
Saknr: 2020/36709-1
Saksbehandlar: Torill Klinker

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		13.02.2020
Fylkesutvalet		14.02.2020
Fylkestinget		03.03.2020

Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til framlegg til reduksjon av bompengetakstar i ytre bomring, innanfor rammene av 55 mill. kroner årleg.
2. Fylkestinget sluttar seg til framlegg til takstreduksjon for kollektivreisande med periodebillett. Framlegget til takstreduksjon gjeld for takstområde for buss og bybane i Hordaland, innanfor rammene av 50 mill. kroner årleg.
3. Fylkestinget sluttar seg til framlegg til prosjektlister for avtaleperioden.

Samandrag

Gjennom signering av byvekstavtalen for perioden 2019-2029 har dei lokale partane takka ja til regjeringa sitt bompengeforlik. Denne saka er ei oppfølging av dei ulike krava i bompengeforliket, konkretisert i brev frå Samferdsledepartementet datert 13. desember. I brevet heiter det at:
...ein føreset at den lokalpolitiske behandlinga av forslaget er ferdig innan 1. april 2020. Dette omfattar også dei lokalpolitiske vedtaka om korleis bompengeavtalen til regjeringspartia skal følgjast opp gjennom reduserte bompengar, reduserte billettprisar og prioriterte prosjektlister. Regjeringa vil ta endeleg stilling til avtaleforslaget når dette er vedteke lokalt, og eg ber difor om at arbeidet vert gitt høg prioritet. Dersom dette ikkje er på plass innan fristen, vil gjeldande byvekstavtale for Bergen for perioden 2017-2023 ligge til grunn fram til dette er på plass. Belønningsmidlane vil i så fall bli avkorta påfølgjande år.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg:

1. *Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger.* Notat frå SVV datert 20.01.2020.
2. *Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik - Bergensområdet.* Brev frå SD datert 14.11.2019.
3. *Byvekstavtale for Bergensområdet - utbetaling av belønningsmidlar for 2019.* Brev frå SD datert 13.12.2019.

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Gjennom bompengeforliket og i seinare korrespondanse med Samferdsledepartementet er det framlagt krav frå staten om fylgjande:

- Det statlege bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen vert auka til 66 pst. som følgje av at lokale styresmakter har takka ja til staten sitt tilbod på bakgrunn av regjeringspartia sitt bompengeforlik. Halvparten av det auka tilskotet mellom 50 og 66 pst, skal øyremerkast reduserte bompengar, tilsvarande 55 mill. årleg i avtaleperioden. Den reduserte bompengebrauken må komme bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning. Bergen kommune og fylkeskommunen skal leggje fram ei sak om bruken av midlane før endeleg avgjerd takast av partane. Frist: 1.4.2020.
- Regjeringa set gjennom bompengeforliket av midlar til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane. Bergensområdet får tildelt 50 mill. kr årleg i tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i perioden 2020-2029. Det må synleggjerast korleis midlane nyttast og kjem kollektivtrafikantane til gode. Takstvedtak må gjerast av fylkeskommunen. Innretninga av midlane til reduserte billettprisar skal konkretiserast og handsamast i fylkestinget seinast 01.04.2020.
- I arbeidet med handlingsprogram våren 2020 skal det utarbeidast prioriterte prosjektlister for heile avtaleperioden, også dette kravet har frist 01.04.2020. Styringsgruppa i Miljøløftet har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølga til prosjekta i det årlege handlingsprogramarbeidet.

Samferdsledepartementet har varsla at belønningmidlar kan haldast tilbake dersom dei tre krava ikkje er innfridd innan fristen, 01.04.20.

Reduksjon av bompengetakstar

Gjennom bompengeforliket vart det statlege bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen auka. Halvparten av det auka tilskotet (55 mill.) skal øyremerkast reduserte bompengar og den delen som går til reduserte bompengar må komme bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning. Nullvekstmålet skal framleis gjelde, reduksjon i bompengesatsar skal dermed ikkje føre til auka trafikk.

Statens vegvesen har gjort ei vurdering av ulike tiltak som kan innførast for å imøtegå ein reduksjon i bompengar, tilsvarande eit årleg beløp på 55 mill. kr. Det er vurdert kva for trafikale og økonomiske effektar ein forventar av dei ulike tiltaka. Vurderingane er samanfatta i eit notat, datert 20.01.2020 (vedlegg 1).

