



Arkivnr: 2015/1426-1

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		11.02.2015
Fylkesutvalet		18.02.2015
Fylkestinget		10.03.2015

## Tidsdifferensierte bompengetakstar i bomringen i Bergen

### Samandrag

Byrådet i Bergen har i sak 24/15, frå 29.01.2015, fremja forslag om å tidsdifferensiera bompengetakstane i dagens bompengering. Saka skal handsamast i komite- for miljø og byutvikling 5.februar og i bystyret 18.februar. Intensjonen med tidsdifferensierte bompengar er å gje betre framkome i rushtida ved meir jamn utnytting av vegkapasiteten, redusera miljøutsleppa og gje ein tidsvinst for bilistar som køyrer i rushtida.

Fylkesrådmannen legg her saka fram for fylkespolitisk handsaming. Etter den fylkespolitiske handsaminga, legg ein opp til at saka vert sendt til Vegdirektoratet for vidare handsaming, med mål om endeleg godkjenning i Stortinget hausten 2015. Innkrevjinga etter det nye taksopplegget kan då tidlegast starta opp 1.januar 2016. For å unngå forseinkingar i den vidare handsaminga av saka fram mot godkjenning i Stortinget, finn fylkesrådmannen det rett å legge fram saka for fylkestinget i mars.

I rushtida måndag – fredag kl. 06.30 – 09.00 og 15.00 – 17.00 vert taksten fastsett til kr. 45 for liten bil og kr. 90 for stor bil. Utanom rushtida vert taksten fastsett til kr. 19 for liten bil og kr. 38 for stor bil.

Hordaland fylkeskommune vil betre kollektivtilbodet ved innføring av tidsdifferensierte bompengesatsar i Bergen. Dette føreset styrka finansiering. Tidsdifferensieringa får truleg betre effekt ved samstundes å auka kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Nokon vil sykla, samkøyra, køyra som før eller køyra på andre tidspunkt. Men mange vil også reisa kollektivt. Fylkesrådmannen held no på med å vurdere behovet for ekstra kapasitet for kollektivtransport, og vil komme attende med sak om dette.

Fylkesrådmannen legg opp til at belønningsmidlane, som det no er søkt om, i første omgang kan nyttast til å finansiera ein slik kapasitetsauke. Fylkesrådmannen vil så søke nødvendig finansiering av auka kollektivtransporttilbod i den komande bymiljøavtalen, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengeavtalen i Bergen.

### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget går inn for å tidsdifferensiera bompengetakstane i bomringen i Bergen, med sikte på oppstart seinast 1. januar 2016. Bompengoordninga i Bergen held elles fram som før, i samsvar med Prop 143 S(2012-2013).
2. I rushtida måndag – fredag kl. 06.30 – 09.00 og 15.00 – 17.00 vert taksten fastsett til kr. 45 for liten bil

og kr. 90 for stor bil. Utanom rushtida vert taksten fastsett til kr. 19 for liten bil og kr. 38 for stor bil (2015 kroner).

3. Bystyret i Bergen og fylkestinget i Hordaland må få fullmakt til å gjera naudsynte justeringar i bompengetakstane eller periodane med tidsdifferensiering, om den nye ordninga medfører vesentlege avvik frå inntektsmålet i Prop. 143 S (2012-2013). Lokale fullmakter må fastsetjast i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompengetakstar.
4. Tidsdifferensieringa gjer det truleg naudsynt å auka kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Fylkestinget legg opp til at belønningssmidlane, som det no er søkt om, i første omgang kan nyttast til å finansiera ein slik kapasitetsauke. Vidare vil fylkestinget søke nødvendig finansiering av auka kollektivtransporttilbod i den komande bymiljøavtalen, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengavtalen i Bergen. Fylkestinget ber fylkesrådmannen legge fram sak om auka kollektivtilbod og finansiering.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg

- 1 Byrådsak frå 29. januar 2015
- 2 Fagnotat frå Bergen kommune frå 28. januar 2015
- 3 Notat frå Statens vegvesen frå 28. januar 2015

