



# DET KONGELEGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølgje liste

Dykkar ref

Vår ref

Dato

19/1948-

14. november 2019

## **Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik - Bergensområdet**

Reforhandlingane av gjeldande byvekstavtale for Bergensområdet starta våren 2018. Staten ønskjer å ferdigstille forhandlingane, og vil delta som ein konstruktiv part i den vidare prosessen fram mot ein ny avtale.

Høgre, FrP, Venstre og KrF har sidan 2013 hatt ei sterk satsing på samferdsel. Dette har gjeve gode resultat både for veg, kollektivtransport, bymiljø og klima. I den seinare tida har det likevel vore eit auka fokus på at kostnadene ved bompengefinansiering har blitt for høge. Regjeringa har teke dette på alvor, og blei den 23. august i år samde om ulike tiltak for å redusere bompengebelastninga for bilistane og samstundes tiltak for å auke satsinga på kollektivtransport. Dette er nærare omtalt i forslaget til statsbudsjett for 2020, jf. Prop. 1 S (2019-2020) for Samferdselsdepartementet.

Innleiingsvis vil eg poengtere at det er ein heilskap i regjeringspartia sin bompengeavtale. Det vil derfor ikkje vere mogleg å forhandle om einskilde element frå avtalen. Frå Samferdselsdepartementet si side er det til dømes ikkje aktuelt å tildele tilskot knytta til auka satsing på kollektivtransport utan at byområda samstundes forpliktar seg til å gjennomføre tiltak for å redusere bompengebelastninga. Det vil være opp til kommunane sjølve og fylkestinget om dei vil seie ja til desse bidraga. I det vidare gjer eg derfor greie for konsekvensar av dette tilbodet.

For Bergensområdet vil regjeringspartia sin bompengeavtale bety følgande:

### *Auka statleg bidrag frå 50 pst. til 66 pst. til Bybanen til Fyllingsdalen*

Gjennom gjeldande byvekstavtale for Bergen har staten forplikta seg til å dekke 50 pst. av prosjektkostnadene for Bybanen til Fyllingsdalen. Det statlege bidraget er fastsett til inntil 3 422 mill. 2019-kr.

Regjeringa vil framleis dekke 50 pst. av kostnadene for dette prosjektet i tråd med rasjonell framdrift. I tillegg vil regjeringa tilby lokale styresmakter å auke det statlege bidraget til 66 pst. Dersom fylkeskommunen takkar ja, er det ein føresetnad at halvparten av det auka tilskotet mellom 50 og 66 pst. skal øyremerkast reduserte bompengar og halvparten skal øyremerkast betre kollektivtilbod i Bergensområdet. Dette skal skje etter ei lokal prioritering.

Det er vidare lagt opp til at den delen av tilskotet som utgjer auken frå 50 til 66 pst., vil bli utbetalt fordelt over tiårsperioden 2020-2029 uavhengig av framdrift for Bybanen til Fyllingsdalen som ligg til grunn for berekninga av tilskotet. I tiårsperioden er det berekna at dette tilskotet til Bergensområdet vil bli på om lag 1,1 mrd. kr – fordelt med om lag 0,55 mrd. kr til reduserte bompengar og om lag 0,55 mrd. kr til betre kollektivtilbod. I Prop. 1 S (2019-2020) er det lagt til grunn om lag 110 mill. kr i 2020.

Det er ein føresetnad for tildeling av dette auka tilskotet at nullvekstmålet blir nådd. Det er òg ein føresetnad at lokale styresmakter saman med transportetatane greier ut system for rapportering gjennom byvekstavtalen som gjer at vi har god oversikt over kva desse midlane går til.

I dei pågåande reforhandlingane i Bergensområdet har staten lagt fram eit tilbod om økonomiske rammer i ny avtale. Tilbodet målt i kroner står ved lag også dersom kostnader i den samla prosjektporteføljen blir redusert. Slik kan det statlege bidraget reelt bli over 50/66 pst. i prosjekta.

### *Vidareutvikling av nullvekstmålet*

Regjeringa er i gang med å fastsetje eit vidareutvikla nullvekstmål med fokus på reduserte utslepp (lokale utslepp og klimagassutslepp), støy, framkomst og arealbruk. Staten stiller i byvekstforhandlingar krav til lokale styresmakter om at ein skal nå det til ein kvar tid gjeldande nullvekstmålet.