Følgjande tiltak er omtalt i vurderinga frå Statens vegvesen:

1. Redusere bompengetakstar for alle kjøretøy
2. Redusere bompengetakstar for utvalde kjøretøy
3. Utsette prisjustering av bompengetakstane
4. Redusere bompengetakstar i utvalde bomstasjonar
5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakstar i ferier
6. Innføre tretimersregel
7. Innføre refusjonsordningar

Det er gjennomført trafikkberrekningar med regional transportmodell (RTM) for tiltak 1, 2 og 4, medan det er gjort ei fagleg vurdering av tiltak 5 og 6. Det er ikkje gjort ei vurdering av tiltak 3, ettersom det er vurdert som usikkert om utsetjing av prisjustering er innanfor rammene av bompengeforliket. Det er heller ikkje vurdert eigne refusjonsordningar for bompengar for utvalde grupper, ettersom dette må organiserast utanfor rammene av gjeldande bompengepakke.

Det er forventa fylgjande effektar av dei ulike tiltaka:

Tiltak 1: Redusere bompengeretakstane for alle kjøretøy

Tiltak	Årleg inntektseffekt	Årleg trafikkauke gjennom bomstasjonane
Redusere takst for alle kjøretøy med 1 kr	-41 mill kr	+ 0,6 pst
Redusere takst for alle kjøretøy med 2 kr	-82 mill kr	+1,3 pst

Tiltak 2: Redusere bompengeretakstane for utvalde kjøretøy

Kjøretøyklasse	Takstreduksjon	Årleg inntektseffekt
Normaltakst (bensin)	kr	-50-60 mill kr
Diesel	kr	-55 mill kr
Nullutslipp	Halvering	-50 mill kr
Euro VI	Gratis	-43 mill kr
Euro V og eldre	Gratis	-43 mill kr

Transportmodellen er ikkje konstruert for å vurdere reisekostnadsendingar for ein skilde kjøretøygrupper. Ei skjematisk tilnærming til problemstillinga tilseier at den samla effekten pr. kr. redusert bompengeretakst vert den same som for tiltak 1.

Tiltak 4: Redusere bompengeretakstar i utvalde bomstasjonar

Det er sett på reduksjon i takstane i dei nye bomstasjonane som hadde innkrevjingsstart 06.04.2019, samt i «ytre» ring. Forskjellen på dei to gruppene er at «ytre» ring inkluderer bomstasjonane i Dolviken og Straume (Ringveg Vest), som ikkje inngår i dei nye bomstasjonane, men ikkje dei to bomstasjonane i sentrum som vart etablert 06.04.2019. Notatet presiserer likevel at dei trafikale effektane av dei to alternativa er samanfallande.

Det er også vurdert effektar av avvikling av rushtidsavgift på dei to bomstasjonane i Dolviken og Straume på Ringveg Vest.

Tiltak	Årleg inntektseffekt	Årleg trafikkauke gjennom bomstasjonane
Redusere takstene «nye» bomstasjoner eller «ytre» ring	-55 mill. kr	+ 0,7 pst
Avvikle rushtidsavgift Ringveg Vest	-20 mill. kr	+0,35 pst

Tiltak 5: Avvikle tidsdifferensierte bompengeretakster i ferier

Tiltak	Årleg inntektseffekt	Årleg trafikkauke gjennom bomstasjonane
Fjerne rushtidsavgift i fellesferie, romjul, påskedagar, haustferie og vinterferie	-13 mill. kr	+ 0,8-1,0 pst pr
Avvikle rushtidsavgift Ringveg Vest	-20 mill. kr	+0,35 pst

Tiltak 6: Innføre tretimarsregel

Statens vegvesen presiserer i notatet at effektane av å innføre tretimarsregel er svært usikre, og at det ikkje finst gode samanlikningsgrunnlag eller gode modellverktøy som kan bidra i analysen.

Det er likevel forventa ein reduksjon i bompengerinntekt som fylgje av tiltaket på 50-70 mill. kr årlig, dersom ein legg til grunn at trafikken er uendra. I notatet vert det understreka at ei utviding av timesregelen truleg vil føra til ein stor omfordeling i trafikken i ettermiddagstimane, slik at inntektsbortfallet vil ligga rundt 70-100 mill. kr årlig.

Kombinasjonar av tiltak:

I notatet er det også sett på kombinasjonar av ulike tiltak for å oppnå inntektsbortfall på 55 mill. kr pr år, og vurdert tiltakspakkene sitt forventa utslag på trafikkveksten.

