



Notat

Dato: 11.11.2014
Arkivsak: 2014/21103-3
Saksbehandlar: bjomidt

| | |
|-------------|-------------------------------|
| Til: | Fylkesutvalet Fylkestinget |
| Frå: | Fylkesrådmannen |

Nettokostnader fordelt på passasjerar

I samband med handsaminga av sak 11/14 "Kollektivmeldinga 2013" i fylkestinget 14. mars 2014 etterspurde representanten Sigbjørn Framnes snarleg melding til fylkestinget med svar på følgjande:

"Sammenlignbare kostnader knyttet opp til alle anbudsområdene inkludert Bybanen som inneholder driftskostnader, kapitalkostnader og anleggskostnader (bussgarasjer etc.) fordelt på reisende passasjerer. Da kommer man frem til rett subsidieringskost på reisende i hver anbudspakke."

Framnes påpeikte også i møte i fylkesutvalet 27.3.2014 at samanlikningar av kostnadsbudsjettet knytt til buss og bane til no ikkje har vore gode nok, og bad om å få nye oversyn.

Fylkesrådmannen sitt svar

Bybanen – nettokostnad per påstigande

Det er vanleg å leggja driftskostnadane til grunn for utrekninga av nettokostnader per reisande per tarnsportmiddel. Men ein kan også inkludera investeringskostnader for infrastrukturen, som er naudsynt for å drifra transportmiddelet. For Bybanen kan ein ta med investeringskostnadane for traséen (byggetrinn 1 og byggetrinn 2) og kjøp av vogner i eit slikt reknestykke. Kostnadar frå byggetrinn 3 er det ikkje rimeleg å ta med enno, då det ikkje er ferdigstilt og såleis ikkje generer reisande. Det er også diskutabelt om heile kostnaden for byggetrinn 1 og 2 bør samanstillast med passasjertala for dei traséane som er opna, då desse investeringane også i stor grad legg grunnlaget for passasjertala på dei komande traséane.

Investeringskostnadane til Bybanen for traséane som er i drift, i mill.kr.:

| Prosjekt | Investering | HFK finansiert | Bompengefinansiert | Statleg tilskott |
|---------------|-------------|----------------|--------------------|------------------|
| 1. byggetrinn | 2321 | 0 | 2251 | 70 |
| 2.byggetrin | 1212 | 175 | 1037 | 0 |
| Vogner | 414,6 | 414,6 | 0 | 0 |
| Sum: | 3947,6 | 589,6 | 3288 | 70 |

Skinnene har lengre avskrivningstid enn vognene. Reknar ein med ei avdragstid på 40 år for skinnene og 20 år for vognene og ei rente på 3%, vert total årleg investeringskostnad på omlag 181 mill.kr:

| Rentesats | 2,0 % | 2,5 % | 3,0 % |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|
| Årleg kostnad skinner | 129,2 | 140,7 | 152,8 |
| Årleg kostnad vogner | 25,4 | 26,6 | 27,9 |
| Sum kapitalkostnader | 154,5 | 167,3 | 180,7 |

I 2013 var driftskostnadane for Bybanen 123 mill.kr. Samla inntekter i 2013 for alle kollektivreisande i Bergensområdet, inklusive skuleskyss, var på 563 mill.kr:

| Rekneskap 2013 | Bergensområdet | Resten av Hordaland |
|------------------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Billettinntekter 2013, mill.kr. | 516,72 | 91,19 |
| Skuleskyssinntekter 2013, mill.kr. | 46,50 | 61,80 |
| Sum inntekter | 563,22 | 152,99 |
| Mill. påstigingar | 44,00 | 6,00 |
| Inntekter kr. per påstigning | 12,80 | 25,50 |

Påstigningar –sjå Kollektivmeldinga 2013 s. 5.

Totaltalet for kollektivpåstigingar i Bergensområdet var 44 millionar, herav Bybanen 9 millionar påstigingar. Gjennomsnittleg billettinntekt for alle kollektivreiser i Bergensområdet vert då omlag 13 kr.