## Fylkesrådmannen, 03.02.2015

### Bakgrunn

Byrådet i Bergen har i sak 24/15, frå 29.01.2015, fremja forslag om å tidsdifferensiera bompengetakstane i dagens bompengering. Saka skal handsamast i komite- for miljø og byutvikling 5.februar og i bystyret 18.februar. Intensjonen med tidsdifferensierte bompengar er å gje betre framkome i rushtida ved meir jamn utnytting av vegkapasiteten , redusera miljøutsleppa og gje ein tidsvinst for bilistar som kører i rushtida.

Fylkesrådmannen legg her saka fram for fylkespolitisk handsaming. Etter den fylkespolitiske handsaminga, legg ein opp til at saka vert sendt til Vegdirektoratet for vidare handsaming, med mål om endeleg godkjenning i Stortinget hausten 2015. Innkrevinga etter det nye taksopplegget kan då tidlegast starta opp 1.januar 2016.

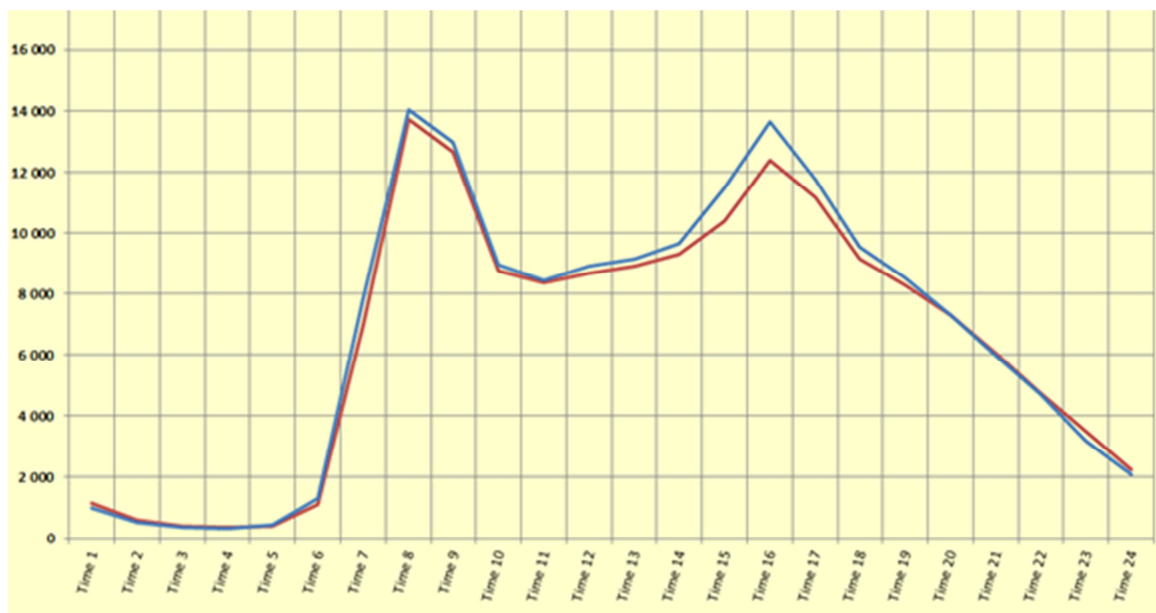
### Heimel for tidsdifferensierte bompengar

Tidsdifferensierte bompengar (og andre bompengar) er heimla i §27 i veglova:

