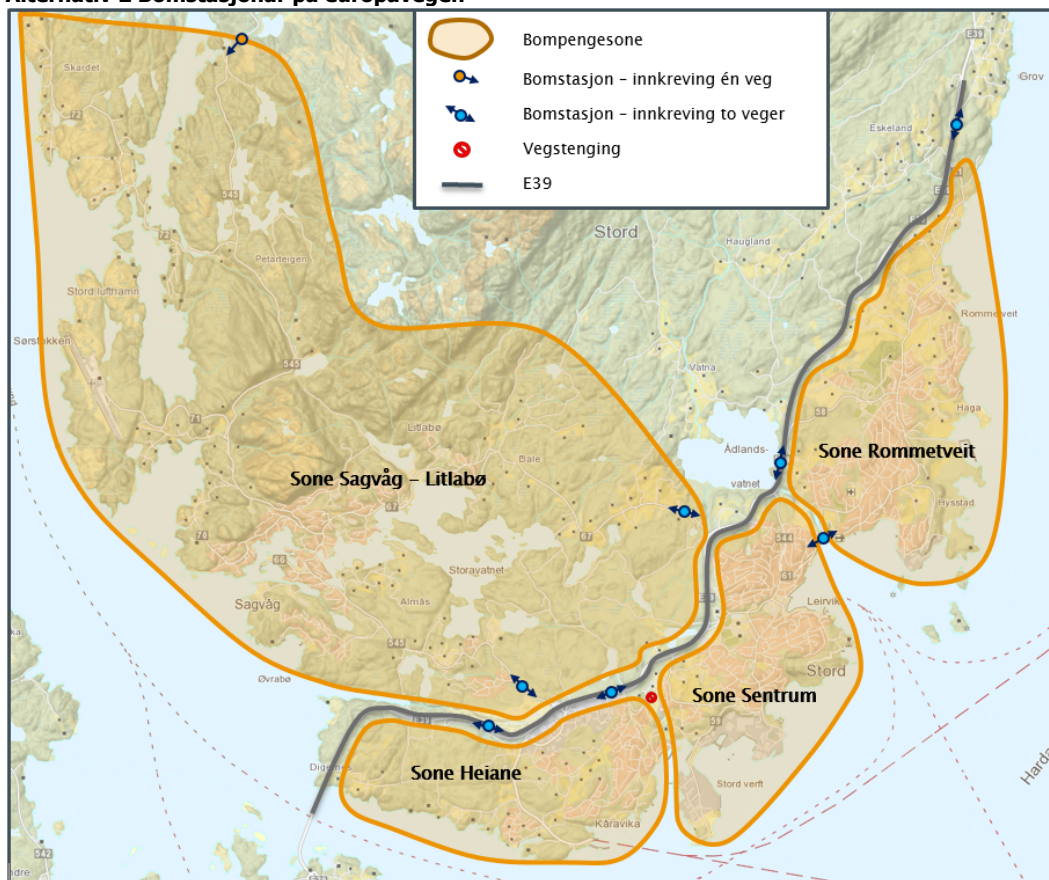
Etter sist vedtak i formannskapet har Statens vegvesen fått avklart at det kan krevjast bompenger frå gjennomgangstrafikken på E39, etter ei konkret nyttevurdering av prosjekta for gjennomgangstrafikken. Dette opnar for at bomstasjonane kan plasserast på europavegen.

Det er difor utgreidd to alternativ for plassering av bomstasjonar, basert på systemet med fire soner. Det eine alternativet har einvegs innkrevjing av bompengar i bomstasjonar plassert på fylkesvegnettet, medan det andre alternativet har tovegs innkrevjing av bompengar med bomstasjonar plassert på E39 og fylkesvegnettet, og ein bomstasjon med einvegs innkrevjing.

Alternativ 1 Bomstasjonar på lokalvegnettet



Alternativ 2 Bomstasjonar på europavegen



Som figurane over viser, krev alternativ 1 med bomstasjonar på lokalvegnettet etablering av elleve bomstasjonar med einvegs innkrevjing. Alternativ 2 med bomstasjonar både på E39 og fylkesvegnettet krev sju bomstasjonar med tovegs innkrevjing, og ein bomstasjon med einvegs innkrevjing.

Hovudskilnaden mellom dei to alternativa er at gjennomgangstrafikken bidrar med finansiering til pakken i alternativet med bomstasjonar plassert på E39. Dei lokale trafikkstraumane vert i hovudsak råka på same vis i dei to alternativa.