Fylgjande døme på tiltakspakkar er vist i notatet:

Eks.	Beskrivelse	Inntekts- effekt	Samlet inntekts- effekt	Ventet trafikkvekst
A	Fjerning av rushtidsavgift i ferie Redusert bompengetakst med 1 kr	-13 mill. -41 mill.	-54 mill.	+1,4-1,6 pst.
B	Fjerning av rushtidsavgift i ferie Fjerning rushtidsavgift Ringveg Vest Redusert takst for Euro VI	-13 mill. -20 mill. -22 mill.	-55 mill.	+1,15-1,35 pst.
C	Redusere takstene i nye stasjoner/ ytre ring med 8 pst.	-55 mill.	-55 mill.	+0,7 pst.
D	Halvert takst for Euro VI Fjerning av dieselpåslag for Euro 6	-21,5 mill. -27,5 mill.	-49 mill.	+0,6 pst.

Det er eit krav frå Samferdsledepartementet at nullvekstmålet vert lagt til grunn ved utrekning av nye bompengesatsar. Det er også eit sterkt ynskje frå lokale partar at reduksjonen i bompengetakstar ikkje fører til trafikkvekst. Denne saka har vore lagt fram for styringsgruppa i Miljøløftet, der det var ei klår tilråding om å leggja det alternativet til grunn, som i minst mogleg grad fører til trafikkvekst. Det var samstundes ynskjeleg å retta takstreduksjonen mot ei stor gruppe trafikantar, uavhengig av miljøklasse.

Av tiltakspakkane som er vurdert er det alternativ D, halvering av takst for tunge køyretøy med Euro VI, og fjerning av dieselpåslag for lette køyretøy med Euro 6, som er vurdert å føra til minst trafikkauke. Styringsgruppa i Miljøløftet vurderer at ein slik reduksjon ikkje vil treffe godt i høve til mål om at reduksjon i bompengebelasting skal kome ein stor del av befolkninga til gode. Det er også omstridt om Euro 6 for lette køyretøy gjev dei klimagevinstane som vart omtalt då teknologien vart lansert. Tiltakspakke D treff heller ikkje optimalt på kravet om 55 mill. reduksjon.

Styringsgruppa i Miljøløftet anbefalar difor at ein legg alternativ C *Redusere takstane i nye stasjonar/ ytre ring* til grunn. Etter vedtak i fylkesting og bystyre skal takstvedtak handsamast av Vegdirektoratet, og deretter kunngjerast lokalt. Nye bompengetakstar vil kunne iverksetjast mot slutten av 2. kvartal eller tidleg 3. kvartal 2020.

Takstreduksjon for kollektivreisande

Regjeringa set gjennom bompengeforliket av midlar til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane. Bergensområdet får tildelt 50 mill. kr årleg i tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i perioden 2020-2029. Staten set krav om at det må synleggjerast korleis midlane nyttast og kjem kollektivtrafikantane til gode, og at takstvedtak må gjerast av fylkeskommunen. Staten set vidare krav om at innretninga av midlane til reduserte billettprisar skal konkretiserast og handsamast i fylkestinget seinast 01.04.2020.

Om dagens takst- og sonestruktur i Hordaland

I samband med budsjetthandsaminga for 2017 vedtok Fylkestinget i Hordaland å redusere talet på takstsoner for kollektivtrafikken (buss og bane) i fylket frå 470 til sju. Følgjande verbalforslag vart vedteke:

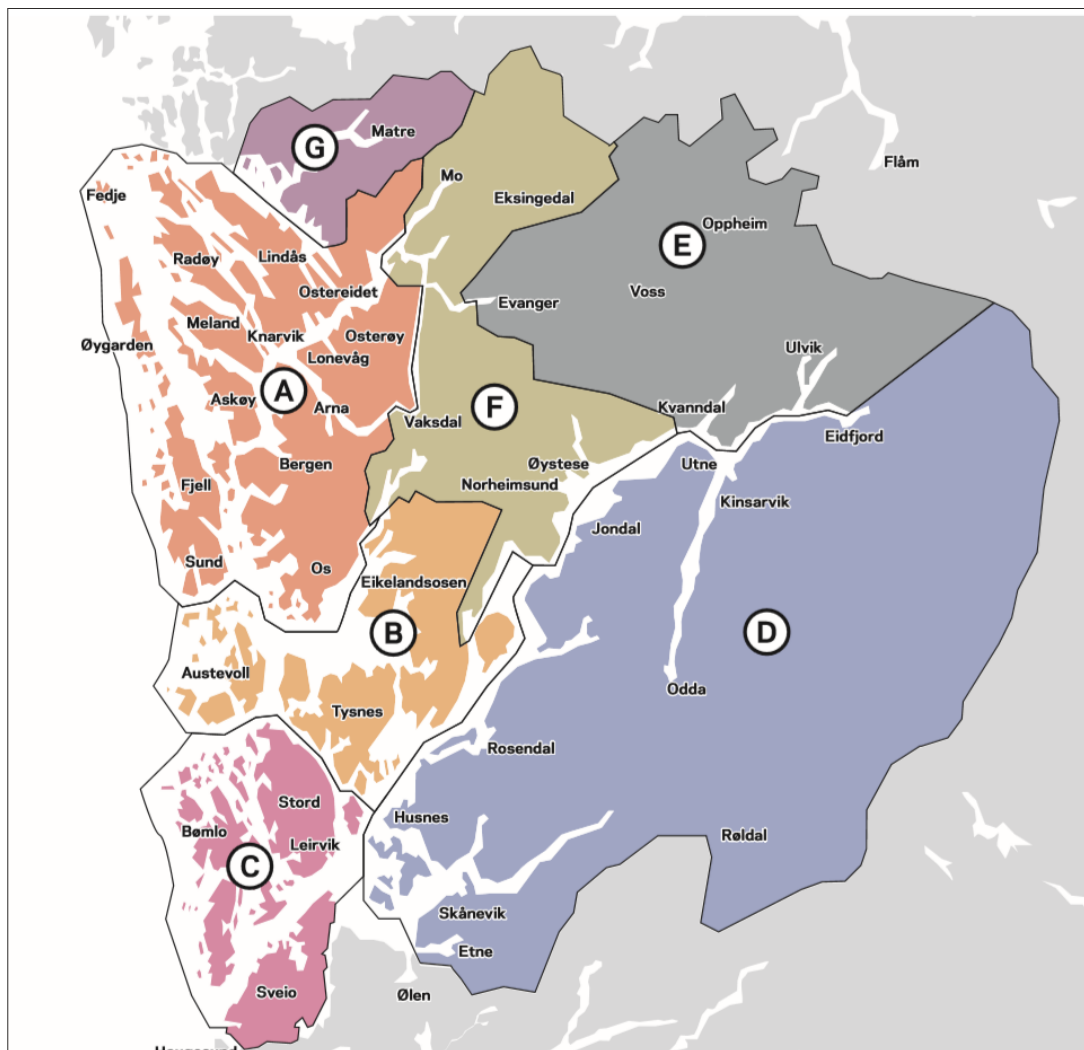
Hordaland har i dag 470 ulike takstsonar. Fleirtalspartia vil redusera talet til 7 sonar og arbeidet med å førebu denne endringa vert starta opp i 2017. Færre takstsonar vil gje billigare reiser og enklare billettssystem for reisande i heile fylket. Nytt takstsonesystem skal tre i kraft i 2018.

Fylkesrådmannen legg fram eige sak om ny sonestruktur til fylkestinget i mars 2017.

Vedtaket var resultatet av ein grundig prosess. Eit notat vart lagt fram våren 2016 der ein konkluderte med ei tilråding om sju takstsoner i Hordaland. I arbeidet vart både økonomiske, tekniske og marknadsmessige konsekvensar ved ei soneforenkling vurdert. Implementeringa av sju takstsoner vart gjennomført 1. august 2018.

Ny takstsonestruktur i Hordaland var eit viktig tiltak for å gjere det lettare å reise kollektivt i heile fylket. Målet med forenkling var å få fleire kollektivreisande, slik det er skildra i *Kollektivstrategi for Hordaland - utvikling fram mot 2030*. Potensialet for auke i talet på reisande måtte sjåast i eit lengre tidsperspektiv, og i samband med utvikling av arbeids- og bustadmarknaden i heile regionen.

Ein modell med sju soner er også basert på dei same prinsippa som er gjort gjeldande i andre byar og fylker som har gjennomført ei forenkling av sonestrukturen, i Noreg til dømes i Ruter-området og i Rogaland.



Figur 1: Oversikt over soner i Hordaland

Dagens sonestruktur for dei kollektivreisande er ikkje lagt opp slik at det er mogleg å retta tiltak direkte mot dei reisande innanfor avtaleområdet. På bakgrunn av det grundige arbeidet som er gjort med dagens sonestruktur, og tilbakemeldinga frå dei reisande, bør oppfølging av bompengeforliket ta utgangspunkt i dagens sonestruktur. Det overordna målet med byvekstavtalen er at veksten i persontransporten i dei største byområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Takst og sonestrukturen som vart innført i Hordaland i 2018 bidrar til å nå dette målet. Kollektivreisande innanfor regionen har fått det enklare, og dei aller fleste kundar har opplevd at prisen er uendra eller redusert, noko som igjen vil stimulere til auka kollektivbruk.

Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og store delar av Bjørnafjorden ligg innanfor sone A. Dermed betaler dei største reisestrømmene som pendlar inn og ut av Bergen minstetakst. I planlegginga av ny sonestruktur vart det estimert at 95 % av kundane vil reise innanfor ei sone. Pr. november 2019 er 98,75 % av billettane solgt innanfor ei sone. Samstundes er 95 % av billettane som er solgt i 2019, solgt innanfor Sone A.

Med dagens sonestruktur er det vanskeleg å redusera prisen berre i einskilde soner, men som tala over viser, vil ein samla reduksjon av takstane i all hovudsak treffa dei reisande innanfor avtaleområdet.

Alternative måtar å redusera billettprisen

I denne saka er det vurdert tre ulike alternativ: (1) Reduksjon i pris på enkeltbillett, (2) reduksjon i pris på periodebillett, og (3) ein kombinasjon av prisreduksjon på enkelt- og periodebillett.

Alternativ 1 - Reduksjon i pris på enkeltbillett

Prisen på ein enkeltbillett har sidan 2010 auka frå 25 til 38 kroner, noko som utgjer ein prisauke på 52%. I 2018 vart 17% rabatt på enkeltbillett fjerna - dette medførte ei auke på 17% for dei som

nytta reisepengar til enkeltbilletter. Korte reiser med enkeltbilletter innanfor ei sone er dyre samanlikna med lange reiser. Innanfor sone A er det relativt mange korte reiser med enkeltbilletter.

Samstundes viser studier at prisreduksjon på korte strekningar i byområde i størst grad vil flytte trafikantar over frå gange/sykkel til kollektive reiser. Prisreduksjon på enkeltbillett kan dermed auke belastninga på kollektivtrafikken utan at det i særleg grad bidreg til å realisere nullvekstmålet.

Alternativ 2 - reduksjon i pris på periodebilletter

Sidan 2010 har prisen på 30-dagars periodebillett auka frå kroner 640 til 780, noko som utgjør ein prisauke på ca. 22%. Prisen vart redusert i 2019 frå 810 til 780 kroner, og det har vore takstfrys for periodebilletter for barn og honnør i åra 2017 - 2019.

Arbeidsreisande i Bergensområdet er i *Kollektivstrategi for Hordaland* (2014) peika på som ei primær målgruppe for å auke kollektivandelen. I tillegg er det eit mål å ha størst vekst blant dei arbeidsreisande, som typisk nyttar periodebilletter. Dermed er det ynskjeleg å i størst mogleg grad avgrensa prisauke for periodebilletter.

Rabattar knytt til antal reiser er eit viktig verkemiddel for å få den einskilde til å reise kollektivt. Ein ynskjer difor å operere med ein rabattstruktur som stimulerer til auka kollektivbruk gjennom større rabatt for fleire reiser.

Berekningar viser at dette alternativet gjev ein reduksjon frå kr 800 til kr 715 for 30-dagars periodebillett vaksen ei sone. Tabellen nedanfor viser kva prisreduksjon dei ulike periodebillettane vil kunna få.

	Utgangspunkt	Forslag
Pris periode vaksen 30-dager	800	715
Billett Buss/bane	Takst 2020	Takst 2020
Periodebillett 7 dg vaksen	250	225
Periodebillett 7 dg barn	125	115
Periodebillett 7 dg honnør	125	115
Periodebillett 7 dg student	150	135
Periodebillett 30 dg vaksen	800	715
Periodebillett 30 dg barn	400	360
Periodebillett 30 dg honnør	400	360
Periodebillett 30 dg student	480	430
Ugdombillett 30 dg	400	360
Periodebillett 180 dg vaksen	4000	3575
Periodebillett 180 dg barn	2000	1800
Periodebillett 180 dg honnør	2000	1800
Periodebillett 180 dg student	2400	2150

Figur 2: Potensiell prisreduksjon på ulike periodebilletter.

Alternativ 3 – ein kombinasjon av prisreduksjon på enkelt- og periodebilletter

Gjennom dette alternativet vil alle kundegrupper få ta del i takstreduksjonen. Samstundes vert det mindre reduksjon pr. billetttype. Tidlegare erfaringar med moderate årlege prisjusteringar på 3-4% har ikkje gitt tydelege utslag på antal kjøpte billetter.