*«Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.»*

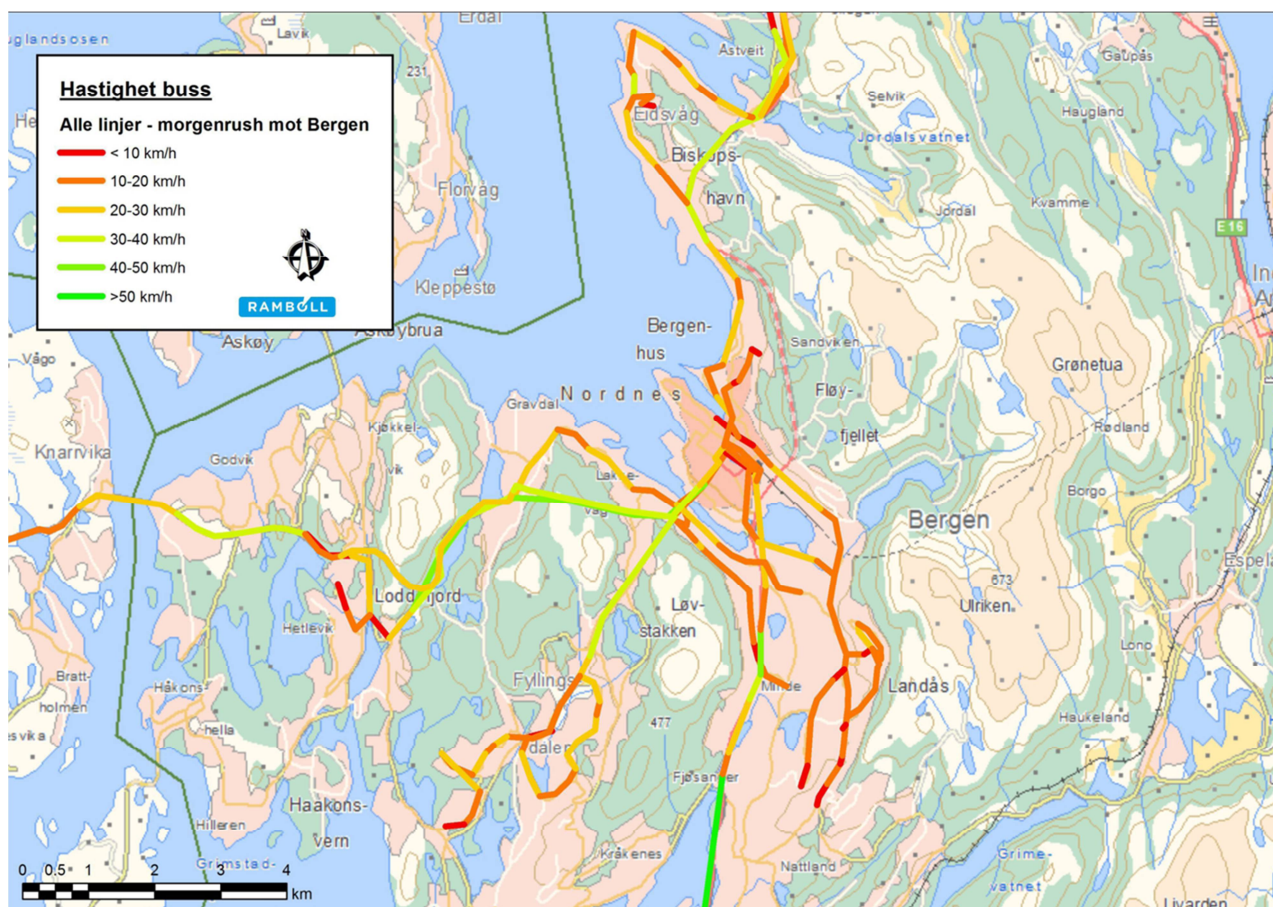
Hovudføremålet med tidsdifferensierte takstar med heimel i veglovens § 27 er ikkje å regulera trafikken. Tidsdifferensierte bompengar har, til liks med andre bompengar, finansiering som hovudføremål. Men tidsdifferensiering med høgare takst i rush enn elles, vil likevel ha som «bieffekt» at bilbruken i rushperiodane vil gå ned.