Færre bomstasjonar vil vera billegare å installera og ha reduserte driftskostnader.

Statens vegvesen har vurdert fleire av plasseringane av bomstasjonar på fylkesvegnettet som utfordrande med omsyn til trafikktryggleik og trafikklekkasje. Dette grunna utfordringar til sikt, avstand mellom bomstasjon og kryss, og omkøyringsmoglegheiter.

Det er på bakgrunn av desse momenta tilrådd eit bompengesystem som vist i alternativ 2.

Plassering av bomstasjonar

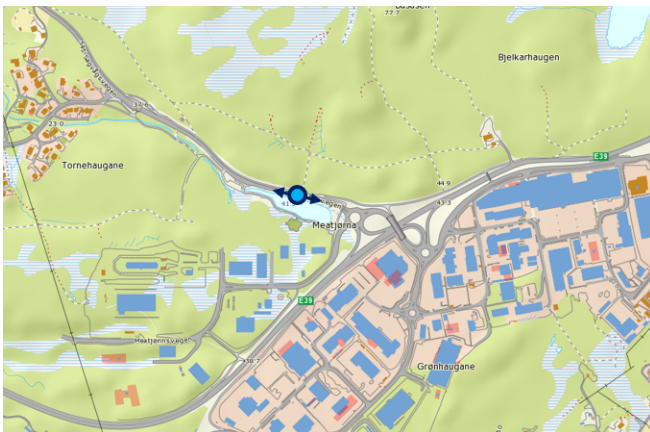
Med bakgrunn i soneinndelinga og alternativ 2 for bompengesystem, har Statens vegvesen gjort ei vurdering av kvar dei einskilde bomstasjonane best kan plasserast.

Fv. 545 Sagvågvegen (1)



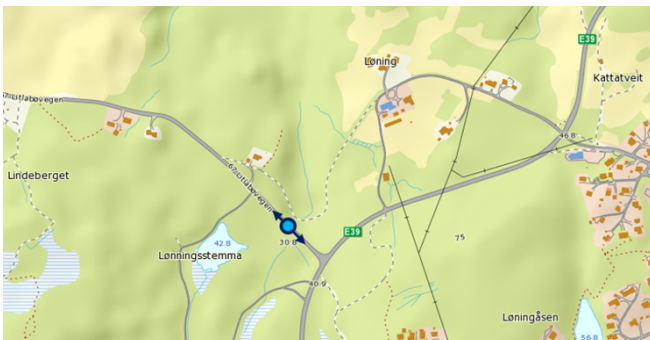
Bomstasjon like sør for kommunegrensa. Innkrevjing mot sør.

Fv. 545 Sagvågvegen (2)



Bomstasjon ved Meatjørna. Tovegs innkrevjing.

Fv. 67 Litlabøvegen



Bomstasjon i aust ved kryss mot E39. Tovegs innkrevjing.

E39 – Heiane vest



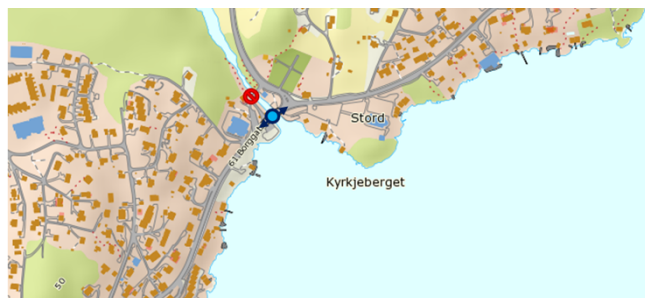
Bomstasjon på egna plass sørvest for avkøyring til Heiane. Tovegs innkrevjing.

E39 – Langeland



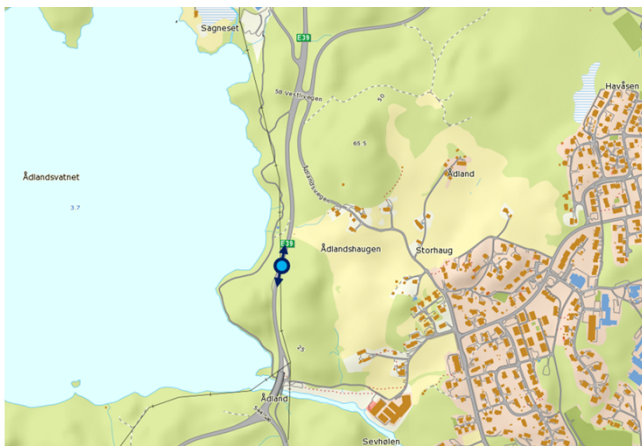
Bomstasjon på best egna plass mellom avkøyring til Heiane og Tveitakrysset. Tovegs innkrevjing.