Berekningar viser at dette alternativet gjev ein reduksjon frå kr 39 til kr 37 for vaksen enkeltbillett ei sone, og frå kr 800 til kr 760 for vaksen periodebillett 30 dagar ei sone.

Anbefaling

Denne saka har vore lagt fram for styringsgruppa i Miljøløftet, der det var ei klår tilråding om å leggja alternativ 2 til grunn. Å redusera prisen på periodebilletter er vurdert som det beste grepet for å sikra faste reisande og store grupper som reiser kollektivt til arbeid. Alternativ 2 er også vurdert som det som i størst mogleg grad bidreg til nullvekstmålet.

Det vert anbefalt at ein held fram med å følge den landsomfattande sosiale rabattordninga med 50 prosent rabatt på enkeltbillett for barn, honnørreisande og vernepliktige. Studentar skal få minimum 40 % rabatt på periodebilletter i høve til prisen ein vaksen betaler for tilsvarende periodebillett.

Dersom fylkestinget fattar vedtak om prisreduksjon på periodebilletter vil prisendringa truleg kunna tre i kraft frå 01.05.2020.

Prioriterte prosjektlister

Gjennom byvekstavtalen og gjennom brev datert 13.12.19 er det presisert at det skal utarbeidast prioriterte prosjektlister for heile avtaleperioden, med frist 01.04.2020. Under forhandlingsprosessen vart det frå lokale partar påpeika at dette er i direkte motstrid med prinsipp om porteføljestyling, som elles ligg til grunn for avtalen og handlingsprogrammet. Lokale partar har vidare signalisert at det er viktig å realisera dei beste prosjekta som gjev høgast måloppnåing, og at det difor ikkje er ynskjeleg å prioritera prosjekt for heile avtaleperioden i inneverande år.

Ettersom avtalen enno ikkje er vedteken av partane vil det også vera svært krevjande å utforma ei prioritert liste, utan at dei fire nye partane får ta del i arbeidet. Gjennom dialog med Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet har lokale partar fått signal om at prosjektlista nedanfor oppfyller kravet, sjølv om den ikkje prioriterer mellom dei ulike prosjekta. Midlane som er lagt inn i prosjektlista, samsvarer med signert forslag til ny byvekstavtale og forventa bompengainntekter i Prop 11 S. Prosjektlista er ei oversikt over kva for investeringar signert forslag til ny byvekstavtale totalt gjev rom for i heile avtaleperioden 2019-2029.

Statlege midlar som er tiltenkt reduksjon i bompengetakstar (totalt 550 mill. over 10 år) er ikkje vist i prioriteringslista.

Etter at avtalen er vedteken vil ein ved neste rullering av handlingsprogrammet kunna utarbeida prioriterte lister, i første omgang over første del av avtaleperioden. I arbeidet med handlingsprogram skal dei ulike partane i fellesskap utforma tiltakslistar innanfor kvart satsingsområde, og det skal sikrast ein geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet. Det er nedfelt i avtaleteksten at styringsgruppa i Miljøløftet har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølga til prosjekta i det årlege handlingsprogramarbeidet. Det årlege handlingsprogrammet skal handsamast av styringsgruppa i Miljøløftet, fylkestinget, bystyret og kommunestyra i kommunane.

Utkast til prosjektliste pr 20. januar 2020

Tall i mill. kroner (2020-kroner.) Alle midlar skal indeksregulerast gjennom avtaleperioden.