### Trafikk i rushtida



Figuren viser trafikken på yrkesdagar (yrkesdøgntrafikk) i 2009 (raud line) og 2013 (blå line). Det framgår av figuren at trafikken har auka også i rushtida. I juli 2013 vart takstane i bompengeringen i Bergen auka frå 15 kroner til 25 kroner for lette køyretøy, og frå 30 kroner til 50 kroner for tunge kjøretøyer. Maksimal rabatt vart redusert frå 40 % til 20 % og passeringstaket auka frå 50 til 60. Tiltaka medførte at trafikken gjennom alle bomstasjonene vart raskt redusert med 2,7 %, men har sidan auka noko. Trafikken i 2014 er redusert med 1,1 % frå 2013 til 2014 (målt i ÅDT for heile året ved bomringene).

Statens vegvesen gjennomførte forseinkingsmålingar på hovudstrekningane i 2007. Målingane viser forseinkingar på opp til 106 %. Det er ikkje gjort tilsvarende systematiske målingar seinare, men i 2013 vart det gjort målingar på bussane i morgonrushet mot Bergen sentrum med data frå billettsystemet til Skys. Desse målingane gjev ein indikasjon på situasjonen på vegnettet også for biltrafikken.

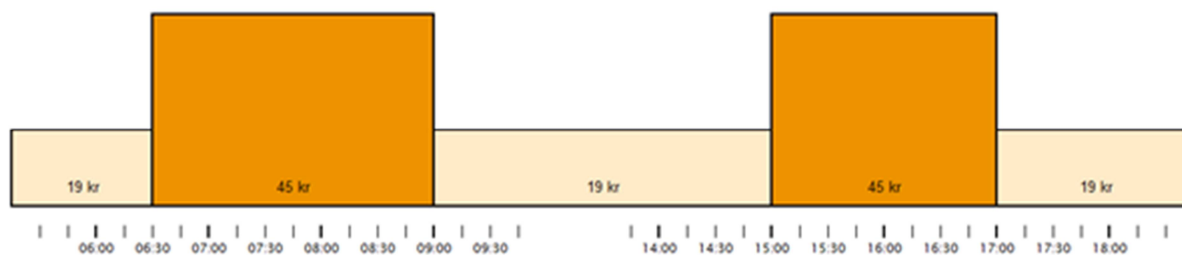


På figuren ovanfor er det vist hastigheita for buss i morgonrushet mot Bergen sentrum. Figuren er henta frå rapporten "Full framkomst – eit delprosjekt i kollektivstrategi Hordaland", Statens vegvesen 28.11.13

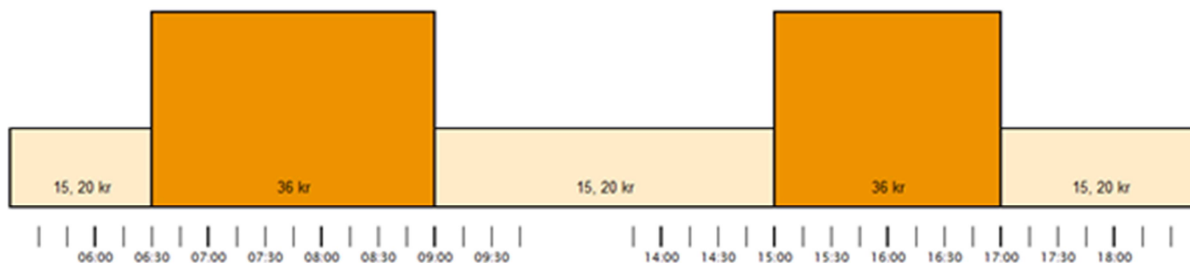
### Takstopplegg

Bergen kommune, Statens vegvesen, BT Signaal og Hordaland fylkeskommune har utgreia ulike modeller for tidsdifferensierte bompengetakstar. Det har vore ein føresetnad for utgreiingsarbeidet at takstane skulle vera provenynøytrale, dvs. at inntektssida i Bergensprogrammet skulle vera uendra. To modellar ligg føre – ein to trinn modell og ein tre trinnmodell. Båe modellane medfører auka satsar i rushtida og reduserte satsar resten av døgnet. Lågare satsar i helgene og på kveldstid, kan føra til noko auka bilbruk på desse tidene av døgnet, men det er ikkje venta at ein takstreduksjon vil ha merkbar effekt på trafikken nattetid.