Fv. 61 Borggata



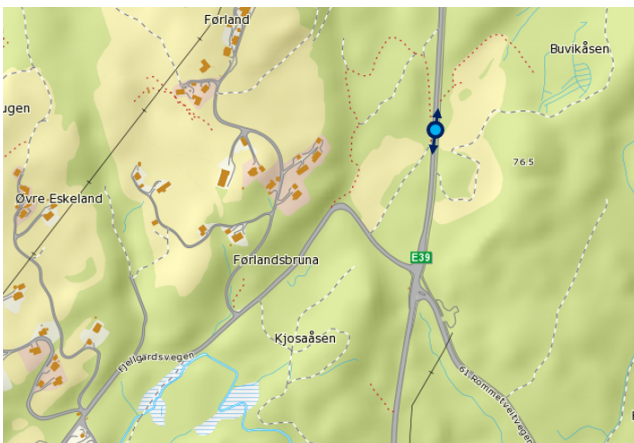
Bomstasjon ved Frugardsbrua. Tovegs innkrevjing. Mogleg lekkasje over Møllebrua nord for fv. 61 blir stengt. Ved opparbeiding av prosjektet Tysevegen vil det bli ei lekkasje mellom sonene Rommetveit og Sentrum. Dette kan løysast med ny bomstasjon på Tysevegen eller reguleringar av trafikken i Borggata.

E39 – Ådland



Bomstasjon på E39 på best egna plass mellom kryss fv. 58 Vestlivegen og kryss fv. 544 Ådlandskrysset.

E39 – Rommetveit



Bomstasjon på E39 Førland, nord for avkøyring mot Rommetveit.

Kostnader

Statens vegvesen anslår at det kostar omlag 5 mill. kroner å setje opp ein bomstasjon, medan driftskostnaden er omlag 2-4 mill. kroner årleg per bomstasjon. Anbud den siste tida har gjeve betre prisar i marknaden, noko som gjer at ein kan få realisert lågare kostnader i Stordpakken. I tillegg kan overgangen til eit regionalt bompengeselskap gje meir effektiv drift. Det er likevel vanskeleg å anslå kva denne reduksjonen kan bli før det er gjennomført anbud for dette prosjektet.

Nytteprinsippet

I all innkrevjing av bompengar er nytteprinsippet lagt til grunn. Det inneber at dei som betalar bompengar skal ha nytte av vegprosjektet bompengane finansierer. Likeeins må dei som har nytte av prosjektet vere med å betale. Kravet til å følgje nytteprinsippet er styrka over tid og understreka i St. meld. nr. 24 (2003-2004), i St. meld. nr.16 (2008-2009) og i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

For bompengepakkar er samanhengen mellom bidragsytar og vegprosjekt knytt til pakken som heilskap, der billistane må ha nytte av den samla prosjektpakken. Samferdselsdepartementet skreiv følgjande i brev til Vegdirektoratet 21.06.2016:

I vurderingen skal det legges vekt på nytteprinsippet ved fastsetting av bompengelopplegg. Nytteprinsippet skal forstås i vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektiv kan finansieres dersom de gir nytte for betaler. Utvidet nytteprinsipp innebærer også at det ikke alltid vil være en direkte sammenheng mellom betaling og nytte av hvert enkelt tiltak. Hvis trafikkstrømmene i et byområde påvirkes gjensidig av ulike tiltak som gjennomføres, kan man

gjennom å ferdes i byområdet få nytte av tiltak som gjennomføres andre steder enn akkurat der reisen finner sted og der bomstasjonen er plassert. Prioritering av midler til statlige prosjekt gjøres i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan, og eventuelle bypakker kan utvikles på bakgrunn av denne prioriteringen.