Prioritet	Tiltak	Samla tilskot i avtaleperioden, mill. kr.	Årleg gjennomsnitt, mill. kr.
Prosjekt med finansiering gjennom anbefalt forslag til ny Byvekstavtale for Bergensregionen			
	Programområdemidlar riksveg i forslag til ny byvekstavtale 2019-2029. Programområdemidlar skal i hovudsak investerast innanfor dei fire satsingsområda som er omtala i avtaleutkastet: Gange og Sykkel, Kollektivtransport, Innfartsparkering og Miljøvennlig teknologi og innovasjon.		
	Programområdemidlar Bergen	3135	285,1
	Programområdemidlar Alver	326	29,5
	Programområdemidlar Bjørnafjorden	276	25,0
	Programområdemidlar Øygarden	426	38,7
	Programområdemidlar Askøy	328	29,7
	Totalt programområdemidlar i perioden	4497	
	Fylkeskommunale midlar i forslag til ny byvekstavtale 2019-2029. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevagnar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.		
	Fylkeskommunale midlar	2970	270
	Belønningsmidlar i forslag til ny byvekstavtale 2019-2029. Belønningsmidlane skal brukast på drift kollektiv og innanfor dei fire satsingsområda som er omtala i avtaleutkastet: Gange og Sykkel, Kollektivtransport, Innfartsparkering og Miljøvennlig teknologi og innovasjon.		
	Belønningsmidlar Skyss/VLFK til drift og auka ruteproduksjon	3 080	280
	Belønningsmidlar Skyss/VLFK til reduserte kollektivtakstar innanfor avtaleområdet	500	50 (i perioden 2020-2029)
	Belønningsmidlar Bergen	261	23,76
	Belønningsmidlar Alver	27	2,46
	Belønningsmidlar Bjørnafjorden	23	2,08
	Belønningsmidlar Øygarden	35	3,22
	Belønningsmidlar Askøy	27	2,47
	Totalt belønningsmidlar i perioden	3457	
	Statleg tilskot til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt		
	Bybanen byggetrinn 4 (Inkludert statleg bidrag frå 2017-2019)	3553	
	Ekstra tilskot frå bompengavtalen	550	55
	Totalt statlege midlar til bybanen	4103	
	Prosjekt med forankring i Bypakke Bergen, Prop. 11 S (2017-2018)		
	Bybanen etappe 5	8 000	
	Finansielt bidrag til ringveg øst	1 500	
	Kollektivløysing mot vest	1 000	
	Trafikkløysing sentrum	2 200	
	Sum	12 700	

Vedtakskompetanse

Fylkestinget gjer vedtak om regionale planar, jfr. plan- og bygningslova § 8-1 jfr. § 8-4.

Vedtak av byvekstavtale er ein direkte oppfølging av vedteke regional transportplan Hordaland og regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkestinget har mynde til å vedta oppfølging av bompengeforliket, som ein del av byvekstavtalen.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil for heile avtaleperioden tilføra Bergensområdet 13,3 mrd. (2020-kroner) i statlege midlar. Delar av midlane i bompengeforliket rettar seg direkte mot fylkeskommunen sine kjerneoppgåver. Oppfølging av bompengeforliket og gjennomføring av byvekstavtalen vil dermed ha ein positiv effekt på fylkeskommunen sin økonomi.

Klima: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil bidra til nullvekstmålet og såleis ha ein positiv effekt på klima.

Folkehelse: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil redusera bilbruk og auka andelen gåande og syklande. Saman med mindre luftforureining og meir attraktive byområde vil byvekstavtalen ha ein positiv effekt på folkehelse.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Hordaland har eit mål om at Hordaland skal ha ein klima- og miljøvenleg utvikling, der ein av tre strategiar for å nå målet er å «styrke samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet». Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen er i tråd med denne strategien.

Konklusjon

Fylkesrådmannen minner om at byvekstavtalen ikkje er gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa. Truleg vil avtalen verta slutthandsama av regjeringa i løpet av våren 2020. Det er difor krevjande å detaljera oppfølging av bompengeforliket inn mot avtalen, all den tid avtalen ikkje er formelt gjeldande. Ideelt sett burde konkretisering og oppfølging av bompengeforliket skje etter at avtalen var endeleg vedteken, og gjennom ein prosess der alle avtalepartar var involvert.

Samferdsledepartementet har ikkje kome oss i møte angående vårt ynskje om å utsetja fristen, som er sett til 01.04.20.

Fylkesrådmannen vil også peika på at oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik må sjåast i samanheng med byvekstavtalen, der dei tre tema i denne saka er ein integrert del av avtaleteksten. Det er også spesifisert i brevet frå Samferdselsdepartementet datert 14.11.2019 at regjeringa sin bompengavtale er ein heilheitleg pakke, og at det ikkje er mogleg å forhandle om einskilde element frå avtalen.

Om reduksjon i bompengar

Fylkesrådmannen vil understreke at byvekstavtalen først og fremst er eit verkemiddel for å nå nullvekstmålet. I vurderinga av ulike tiltak for reduksjon i bompengar, skal dei trafikale effektane difor vektast tungt. Det er også viktig at dei reduksjonstiltaka som vert innført skal vera mest mogleg treffsikre i høve til tema som sosial berekraft, god luftkvalitet og trafikktryggleik.

Fylkesrådmannen noterer seg at alle dei vurderte tiltaka for reduksjon av bompengar vil føre til trafikkauke, men at graden av trafikkauke varierer mellom dei ulike tiltaka og kombinasjonen av tiltak som er vurdert i notatet.