### *Midlar til reduserte billettprisar*

Regjeringa har foreslått ei årleg løyving på 300 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane. Samferdselsdepartementet legg til grunn at alle dei ni byområda som er omfatta av ordninga med byvekstavtale, får ein del av dette tilskotet. Dei fire største byområda, inkludert Bergensområdet, kan få tildelt 50 mill. kr kvar i 2020. Eg viser til nærare omtale i Prop. 1 S (2019-2020).

### *Krav om lokal eigendel på 20 pst.*

Regjeringspartia sin bompenggeavtale føreset ein fylkeskommunal/kommunal eigendel på 20 pst. av investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i nye bypakker. 50/50-

prosjekta skal haldast utanfor berekninga. Bompengar kan ikkje finansiere eigendelen. Vidare skal berekninga av eigendelen ta utgangspunkt i investeringskostnader utan mva. Nye bypakker vurderast som nye dersom det ikkje allereie eksisterer ein bompengefinansiert bypakke i byområdet, eller om den allereie etablerte bypakka utvidast med nye prosjekt og/eller nye kommunar kjem inn i styringa av bypakka. Eg legg til grunn at kravet om lokal eigendel ikkje vil omfatte Bypakke Bergen ettersom denne pakka allereie er handsama i Stortinget. Dersom det blir tatt initiativ til nye prosjekt som i dag ikkje inngår i vedteken pakke, blir nye tiltak underlagt kravet om 20 pst. eigendel.

#### *Auka fleksibilitet for bruk av statlege midlar*

I tråd med regjeringspartia sin bompengeaftale har regjeringa i sitt forslag til statsbudsjett for 2020 foreslått grep for å auke fleksibiliteten for bruk av statlege midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor ein byvekstavtale. Dette er for å sikre at prosjekt og tiltak som gjev best mogleg måloppnåing blir gjennomførte. Det er foreslått å opne for at riksvegmidlar til sykkel-, gange- og kollektivtiltak i byområde med bymiljøavtalar/byvekstavtalar også kan nyttast på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Det er føresett at bruken blir avgrensa til investeringar i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal veg, og at ei slik prioritering blir vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam eller aukar måloppnåinga i bymiljø-/byvekstavtalane samanlikna med riksvegtiltak.

#### *Utviding av timesregel*

For dei byområda som er aktuelle for byvekstavtale og som allereie har ein vedteken timesregel i sine bompengefinansierte bypakker, stiller regjeringa seg positiv til at timesregelen kan utvidast til ein tretimers-regel for bompasseringar på ettermiddagen. Ei slik endring vil berre bli innført dersom lokale styresmakter initierer og vedtek dette, og det er rom for det innanfor den økonomiske ramma for pakka. Det må òg vurderast nytt framlegg for Stortinget, dersom det er lokalpolitisk ønske om ei slik endring.

#### *Porteføljestyring og kostnadskontroll*

Eg vil understreke at prosjekta i porteføljestyrt bompengepakker/bypakker skal gjennomførast innanfor ei fastsett økonomisk ramme. Ev. kostnadsauke og inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. I dei største byområda med byvekstavtaler er det etablert ein praksis der bypakkene jamleg blir revidert. Ev. kostnadsauke etter fastsett styrings- og kostnadsramme i einskilde prosjekt og/eller inntektssvikt skal handterast i den løpande porteføljestyringa, og ikkje gjennom auka takstar og/eller forlenga innkrevjing. Det vil ikkje vere aktuelt framover å leggje fram reviderte pakker for Stortinget utelukkande for å dekkje inn kostnadsauke i einskilde prosjekt eller inntektssvikt som følgje av lågare trafikk enn føresett i desse byområda. Staten vil i framtidige byvekstavtaleforhandlingar og i reforhandling av eksisterande avtaler leggje vekt på at bypakkene blir dimensjonert til den faktiske inntektsstraumen. Dersom kostnadene i porteføljen overskrid forventa inntekter, vil staten leggje stor vekt på å redusere kostnadene i pakka. Det skal altså dokumenterast at inntektene frå ei bypakke faktisk kan finansiere alle prosjekt som ligg i pakka. Prosjekta i pakka må òg gå fram i prioritert rekkefølge.

Eg ber om tilbakemelding om korleis dei lokale styresmaktene forhold seg til staten sitt tilbod på bakgrunn av regjeringspartia sin bompenggeavtale.

Med helsing



Jon Georg Dale

Kopi:  
Fylkesmannen i Vestland  
Jernbanedirektoratet  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Statens vegvesen

Adresseliste

Askøy kommune

Bergen kommune

Fjell kommune

Hordaland fylkeskommune

Lindås kommune

Os kommune - Hordaland