Vi ber om at Statens vegvesen legger følgende prinsipper til grunn i sitt videre arbeid:

- 1. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.*
- 2. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger, drar nytte av tiltakene. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene.*
- 3. Sammensetningen og omfanget av bypakken skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (f.eks. fra KVU/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. Bypakkenes omfang må ikke blåses opp som følge av mulighet for bompengefinansiering.*
- 4. For at bompengeinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakken inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafiksikkerheten i vegnettet.*

Eit spørsmål som kjem opp i diskusjonen om bompengeinnkreving og tiltak for gåande og syklende, er om det er rett at bilistane skal delfinansiere bygging av gang- og sykkelveggar. Statens vegvesen ser at etablering av gode gang- og sykkelveggar som skil gåande og syklende frå kvarandre og frå biltrafikken, fører til auka bruk av både gangveggar og sykkelveggar. Når ein flyttar gåande og syklende over frå veg med blanda trafikk til eigna gang- og sykkelveggar vert trafikktryggleiken betra, og flyten i trafikken for dei som køyrer bil, vert betre. Eit godt og sikkert gang- og sykkelvegnett fører til at fleire vel å nytte beina eller sykkel på kortare turar.

Ved å skilje mjuke og harde trafikantar får bilistane direkte nytte av at gåande og syklende langs vegen blir overført til eigne gang- og sykkelveggar. Dette gir monaleg betre trafikktryggleik og framkomst for bilistane. Bygging av gang- og sykkelveg er derfor eit gode for bilistane, både i form av overføring av bilførarar til gåing og sykling, som gjev mindre kø og framkomstproblem, men òg i form av en tryggare trafikk situasjon. I Stordpakken gjev i tillegg fleire vegutbetringar direkte nytte både for bilistar, syklistar, gåande og kollektivreisande.

For at det skal kunne plasserast bomstasjonar på E39 i Stordpakken er det eit krav at òg gjennomgangstrafikken får nytte av prosjekta i pakken. Gjennomgangstrafikken over Stord får nytte ved at det blir etablert rundkøyring i Tveitakrysset og at det vert etablert hovudsykkelveg langs E 39 som ein del av pakken. Vegdirektoratet har vurdert nytten for gjennomgangstrafikken til å vere stor nok til at ein kan etablere bomstasjonar på E39 til delfinansiering av prosjekta i Stordpakken.

Det er kome inn ein klage til EFTA sitt overvåkingsorgan ESA på Nordhordlandspakken om tungtrafikken sin nytte av prosjekta. Klagen er ikkje endeleg avgjort, og utfallet av denne kan påverke nyttevurderinga òg i Stordpakken.

Takstar og innkrevjingsperiode

I tråd med nasjonale retningslinjer for bompengeprojekt er det lagt til grunn 15 års etterskotsinnkreving

Statens vegvesen har gjennomført trafikkutrekningar basert på Regional transportmodell (RTM). Passeringar, målt i årsgjennsnitt (ÅDT) er rekna ut for ulike takstar.

Regional transportmodell (RTM) er eit modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tek utgangspunkt i fire ulike val av reise som den reisande må ta stilling til:

1. Skal eg gjennomføre ei reise?
2. Kvar skal reisa gå?
3. Kva reisemiddel skal eg reise med?
4. Kva reiserute skal eg velje?

RTM tek utgangspunkt i desse val situasjonane for å berekne turar i modellområdet. Modellen bereknar persontransportturar som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finst det ein eigen nasjonal modell

(NTM5) som bereknar dette, og turar som skal til, frå eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandla vidare der.

RTM er ein bustadbasert modell som bereknar turar som startar og slutter i eigen heim. Eksempel på dette er heim -> besøk -> heim eller heim -> arbeid -> innkjøp -> heim. For å berekne dette er det behov for følgjande inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompengar, kapasitet, ferjer m.m.)
- Informasjon om kollektivruter (trasé, køyretid mellom haldeplassar, ventetid, billettprisar m.m.)
- Demografiske data for kvar grunnkrets
- Talet på og type arbeidsplassar i kvar grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

Det er gjennomført RTM-utrekningar for Stordpakken med ulike sonetillegg. Utrekninga visar følgjande situasjon:

Bompengetakst	0 kr	15 kr	20 kr	25 kr
Passeringar (ÅDT)	56 169	49 828	47 810	45 872
Gjennomgangstrafikk (ÅDT)	1 987	1 985	1 984	1 984
Anslag bortfall timeregel	41 %	43,0 %	44 %	45 %
Anslag betalende trafikk (ÅDT)	33 000	28 400	26 700	25 200

Det er venta at trafikken vil vekse i tråd med dei fylkesvise prognosane som vart utarbeidde for Hordaland i samband med Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. Det er lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1,45 pst. i perioden 2018-2022, 1,2 pst. i åra 2022-2030, og deretter 0,87 pst.