Ein reduksjon av takstane i ytre ring/nye bomstasjonar med 8 pst er også et tiltak som vil gje relativt låg trafikkauke, samstundes som tiltaket kjem mange trafikantar til gode. Tiltaket vil gje ein reduksjon av passeringstakstane med ca 1-2 kr, avhengig av køyretøytype. Fylkesrådmannen minner om at det er i dei ytre delane av byen at kollektivtilbodet har lågast frekvens. Samstundes er avstanden mellom målpunkt større, slik at det å gå og sykle er mindre aktuelt. Fylkesrådmannen ser difor at det i dei ytre delane av byen i større grad kan vera utfordrande å erstatte bilreiser med kollektiv, sykkel og gange, enn i dei meir sentrale delane av Bergen. Dei fleste av områda med bomstasjonar i ytre ring har heller ikkje dei same utfordringane knytt til dårleg luftkvalitet som dei sentrale delane av Bergen.

Tiltakspakke A og B begge er venta å gje ein større trafikkauke enn tiltak C og D, og fylkesrådmannen meiner difor at dei er uaktuelle.

Fylkesrådmannen meiner difor at tiltakspakke C *reduksjon av takstane i ytre ring/nye bomstasjonar* bør leggjast til grunn i det vidare arbeidet med reduksjon av bompengetakstar. Det må gjerast eit val om reduksjonen skal innførast i ytre ring eller i dei nye bomstasjonane. Fylkesrådmannen ser

at forskjellen mellom dei to prinsippa er marginal, og legg til grunn at Statens vegvesen vurderer kva for prinsipp som er mest hensiktsmessig.

Om reduksjon i billettprisar

Fylkesrådmannen meiner det er prinsipielt viktig at den reduksjonen i billettprisar som er nedfelt i bompengeforliket, skal komme kollektivreisande innanfor avtaleområdet til gode. Det vert samstundes minna om at dagens takst- og sonestruktur for buss og bybane, som ikkje er foreineleg med avtaleområdet, fungerer svært godt. Det er difor ikkje ynskjeleg å endra sonestrukturen for at reduksjon i billettprisar utelukkande skal koma avtaleområdet til gode.

Fylkesrådmannen peikar her på at heile 95% av alle selde billetter i 2019, vart seld innanfor sone A. Ein reduksjon som gjeld heile fylket vil difor i svært stor grad koma innbyggjarane i avtaleområdet til gode.

Fylkesrådmannen peiker vidare på at det er eit godt fagleg grep å redusera prisen på periodebilletter, for slik å prioritera dei faste reisande. Å stimulere til fleire kollektivreiser blant dei som reiser mykje, vil vera det beste grepet i høve til å oppnå nullvekst for personbilreiser.

Om prioriterte prosjektlistar

Fylkesrådmannen er kritisk til at dei lokale partane er bedt om å leggja fram prioriterte prosjektlistar for det nye byvekstområdet før ny byvekstavtale er vedteken av alle partane. Det er ikkje mogleg for dei lokale partane å vedta ei fullstendig liste med prioriterte prosjekt innan byvekstavtalen er vedteken og ein har fått på plass eit styringssystem for slike drøftingar.

Fylkesrådmannen presiserer at lista som ligg i denne saka i praksis ikkje inneheld nye prioriteringar utover det som allereie ligg i avtaleutkastet. Lista inneheld ingen andre prosjekt enn dei som allereie er nedfelt i Prop 11 S, og såleis er ein del av bypakke Bergen. Dei andre postane på lista er eit oversyn over investeringsramma i forslag til ny byvekstavtale.

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa, fylkestinget, bystyret og dei ulike kommunestyra. Avtalen presiserer at det skal sikrast ei geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet. Den reelle detaljeringa, og ei fullstendig tiltaksoversikt, vil koma i samband med sak til fylkestinget om *Handlingsprogram for Miljøløftet 2021-2024*. Det er ein ambisjon om at ei slik sak skal leggjast fram for fylkestinget i juni 2020.

Vidare prosess

Den økonomiske ramma som no føreligg føreset at ein svarar ut krava som ligg i bompengeforliket og at samtlege partar sluttar seg til byvekstavtalen. Fristen for begge desse prosessane er sett til 1. april 2020. Dersom ein av avtalepartane vel å ikkje godkjenna avtalen, vil den økonomiske ramma bli trekt attende og fordelt gjennom eit nytt statleg mandat. Dei økonomiske konsekvensane av ei slik omfordeling er usikre, men dei lokale partane har oppfatta at staten vil kunna redusera den finansielle ramma noko. Ei endring i avtaleområdet vil også skapa ein dei usikkerheit knytt til framdrift. Lokalt legg ein til grunn at avtalen likevel vil kunna sluttbehandlast i løpet av 2020.