### Totrinnsmodellen



Figuren ovanfor viser takstnivå for liten bil i «totrinnsmodellen» utan rabatt. I rushtida 06:30 - 09:00 og 15:00 – 17:00 er taksten 45 kroner, medan taksten utanom rushtida er 19 kroner. Det er teke omsyn til prisjustering i tråd med Prop. 143 S (2012-2013), og frå 2013 til 2015 er det lagt til grunn ei prisstiging på 4,7 %. Av bilane som passerer bompengeringen har 82 % elektronisk brikke og avtale om 20 % rabatt.



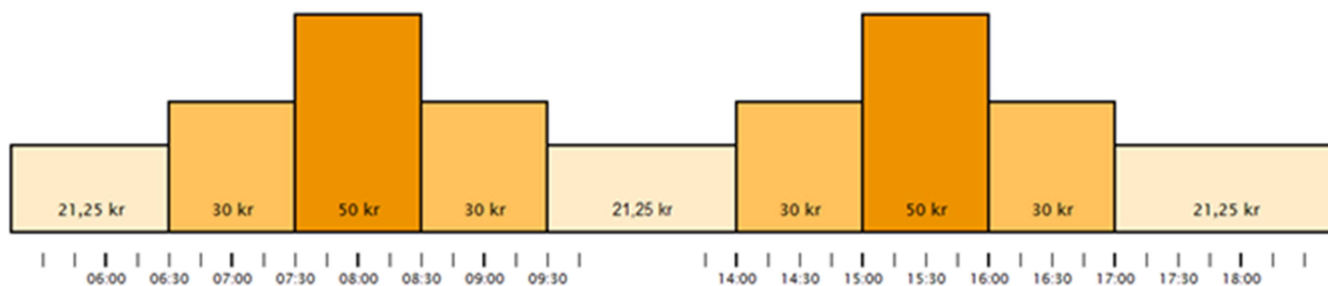
Taksten for liten bil med 20 % rabatt blir 36 kroner i rushtida og kr. 15,20 resten av døgnet samt heile laurdagane og søndagane. Takstane for stor bil blir som ved dagens ordning - det doble av takstane for liten bil. Med noverande bompengordning betalar alle trafikantane - med 20 % rabatt- 20 kroner heile døgnet for liten bil og 40 kroner for stor bil.

Berekningane indikerer at omlag 20 % av trafikantane som gjennomfører reisene sine tett opp til takstendringstidspunkta, vil tilpassa seg slik at dei reiser i halvtimen før eller etter perioden med høgare takst. For trafikantane som normalt gjennomfører reisene sine i tidsrommet fra 07:00 til 08:30 om morgonen eller mellom 15:30 og 16:30 om ettermiddagen, er det ikkje venta at overføringseffekten er like sterk. Avvisningseffekten som følgje av høgare bompengetakst i denne perioden er venta å vera omlag 5 %.

Det reduserte takstnivået utenfor rushtidene medfører auka trafikk. I beregningane er det lagt til grunn ein liten auke i trafikken frå 09:30 til 14:30 og frå 17:30 til 21:00. Det er ikkje venta at takstreduksjonen vil ha merkbar effekt på trafikken nattetid. Avvisningseffekten av modellen med to takstnivå er venta å bli 9 % i heile morgonrushet og 4 - 6 % i ettermiddagsrushet. Det er venta at den samla trafikkavvisinga over døgnet vil vera 0 - 3 % i tottrinnsmodellen. Modellen vil ha ein sikkerhetsmargin i bompenginntektene på omlag 6,5 %. I Rogaland har kommunane og fylkestinget vedteke «Bypakke Nord-Jæren» som er nesten identisk med tottrinnsmodellen som er beskrive ovanfor. Det nye takstsystemet på Nord-Jæren skal gjelda frå 1. januar 2017.