Under gjeldande føresetnader er det rekna med 49 828 passeringar gjennom bomstasjonane om taksten vert sett til kr 15 for takstgruppe 1. Det er òg lagt til grunn følgjande føresetnader:

- 43 prosent av passeringane vil vere fritaken betaling som følgje av timeregel
- 10 prosent av passeringane i takstgruppe 1 vil vere nullutsleppskøyretøy som skal betale halv takst av takstgruppe 1
- 5 prosent av passeringane vil vere svinn som følgje av ikkje identifiserbare køyretøy eller manglande betaling (frå både norsk- og utanlandskregistrerte køyretøy)
- 5 prosent av passeringane i takstgruppe 1 skjer utan brikke til full takst
- Det er rekna med 10 prosent tungbilar i takstgruppe 2
- Månadstak på passeringar er venta å gi eit bortfall på 2,5 prosent passeringar for takstgruppe 1 og 1,0 prosent for takstgruppe 2

Føresetnadene over gjev følgjande utrekning av gjennomsnittleg inntekt per passering:

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Andel	90,0 %	10,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS	34,5 %	51,0 %
Utan AutoPASS	5,0 %	0,0 %
Elbil	10,0 %	0,0 %
Timeregel	43,0 %	43,0 %
Månadstak	2,5 %	1,0 %
Svinn	5,0 %	5,0 %
Del	100,0 %	100,0 %

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Full pris	15,00	30,00
Med rabatt	12,00	30,00
Nullutslepp	6,00	

Gj.snitt betaling takstgruppe 1 og nullutslepp	5,49
Gjennomsnittleg betaling takstgruppe 2	15,30
Snittinntekt per passering	6,47

Under gjeldande føresetnader vil gjennomsnittleg inntekt per passering i Stordpakken vere kr 6,47 når bompengetaksten er kr 15 for takstgruppe 1. Det er lagt opp til to takstgrupper, der takstgruppe 1 omfattar alle køyretøy til og med 3 500 kilo og personbilar i køyretøykategori M1 (bubilar og tyngre personbilar). Takstgruppe 2 består av køyretøy frå 3 500 kilo med unnatak av personbilar i køyretøykategori M1.

Med bakgrunn i desse utrekningane meiner arbeidsgruppa at ein bør gå vidare med eit bompengetakstnivå kring 10-20 kroner for takstgruppe 1, og rabattordningar som skildra i denne saka. Framlegg til endeleg takstnivå kjem i sak om bompengesøknad, når innhaldet i pakka er bestemt, og når anna finansiering er på plass. Formelt sett er det gjennomsnittleg inntekt per passering som blir fastsett i bompengesøknaden. Statens vegvesen kan legge fram forslag til lokalpolitisk handsaming for endringar i bompengetaksten eller nivået på passeringstaket gjennom innkrevjingsperioden for å oppretthalde gjennomsnittleg inntekt per passering.

Takstgruppe 2 har dobbel takst. Alle takstar er rekna i 2018-kroner, og vil bli inflasjonsjustert før oppstart og i løpet av innkrevjingsperioden.

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2	Nullutslepp/elbilar
Bompengetakst	15,00	30,00	7,50
20 prosent rabatt	12,00		6,00

Bompengetaksten skal skiltast i heile kroner. Taksten ver følgjeleg avrunda til heile kroner og prisjustert til aktuell kroneverdi når innkrevjing av bompengar vert sett i drift.

Gjennom Stortinget si handsaming av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) blei det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet. Dagens ordning med lokale tilleggsavtaler med førehandsbetaling for å oppnå rabattar vert avvikla. Den generelle rabatten ved gyldig avtale og elektronisk brikke vert sett til 20 prosent for takstgruppe 1. Det vert ikkje gitt rabatt til takstgruppe 2. Bakgrunnen for at det ikkje er rabatt for takstgruppe 2, er at denne gruppa køyretøy har krav til bruk av AutoPASS-brikke. Dette er likt med takst- og rabattsystemet som vert innført i Bømløpakken i 2019.

Det vert timeregul for alle bomstasjonane slik at ein berre betalar for éin passering innanfor éin time. Timeregul gjeld òg fleire passeringar av same bomstasjon.

