

# SAKSFRAMLEGG

## Tysnes kommune

### FØREHANDSINNKREVJING AV BOMPENGAR - E39

---

Sakshandsamar: Steinar Dalland

---

Arkivsak : 18/223 -

Arkivkode: 561

---

**... &&& Set inn vedlegga og saksutgreiinga under &&& (Ikkje slett denne lina)**

- Vedlegg:**
1. PRINSIPPSAK OM SØKNAD OM FORHÅNDSBOMPENGER  
UTKAST TIL KOMMUNENE
  2. VEDLEGG 1 TIL PRINSIPPSAK OM FORHÅNDSBOMPENGER TIL  
KOMMUNENE
  3. PROP. 117 S (2012-2013) – E39 ROGFAST I ROGALAND –  
FØREHANDSINNKREVJING AV BOMPENGAR

### SAKSUTGREIING:

#### **Innleiing (bakgrunn for saka)**

Stortinget har opna for forsert framdrift og anleggsstart for E39 Hordfast, dersom Statens vegvesen greier å få ned kostnadene for prosjektet. Øyvind Halleraker i Hordfast AS skriv at det førebels ligg an til ein kostnadsreduksjon på 25 prosent, og at dette opnar for å nytta 5 mrd. kr i første planperiode av NTP (2018-2023). Desse pengane må då hentast frå såkalla annan finansiering, i praksis gjennom førehandsinnkrevjing av bompengar.

Det vert i denne saka lagt opp til at Tysnes kommunestyre skal ta prinsipielt stilling til innkrevjing av bompengar. Spørsmålet skal også handsamast i Stord, Os og Fitjar kommunar og Hordaland fylkeskommune. Statens vegvesen skal deretter førebu ei sak for Stortinget.

#### **Saksutgreiing (fakta, saksopplysningar)**

Strekninga E39 Stord-Os er eit prosjekt i «Ferjefri E39», som skal medverka til redusert reisetid mellom Trondheim og Kristiansand og Stavanger og Bergen. E39 Ådland-Svegatjørn skal avløysa ferjesambanda Halhjem-Sandvikvåg, Halhjem-Våge og Jektevik-Hodnanes. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er prosjektet skildra slikt:

«E39 går fra Kristiansand til Trondheim, og går bl.a. innom Stavanger, Bergen, Ålesund og Molde. Fra Kristiansand til Trondheim utgjør E39 i dag 1 068 km. Det er sju ferjer på strekningen. Det tar i dag mellom 20 og 21 timer å kjøre hele vegen. Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen med en opprustet og ferjefri E39.

En utbedret og ferjefri E39 vil være 47 km kortere enn i dag, og reisetiden vil være halvert, til om lag ti og en halv time. Store næringslivsregioner og bo-, arbeids- og servicemarkeder vil bli knyttet sammen og vil gi et bedre grunnlag for å kunne utvikle Norges største eksportregion. Teknologiutvikling for fjordkryssinger vil i seg selv gi norsk næringsliv et nytt område å benytte kompetanse fra bl.a. offshoresektoren. Regjeringen vil prioritere videre planlegging av E39, med vekt på å utvikle løsninger som er kostnadseffektive å gjennomføre, og fremdrift må bl.a. avhenge av teknologisk modenhet. Den videre planleggingen må søke å redusere kostnadsnivået ut fra dagens estimer. Regjeringen vil ikke knytte ferdigstilling av ferjefri E39 til et bestemt årstall. Fremdriften i arbeidet med å realisere ferjefri E39 vil bl.a. være avhengig av det økonomiske handlingsrommet og det videre planarbeidet, herunder arbeidet med de teknologiske løsninger for de store fjordkryssingene.