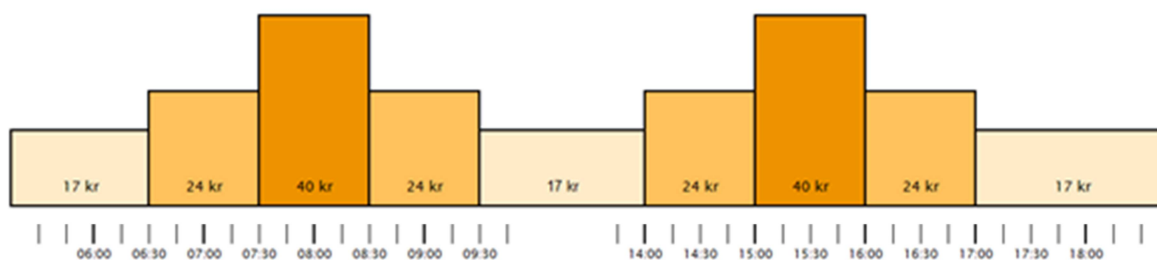
#### Tretrinnsmodellen

Eit takstsystem med tre takstnivå vil vera noko meir komplisert og såleis noko vanskelegare å kommunisera til trafikantane enn systemet med to takstnivå. Det er i denne modellen lagt opp til at takstnivået blir 50 kroner i ein time når dei trafikale utfordringane er størst i morgon- og ettermiddagsrushet. Vidare vil taksten vera 30 kroner ein time før og etter perioden med 50 kroner i takst.



Trafikkavvisinga som følgje av tre takstnivå vil truleg vera litt større enn ved to takstnivå. På den andre sida er tretrinnsmodellen litt meir usikker enn modellen med to trinn når det gjeld uønska effektar med tanke på endra køyremønster og endra åtfærd i trafikken. I timen med høgast takst er det venta at trafikkavvisinga vil

vera omlag 20 %. Det er venta at ein stor del av den avviste trafikken vil flyttast til perioden før og etter perioden med høg takst, slik at ein får jamnare flyt i trafikken i Bergen i rushtida.



Figuren over viser takstar med rabatt på 20 %. Tretrinnsmodellen vil mest sannsynleg føra til redusert trafikk i morgon- og ettermiddagsrushet tilsvarande 4 - 8 % og 3 - 6 %. Den samlede trafikkavvisninga er venta å bli mellom 0 og 5 %. Det er venta at modellen med tre trinn vil ha ein sikkerhetsmargin i bompengainntekter på omlag 5 %.

#### Sammenlikning av modellene

De to ulike modellane skil seg frå einannan først og fremst ved at den eine modellen har to takstnivå, medan den andre har tre. Tabellen under gjev ei grov oversikt over kva som skil modellane:

	Totrinnsmodellen	Tretrinnsmodellen
Høgaste takst i rush	45,00 kr	50,00 kr
Lågaste takst utanom rush	19,00 kr	21,25 kr
Reell makspris i rush med rabatt	36,00 kr	40,00 kr
Reell lågaste pris med rabatt	15,20 kr	17,00 kr
Trafikkreduksjon morgonrush	5-9 %	4-8 %
Trafikkreduksjon ettermiddagsrush	2-6 %	3-6 %
Trafikkreduksjon over døgnet	0-3 %	0-5 %
Enkelt for brukarane	Enklast	Noko meir kompleks
Sikkerhetsmargin	Ca. 6,5 %	Ca. 5 %

#### Tidlegare fylkespolitisk vedtak

Fylkesutvalet gjorde 16.6.2010, sak 138/10, slikt vedtak:

«Fylkesutvalet vedtek på prinsipielt grunnlag å innføre tidsdifferensierte bompengar i Bergen frå 1.1. 2012.

2. Fylkesutvalet legg til grunn at ei ordning med tidsdifferensierte bompengar er knytt til auka statleg medverknad i finansiering av vidare utbygging av bybanen i Bergen, til dømes gjennom tilskot frå belønningsordninga.