Det vert etablert eit månadleg tak på betalande passeringar per kalendermånad per køyretøy. Statens vegvesen ønskjer å gjera grundigare vurderingar før ein set talet på betalte passeringar i denne ordninga. Andre bompengepakkar har tak på frå 30 til 70 passeringar. Eit utgangspunkt kan vera eit tak på omlag 40 passeringar.

I tråd med retningslinjer frå Samferdselsdepartementet frå 2016 er det nytta ein berekningsteknisk lånerente for bompengeprojektet på 5,5 pst. de første 10 åra etter første låneopptak, så 6,5 pst. lånerente. Innskotsrente er satt til 1,5 pst.

Det er venta at trafikkstraumen gjennom bomstasjonane vil generera ei brutto bompengeinntekt i 2020 på om lag 120 millionar 2017-kroner under gjeldande føresetnader.

Anna finansiering

Ettersom det ikkje er løyvd midlar til prosjekta i Stordpakken i fyrste del av gjeldande NTP, kan det ikkje leggjast inn statleg medfinansiering i bompengepakken.

Hordaland fylkeskommune vil bidra med midlar i Stordpakken. I samband med Askøypakken bidrog fylkeskommunen med 420 mill. kroner, noko som utgjer 27 prosent av ramma. Tilsvarande bidrag for Nordhordlandspakken var 284 mill. kroner, og 20 prosent av ramma. Det fylkeskommunale bidraget i Stordpakken vil vera knytt til kollektivtiltak og kollektivknutepunkt i Leirvik.

Hordaland fylkeskommune vil ta stilling til medfinansiering av Stordpakken før sak om bompengesøknad kjem til lokalpolitisk handsaming.

Det er ulik praksis for bompengepakkan om det i tillegg blir lagt inn kommunal delfinansiering eller forskotering av prosjektmidlar. Det er ikkje lagt inn midlar til dette i gjeldande budsjett og økonomiplan for Stord kommune. Dette vil bli vurdert konkret i samband med at eventuelle kommunale prosjekt skal realiserast over pakken.

Trafikkmønster og påverknad på lokalsamfunnet

Det vil bli sett eit tak for månadleg kostnad per køyretøy. Dette gjer at daglege brukarar av vegsystemet maksimalt vil nå opp til ein fastsett sats per bil.

Timeregelen gjer at kostnaden blir den same dersom ein passerar ein eller fleire bomstasjonar, noko som gjer at bompengerevtinga vil vera nøytral mellom sentra i kommunen, med unnatak av gratis køyring innan ein sone. Ein effekt vil vera at innbyggjarar som i dag gjer innkjøp i fleire soner i større grad vil samla desse i éi sone. Det er rimeleg å anta at innbyggjarar i aukande grad unngår bompengar ved å handla dei varene som er å få tak i innan sona dei bur i, noko som vil redusera den samla trafikkmengda og føre til at fleire går eller sykklar til sine ærend.

Meir spesialiserte handelsfunksjonar er fyrst og fremst å finna i Leirvik og Heiane. Med timeregelen vil systemet vera nøytralt til handelsstad for innbyggjarar som bur i sone Rommetveit og sone Sagvåg/Litlabø. Innbyggjarar i høvesvis Heiane og Leirvik vil i større grad handla lokalt òg for desse tenestene. Bompengepakken vil difor i liten grad favorisera eit handelsområde føre eit anna, sjølv om fleire vil handla daglegvarer lokalt i eiga sone. I nokon grad vil det vera handelsvarer som berre er å finna i Heiane, noko som kan favorisera denne sona noko føre Leirvik.

Sidan Stord er ein geografisk liten kommune, er ikkje lokalisering av arbeidsplassen det utslagsgjevande for val av bustad. Dette gjer at mange vil måtta betala bompengar på veg mellom bustad og arbeidsplass.

Stord har større handel enn innbyggjartalet skulle tilseie, på grunn av at innbyggjarar i nabokommunane handlar på Stord. Bompengepakken vil vera ein barriere for innreisande til Stord. Samstundes er det bomringar i alternative handlestadar som Bømlo, Haugesund, (inkludert E39 mot Stavanger), Stavanger og Bergen. I tillegg vil reisande frå sør for Stordpakken betala her i samband med reiser til Bergen, og reisande frå nord for Stordpakken vil betala her i samband med reiser til Bømlo, Haugesund og Stavanger. Samla sett er det ikkje grunn til å forventast stor påverknad frå bompengepakken på handelen i Stord.