Basert på slike data får ein:

| Nettokostnad per passasjer på Bybanen | | | |
|--|-----------|------------|-----------------|
| Investeringskostnad, årleg kostnad | 181 | mill.kr. | 304/9 517/44 |
| +Brutto driftskostnad | 123 | mill.kr. | |
| = Total driftskostnad | 304 | mill.kr. | |
| Tal påstigande | 9 | mill. | |
| Bruttokostnad per passasjer | 34 | kr. | |
| - Inntekter per passasjer | 13 | kr. | |
| = Nettokostnad per passasjer | 21 | kr. | |

Nettokostnad per passasjer på Bybanen er omlag 21 kr., gjeve føresetnadane ovanfor.

Bompengar

Bybanen er i stor grad finansiert av bompengar frå Bergensprogrammet. 83% av investeringane for byggetrinn 1 og byggetrinn 2 er finansiert med bompengar. Juridisk er bompengar å rekna som offentlege midlar, har Høgsterett slått fast. Også fylkeskommunen sine skatteinntekter og rammeoverføringane frå staten er tilført HFK «utanifrå». I høve til å rekna på subsidieringsgraden, vert det likevel ofte argumentert for å halda bompengane utanfor reknestykket.

Rutegåande bussar og Bybanen betalar ikkje bompengar. Om buss og bane skulle betalt bompengar, ville det likevel ikkje blitt eit særleg høgt bompengepåslag per passasjer i Bergen, grunna høg oppfyllingsgrad i vognene:

| Bergen | Bane | Buss |
|---------------------------------|-------------|-------------|
| Passasjer per vognsett/vogn | 71 | 23 |
| Bompengesats tungt køyretøy kr. | 40 | 40 |
| Bompengar/passasjer | 0,56 | 1,74 |
| Påstigningar Bergen 2013 | 9 000 000 | 35 000 000 |
| Sum bompengeinntekter, kr. | 5 070 423 | 60 869 565 |

I distriktet ville bompengepåslaget per passasjer mange stadar bli langt høgre.

Bussreisande – nettokostnader per reisande

Ideelt sett skulle ein hatt kostnadstal, inntektstal og passasjertal for kvar buss for kvar rute, noko som ikkje ligg føre samla per i dag. Legg ein til grunn ei gjennomsnittsinntekt på 13 kr. per reisande i Bergensområdet og på kr. 25 per reisande utanom Bergensområdet, varierer nettokostnaden per reisande i dei ulike rutepakkeane frå omlag kr. 2,50 i Bergen sentrum til omlag kr. 137 i Modalen/Vaksdal.

| 2013,Rutepakke | Tilskott mill.kr. | Mill. påstigningar | Kr.per påstigning | Gj. Inntekt | Nettokostnad |
|--------------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|--------------|
| Rutepakke Austevoll | 15 | 0,191 | 78,53 | 25,00 | 53,53 |
| Rutepakke Sunnhordland | 62,5 | 1,12 | 55,80 | 25,00 | 30,80 |
| Rutepakke Hardanger/Voss | 156,9 | 2,08 | 75,43 | 25,00 | 50,43 |
| Rutepakke Modalen/Vaksdal | 12,8 | 0,079 | 162,03 | 25,00 | 137,03 |
| Rutepakke Nordhordland | 107,1 | 1,961 | 54,61 | 25,00 | 29,61 |
| Rutepakke Osterøy | 38,3 | 0,621 | 61,67 | 25,00 | 36,67 |
| Hordaland eks. Bergensområdet | 392,6 | 6,052 | 64,87 | 25,00 | 39,87 |
| Rutepakke Bergen sør | 188,7 | 7,069 | 26,69 | 13,00 | 13,69 |
| Rutepakke Bergen nord | 199,7 | 11,873 | 16,82 | 13,00 | 3,82 |
| Rutepakke Bergen sentrum | 170,1 | 10,905 | 15,60 | 13,00 | 2,60 |
| Rutepakke Vest (7 mnd. drift) | 170,3 | 5,275 | 32,28 | 13,00 | 19,28 |
| Bergen | 728,8 | 35,122 | 21 | 13 | 7,75 |

Kjelder: Tilskottstal – Budsjett 2013 s.113. Påstigningar: Kollektivmeldinga 2013 s. 5 og tal frå Skyss.