E39 Rogfast, E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) og E39 Ålesund-Molde (Møreaksen) er prioritert i planperioden av hensyn til planklarhet, samfunnsøkonomi og potensielle regionale effekter av å knytte bo- og arbeidsmarked nærmere sammen. De er nærmere omtalt i kapittel 13. De største prosjektene som inngår i ferjefri E39 er:

- E39 Rogfast, omfatter en 26,7 km lang undersjøisk toløps tunnel under Boknafjorden mellom kommunene Randaberg og Bokn i Rogaland. Det er også planlagt en 3,7 km lang ettløps tunnelarm opp til Kvitøy
- E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast) i Hordaland er om lag 52 km og vil være en ny hovedveg mellom Stavanger og Bergen. Dagens veg går fra Ådland til Sandvikvåg på Stord med ferje over til Halhjem i Os. Ferjestrekningen er om lag 23 km med overfartstid på 40–45 minutter. Sammen med Rogfast vil hele strekningen mellom Bergen og Stavanger bli ferjefri.»

Regjeringa la 5. april 2017 fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E39 Rogfast i Rogaland for Stortinget, som vedtok prosjektet 23. mai 2017. Prosjektet er no i byggefasen.

Hordfast er i perioden 2024-2029 prioritert med 14. mrd. statlege kroner og 5 mrd. kr i annan finansiering, som er kommentert . Det kan vera aktuelt med anleggstart i 2022 dersom kostnadene i prosjektet vert monaleg redusert og at det vert skaffa alternativ finansiering i storleik 5 mrd. kr.

Planarbeidet for E39 Stord-Os blir gjennomført som statleg kommunedelplan, med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmynde. Planen har vore på høyring og det er gjennomført nokre tilleggsutgreiingar. Slik ein forstår det vil vegvesenet om ikkje lenge senda saka med si tilråding over til departementet.

### **Bompengeopplegg**

Bompengane vil koma som eit sonetillegg til den ordinære ferjetaksten for køyretøy. Sonetillegget er utan moms og vil vera ulikt for dei tre sambanda som følgje av ulik soneplassering. Det vert lagt opp til at el-bilar betaler halv takst.

Det vet søkt om et sonetillegget på Sandvikvåg-Halhjem på fem takstsoner, frå sone 22 til sone 27. Tillegget for ein liten bil vil med dagens takst vera på 33 kr. Ein semitrailer i gruppe 14-17 m vil få eit påslag på 140 kr.

Fylkesvegferjene Våge-Halhjem og Hodnanes-Jektevik vert skildra som typiske pendlar-samband, der det også er varsla ein høgare ordinær takst. Det vert derfor eit mindre påslag, på

henholdsvis 2 og 1 takstsoner for disse to ferjestrekningane. For Våge-Halhjem vert då tillegget for liten bil 12,60 kr eller 8,8%. For Jektevik-Hodnanes vil tillegget bli 7,20 kr eller 9,8 % for liten bil.

Dersom fylkeskommunen held fast ved dagens rabattsatsar på ferjebilletten, søker ein om den same rabatt-satsen på bompengane, då vert inntektene på dei to fylkessambanda redusert, truleg med 1,0 til 1,5 mill. kr lågare enn tala i tabellen under.

Inntektene vil i første omgang gå til planlegging og eventuelt grunnerverv. Dersom det etter tre års innkrevjing ikkje er gjort vedtak om forlenga «bomperiode» eller realisering av prosjektet (førehandsinnkrevjing kan maksimalt pågå i tre år), så skal ubrukte bompengar nyttast til tilstøytande vegar i Stord/Fitjar, Os og Tysnes. I notat frå Statens vegvesen vedlagt saka er det gitt nærare informasjon om førehandsinnkrevjing av bompengar.