Vurdering

Prosjekta som ligg inne i pakken er knytt til nyanlegg, utbetring og gang- og sykkelveggar. Dei ulike prosjekta har nytte kvar for seg, men rådmannen meiner den samla nytten vil vera større enn summen av dei einskilde elementa. Dette gjeld særskilt for sykkelveggar, der sykkel som framkomstmiddel fyrst blir eit reelt alternativ når det samla hovudsykkelvegnettet i kommunen er godt nok. Prosjekta gjev òg betre internkommunikasjon i kommunen for bilistar, særskilt mellom høvesvis Sagvåg, Litlabø og Hystad/Rommetveit og Leirvik.

Regionfunksjonane i Stord kommune ligg spreidd, og det er viktig å byggja gode samferdslelinjer mellom dei ulike bustadområda, Heiane, Leirvik og regionfunksjonane Stord sjukehus og Høgskulen på Vestlandet.

Rådmannen meiner prosjekta vil ha fleire verknader som vil vera positive for stordsamfunnet. Prosjekta vil betra tilhøva for alle grupper, både bilistar, gåande, syklande og kollektivreisande. Utbetring av Sagvågvegen og Litlabøvegen vil knyta bydel Sagvåg tettare til resten av lokalsamfunnet og til handelsstaden Heiane og regionssenteret Leirvik.

Tverrsambandet mellom Sæ og Ådland vil skapa ein situasjon der det er lett å koma seg til Leirvik for alle trafikantar frå Hystad og Rommetveit. Samstundes vil det bli raskare for trafikantar som skal forbi Leirvik å nytte E39. Tverrsambandet vil i tillegg styrkja Stord sjukehus og legevakta.

Miljøgata gjer at ein får eit betre sentrumsmiljø i bykjernen. Desse effektane vil styrkast ytterligare dersom det blir funne løysingar for meir attraktiv parkering i Leirvik. Det vil vera ein føremon å ferdigstillast tverrsambandet før ein set i gang med miljøgata, for å letta trafikkavviklinga i anleggsperioden.

Sykkeltamvegen mellom Heiane og Leirvik vil gje eit samanhengande sykkelvegnett mellom bysenteret Leirvik og handelsstaden Heiane, og gje ei vesentleg betring av kommunikasjonen for innbyggjarar som skal forbi denne traseen.

Den siste posten i prosjektoversikta er mindre veg-, gang- og sykkelvegprosjekt som vil tetta hol i gang- og sykkelvegnettet i kommunen, noko som vil auka bruken av det samla nettet. Kvar for seg er desse tiltaka små, men dei vil samla gje eit svært viktig bidrag til veg-, sykkel- og gangvegnettet i kommunen. For å få full effekt av sykkeltamvegane må syklistane nå dei effektivt frå bustadområda. Tiltaka kjem òg bilistane til gode ved at dei omfattar mindre vegutbetringar som betrar framkomst for alle ved å skilje mjuke og harde trafikantar.

Rådmannen kjem med framlegg om å endra rekkefølgja i prosjekta, for å prioritera vegutbetringane i Tysevegen-Sæ og Litlabøvegen. I denne saka er Tysevegen flytta opp til fyrsteprioritet, medan Litlabøvegen er flytta opp til tredjeprioritet. Rådmannen legg i denne vurderinga vekt på at desse to prosjekta har sterk direkte nytte for bilistane, i tillegg til at dei samla vil utgjera ei betydeleg betring av den trafikale situasjonen i kommunen. Det er i tillegg viktig at Tysevegen blir realisert før arbeidet med miljøgata blir starta opp, for å redusera dei trafikale problema i Leirvik sentrum i anleggsfasen for miljøgateprosjektet.

God internkommunikasjon er eit viktig element i å byggja eit godt lokalsamfunn. Gode veg-, sykkel- og gangvegtrasear byggjer opp under ein av Stord sine styrkjer; korte avstandar mellom bustadområda, naturopplevingar, kultur- og idrettsopplevingar og handelsstadar.

Alle prosjekta vil innehalda tiltak for kollektivtrafikken i kommunen. Rådmannen meiner dette er positivt, og naudsynt som eit alternativ til bilbruk. Når innbyggjarane blir pålagt ein ekstrakostnad i bompengepakken, må det vera reelle alternativ.

Innkrevjinga vil påverka økonomien til innbyggjarane. Rådmannen meiner difor det er eit positivt element med tak på talet innkrevjingar kvar månad. Samstundes er det positivt at òg gjennomgangstrafikken bidreg i prosjektet.