3. Fylkesutvalet legg til grunn at ein må kome tilbake til den konkrete utforminga av regimet for tidsdifferensierte bompengar etter handsaming i Bergen kommune og drøftingar med Samferdselsdepartementet.

4. Fylkesutvalet understrekar at eventuell innføring av tidsdifferensierte bompengar krev lokalpolitisk tilslutning og godkjenning frå sentrale styresmakter.»



### Lokalpolitisk handsaming

Byrådet i Bergen har i sak 4/15, frå 29.01.2015, tilrådd at Bystyret gjer følgjande vedtak:

1. *Bompengordningen i Bergen opprettholdes i tråd med Prop. 143 S (2012-2013), med unntak av at det innføres tidsdifferensierte bompengetakster.*
2. *I rushtiden mandag-fredag kl 06:30 - 09:00 og 15:00 - 17:00 fastsettes taksten til 45 kroner for liten bil og 90 kroner for stor bil. Utenom rushtiden fastsettes taksten til 19 kroner for liten bil og 38 kroner for stor bil (2015-kroner).*
3. *Bergen bystyre og Hordaland fylkesting må få fullmakt til å foreta nødvendige justeringer i bompengetakstene eller periodene med tidsdifferensiering, dersom den nye ordningen medfører vesentlige avvik fra inntektsmålet i Prop. 143 S (2012-2013). Lokale fullmakter må fastsettes i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompengetakster.*
4. *Bergen kommune vil være i dialog med Hordaland fylkeskommune om å finne løsninger dersom det blir behov for å styrke kollektivtransporttilbudet som en følge av tidsdifferensierte bompengetakster.*
5. *Byrådet vil legge fram egen sak om økte bompengetakster på dager med høy luftforurensing, jf. bystyrets vedtak 26. januar 2015.*

Saka skal handsamast i komite- for miljø og byutvikling 5.februar og i bystyret 18.februar.

### Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen er nøgd med at det no ser ut til å vera lokalpolitisk oppslutnad i Bergen for å tidsdifferensiera bompengetakstane. Tidsdifferensierte bompengar har gunstige effektar på framcome, miljø og helse - både gjennom innrettinga og gjennom finansieringsbidraget frå bompengainnkrevinga. Tidsdifferensierte bompengar har også ein samfunnsøkonomisk gunstig verknad ved at tidstapet ved kø vert prisa.

Fylkesrådmannen går inn for å tidsdifferensiera bompengetakstane i bomringen i Bergen, med sikte på oppstart seinast 1. januar 2016. Bompengordninga i Bergen held elles fram som før, i samsvar med Prop 143 S(2012-2013). Fylkesrådmannen er samd med Byrådet i at totrinns modellen er lettast å kommunisera ut. Den gjev eit enklare og meir føreseieleg takstopplegg for bilistane. Fylkesrådmannen tilrår totrinnsmodellen med det foreslåtte takstopplegget.

Bystyret i Bergen og fylkestinget i Hordaland må få fullmakt til å gjera naudsynte justeringar i bompengetakstane eller periodane med tidsdifferensiering, om den nye ordninga medfører vesentlege avvik frå inntektsmålet i Prop. 143 S (2012-2013). Lokale fullmakter må fastsetjast i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompengetakstar.

Hordaland fylkeskommune vil betre kollektivtilbodet ved innføring av tidsdifferensierte bompengesatsar i Bergen. Dette føreset styrka finansiering. Tidsdifferensieringa får truleg betre effekt ved samstundes å auka kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Nokon vil sykla, samkøyra, køyra som før eller køyra på andre tidspunkt. Men mange vil også reisa kollektivt. Fylkesrådmannen held no på med å vurdere behovet for ekstra kapasitet for kollektivtransport, og vil komme attende med sak om dette.

Fylkesrådmannen legg opp til at belønningsmidlane, som det no er søkt om, i første omgang kan nyttast til å finansiera ein slik kapasitetsauke. Fylkesrådmannen vil søke nødvendig finansiering av auka kollektivtransporttilbodi den komande bymiljøavtalen, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengeavtalen i Bergen.