I tilskottstala ovanfor er det ikkje teke med investeringskostnadar for kollektivinfrastrukturen. Kostnadane til kjøp og utbygging av bussanlegg ligg inne i kostnadane til drift av bilruteproduksjonen då dei inngår i anboda som leigekostnader.

I 2012 vart det nytta 122,8 mill.kr. i Bergensprogrammet til kollektivinfrastrukturiltak for buss. Oppgraderinga av Bystasjonen t.d. vert også til nytte for rutepakkar utanom Bergen. Føreset ein ei årleg løyving til kollektivinfrastruktur investeringar for buss på 100 mill. kr. i Bergen og 20 mill.kr. årleg i området utanfor Bergen, aukar nettokostnaden ovanfor med i snitt kr. 3 per påstigande.

Kollektivtrafikken nyttiggjer seg av veginfrastruktur som også i stor grad vert nytta av andre trafikantar, og som er eigd og finansiert av stat, fylkeskommune og kommunar - utan at dette er teke med i berekningane her. Til ei viss grad vert slike kostnadar dekkja inn av vektårsavgifta, som igjen kan bli overvelta i anbudsprisane.

Snøggbåtreisande – nettokostnader per reisande

På sjøen er infrastrukturkostnadane ikkje knytt til traséen, men til anløpa (kaiar og terminalar, som også vert nytta av andre). Her er investeringskostnadane for HFK relativt låge. Ser ein vekk frå

investeringskostnadane, vert nettokostnadane i 2013 per reisande slik:

| Sunnhordlandsruta | Tilskott 2013 mill.kr. | Mill.påstigingar | Kr. per påstiging |
|------------------------|------------------------|------------------|-------------------|
| Sunnhordlandsruta | 25,5 | 0,254 | 100,39 |
| Kleppestø – Nøstet | 10,2 | 0,301 | 33,90 |
| Espevær, lokalrute | 4,8 | 0,033 | 146,52 |
| Austevoll, lokalrute | 14 | 0,013 | 1055,81 |
| Rosendalsruta | 12,4 | 0,044 | 279,11 |
| Turistruta i Hardanger | 2,8 | 0,017 | 165,44 |
| Våge - Os | 4 | 0,010 | 384,65 |

Merknader

Utrekningane ovanfor er gjort noko forenkla. Med andre føresetnadar kunne resultatata bli noko endra. Men utrekningane syner at nettokostnadane per passasjer er høge når passasjergrunnlaget er lågt, særleg for snøggbåtane. Store investeringskostnader for Bybanen gjev høgare nettokostnader for bane enn for buss. For å få eit meir komplett kostnadsbilete kunne også kostnader ved kjøp og drift av billetteringsystemet og drifta av Skyss vore teke med og vorte fordelt på transportmiddel etter fordelingsnøklar.

Nettokostnad per påstiging er ein av fleire indikator på subsidieringsgraden. Men ei anna tilnærming for å seia noko om subsidieringsgraden, kunne vera å rekna på tilskott per passasjerkilometer. Reiselengdene med dei ulike transportmidla er vidt forskjellige. T.d. er ei bybanereise maksimalt 13,4 km lang (Bergen – Lagunen), medan svært mange som reiser med Sunnhordlandsruta reiser minimum 38 km. (Bergen – Hufthamar). Per i dag ligg det ikkje føre gode nok data i HFK til å rekna ut tilskott per passasjerkilometer, særleg ikkje for buss og bane i Bergen. Fordeling av trafikkinntekter og reisande mellom bussruteproduksjonen og bybanedrift er usikker pga. felles bruk av kort og kjøp av billetter på automatar og via mobiltelefon.