<b>Bereknar årlege inntekter av førehandsbompengar til Hordfast, basert på trafikktal frå 2017</b>		
<b>Samband</b>	<b>Bompengetakst</b>	<b>Årleg inntekt</b>
Sandvikvåg-Halhjem	33,30 kr	47 560 000 kr
Våge-Halhjem	12,60 kr	2 572 000 kr
Jektevik-Hodnanes	7,20 kr	1 383 000 kr
<b>Sum årlege inntekter av førehandsbompengar</b>		<b>51 415 000 kr</b>

### **Vurdering**

Tysnes kommune ser på realisering av ferjefri kyststamveg E39 som ei svært viktig arbeidsoppgåve frametter.

Fordelen med førehandsinnkrevjing er at prosjektet får reduserte lånekostnader. Ulempa er at trafikantane må betala for prosjektet lenge før dei eventuelt får nytte og glede av det. Når søknaden kjem no må rådmannen også peika på ein del andre utfordringar i høve til uvisse knytt til fylkesvegsambanda, og noko uvisse med omsyn til vurderingar som er gjort i søknaden frå Hordfast.

Tysnes kommune legg til grunn at opplegg for førehandsinnkrevjing på Hordfast må vera tilsvarande som opplegget for Rogfast. I vedlegg 3 *Prop.117 S (2012-2013)* er opplegget for førehandsinnkrevjing på Rogfast skildra. Her avløyser Rogfast to ferjesamband; Mortavika – Arsvågen og Mekjarvik-Kvitsøy. Førstnemnde samband er eit av dei mest trafikkerte sambanda i landet og er ein del av E39, sistnemnde samband er eit fylkesvegsamband. Ved finansiering av Rogfast var det aldri aktuelt å starta innkrevjing på fylkesvegsambandet, me meiner at tilsvarande opplegg må vera utgangspunkt også for førehandsfinansiering av Hordfast.

Hordfast er ei omlegging av E39 og såleis eit prosjekt som skal gje ei betre løysing for trafikkstraumane mellom Bergen og Stavanger, det er altså først og framst ei løysing for den store gjennomgangstrafikken. Trafikken på fylkesvegsambanda Hodnanes –Jektavik og Våge-Halhjem er stort sett lokal trafikk og dagpendling og såleis sårbare samband vurdert opp mot lokalsamfunnet. Tysnes kommune vil unekteleg få store føremoner ved at vegen også vil avløysa våre ferjesamband, men det er ikkje ein veg primært for Tysnes. Det kan neppe vera tvil om at Tysnes også vil få ein del ulemper ved framføringa av vegen, ikkje minst gjeld dette større trafikk på eit dårleg fylkesvegnett. Det vil vera behov for å gjera vesentlege opprustingar på dette for å kunna handtera ei auka trafikkmengd. Me viser då til Hordaland fylkeskommune sin moglegheitsstudie som mellom anna peiker på at mykje av trafikken som i dag kjem via Gjermundshamn truleg vil reise via Tysnes, vegane våre er p.t. knappast mogleg dimensjonert til å handtera lokaltrafikk. Eventuelle innkrevjingar av bompengar på fylkessambanda bør i så tilfelle gå til slike turvande utbetringar.

I desse dagar opplever me uro og uvisse knytt til fylkesferjesambanda. Det er behov for å gjennomføra innsparingar ikkje minst for å møte kostnader som føl dei nye ferjekontraktane. Eit tiltak som er peika på som ein moglegheit er å vurdere innsparingar ved å redusera opningstidene på sambanda. Ei slik løysing vil gjera vilkåra for arbeidspendling til og frå kommunen monaleg vanskelegare.