Kostnaden med innkrevjinga er stor, sidan det skal setjast opp åtte eller ni bomstasjonar. Rådmannen meiner likevel at ein med systemet får ei rettferdig fordeling internt i kommunen.

Hordaland fylkeskommune har bidreg med medfinansiering i tilsvarande bompengepakkar andre stadar i fylket, og rådmannen meiner Stord kommune bør forventa minst tilsvarande medfinansiering i Stordpakken. Det vert eit politisk arbeid fram mot endeleg søknadsvedtak å sikra ei god fylkeskommunal medfinansiering.

Økonomiske konsekvensar

Bompengepakken vil ikkje ha direkte påverknad på kommunen sin økonomi. Kommunen kan få reduserte skysskostnadar ved realisering av prosjekt som sikrar strekningar som per i dag er «særleg farleg skuleveg» for elevar.

Miljømessig konsekvens

Bompengepakken vil gje eit meir effektivt trafikksystem og gje betre tilhøve for kollektivtrafikken, bilistar, gåande og syklende. Samla sett vil dette vera positivt for klima og miljø.

Folkehelse

Betre tilhøve og redusert ulukkesrisiko for trafikantar, gåande, syklende og kollektivreisande vil betra folkehelsa. Det same gjeld opparbeiding av miljøgate i Leirvik sentrum. Ei auke i talet på gåande og syklende vil gje betre fysisk helse i folkesetnaden.

Universell utforming

Universell utforming er lagt til grunn i prosjekta.

Beredskap

Betre separasjon av bilistar og mjuke trafikantar vil redusera ulukkerisikoen i kommunen. Ny del av Tysevegen vil gje ei stor betring i trafikksituasjonen for utrykkingskøyretøya knytt til Stord sjukehus og Sunnhordland interkommunale legevakt. Alle prosjekta vil bidra til betre framkome for utrykkingskøyretøy i kommunen.

Konklusjon, alternativ tilråding

9. Stord kommune går inn for å søkja om delvis bompengefinansiering av «Stordpakken».
10. Søknaden inneber innkrevjing av bompengar gjennom sju bomstasjonar med tovegsinnkrevjing og ein bomstasjon med einvegsinnkrevjing av bompengar. Eventuell tovegs bomstasjon på ny del av Tysevegen kjem i tillegg. Det skal vera innkrevjing både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk over E39.
11. Innkrevjingsperioden vert på 15 år
12. Det blir føresett medfinansiering frå Hordaland fylkeskommune i tråd med praksis frå andre bompengepakkar i fylket.
13. Kommunestyret sluttar seg til eit takstnivå for takstgruppe 1 mellom kr 10 og 20 per passering. Rådmannen får i oppdrag å arbeida vidare med endelege bompengesatsar basert på vurderingane i denne saka.
14. Prosjekta i bompengepakken blir prioritert i følgjande rekkjefølge:
 - a. Tysevegen
 - b. Miljøgate Vabakkjen-Øvre Sæ
 - c. Litlabøvegen
 - d. Hovudsykkelveg
 - e. Sagvågvegen
 - f. Andre utbetringar
15. Saka blir sendt til Statens vegvesen for vidare oppfølging før endeleg søknadsvedtak i Stord kommune og Hordaland fylkeskommune.

Plan for gjennomføring

Dersom kommunestyret gjer vedtak om å gå vidare med bompengepakken, vil arbeidsgruppa slutføra dokumenta før dei blir sendt til førehandsgodkjenning. Statens vegvesen vil så ferdigstillast det faglege grunnlaget for pakken (omtalt som «bompengesøknad»), som inkluderer endelege trafikk- og finanseringsutrekningar. Det faglege grunnlaget skal så førehandsgodkjennast i Vegdirektoratet før det blir sendt til høyring og endeleg lokalpolitisk handsaming i Stord kommunestyre og Hordaland fylkesting. Saka blir etter dette sendt til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, som får lagd ei ekstern kvalitetssikring (KS2). Søknaden med KS2 blir så lagt fram som proposisjon for Stortinget.

Trinna i den vidare prosessen er skildra under:



Det vil i tillegg ta omlag eit år å kjøpa inn og setje ut bomstasjonane etter vedtak i Stortinget. Den vidare prosessen kan difor realistisk sett ta frå to og eit halvt til tre år. Dette gjev mogleg innkrevjingsstart i 2021.