Hordaland fylkeskommune har ennå ikkje har vist ein truverdig plan for å finansiera meirkostnaden som følgjer dei nye ferjekontraktane. I dag kostar årleg drift av fylkesveg ferjene om lag kr. 330 mill. med nye kontraktar er dette vurdert å auka til om lag kr. 570 mill. Det er ein auke på 70 % som det enn så lenge ikkje er finansiering for. No vert det arbeida med å få staten til å ta deler av denne kostnaden. Finaniseringa burde sjølvsgt vore avkalart før dei gjekk inn i nye kontraktar, men det er ein anna historie. Dersom det ikkje lukkast å få vesentleg meir statleg finansiering for å dekkja dei nye kostnadene må finansieringa skje gjennom innstrammingar i andre deler av fylkeskommunen si drift, eller ved å overlata rekninga til dei reisande. Tidlegare har fylkeskommunen fylgt riksregulativet for fastsetjing av takstar, dette prinsippet vart ikkje etterlevd for 2018 då fylkeskommunen valgte å auka sine takstar med 7 % altså monaleg meir enn auken i riksregulativet som då var på om lag 2 %. Dersom det ikkje lukkast fylkeskommunen å finna anna finansiering for dei nye ferjekontraktane er me urolege for den framtidige takstutviklinga på fylkesvegsambanda.

Eit anna moment som for tida gjev oss noko grunn til uro er innføring av Autopass på ferjene. På rikssambanda skal Autopass innførast medan fylkeskommunane er oppmoda om å vurdere dette også for fylkessambanda. Autopass inneber at det frametter berre vert køyrety som skal betala på ferja, andre reisande får høve til å nytta sambandet utan å måtte løyse billett. Dette er i seg sjølv ein god tanke og vil kunne simulera til at fleire kan reisa kollektivt, men det er også ei utfordring då me veit at mange vil vera avhengig av bil for arbeidspendling. Det er dårlege kollektivknytepunkt både på Halhjem, Våge, Hodnanes og Jektavik. Statens vegvesen har i sitt framlegg til Autopass direktiv lagt opp til at prisauken for køyrety vert på 32 %. For ein kommune som er avhengig av både ut- og innpendling er dette urovekkande, den ekstra månadskostnaden for ein dagpendlar mellom Tysnes og Os berre som følgje av dette utgjer noko over 1000 kroner med utgangspunkt i dagens takster.

Sett i ljøs av dei ovanståande utfordringane synes nokre kroner i bompengar å vera ei sak med moderate konsekvensar, men dei akkumulerte kostnadene kan likevel bli så store at det er vanskeleg å kunna gå inn for førehandsinnkrevjing på noverande tidspunkt.

## **Konklusjon, alternativ tilråding**

Det er vist til Prop. 117 S (2012-2013) i vedlegg til prinsipp sak om førehandsinnkrevjing på ferjene, men desse prinsippa er ikkje fylgt opp i den skisserte løysinga. Rådmannen meiner at same prinsipp bør leggjast til grunn for ei eventuell førehandsinnkrevjing for Hordfast.

E39 – Hordfast er utan tvil eit svært viktig prosjekt for Tysnes og for den framtidige utviklinga av Tysnessamfunnet, isolert sett er konsekvensen av dei føreslegne bompengane på fylkesvegsambanda liten målt opp mot vinsten i framtidig utvikling. Me kan likevel ikkje lukka augene for at det akkurat no er svært mange ukjente faktorar i det framtidige fylkeskommunale ferjetilbodet, desse faktorane må avklarast før me kan ta stilling til ein søknad om førehandsinnkrevjing på dei aktuelle sambanda.

**... &&& Set inn saksutgreiinga over &&& (Ikkje slett denne lina)**

### **INNSTILLING FRÅ RÅDMANNEN:**

**::: &&& Set inn innstillinga under &&& (Ikkje slett denne lina)**

Tysnes kommune ønskjer ei rask realisering av prosjektet E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast).

Tysnes kommune meiner at ei eventuell førehandsinnkrevjing av bompengar må gjerast etter same modell som for Rogfast.

Tysnes kommune vil som alternativ ikkje kunna slutta seg til førehandsinnkrevjing på fylkesferjesamband Våge – Halhjem og Hodnanes – Jektavik før framtidig takstmodellar for fylkesvegsambanda vert endeleg avklara.

**::: &&& Set inn innstillinga over &&& (Ikkje slett denne lina)**