



Notat

Dato: 27.10.2014
Arkivsak: 2014/22642-1
Saksbehandlar: bjomidt

Til: Samferdselsutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Inntekter i bomringen i Bergen - svar på spørsmål.

Tom Skauge (SV) stilte i møte i samferdselsutvalet 16.9.2014 følgjande spørsmål:

«I gjeldande bompengesøknad vart takstane dobla. I søknaden heiter det at takstauken ville få ned trafikken. Ein trudde på ein reduksjon på 10% i 2013. Etter dette kan Bergen få ein vekst på ein prosent i året frem til 2025. Ein stans i trafikkauken i Bergen har vore ein føresetnad for å få utløyst årlige statlige midlar til mellom anna bygging av Bybanen. Bergenspressen har hatt tal som syner at prisauken ikkje fekk nedgang som venta.

1. Kor stort er avviket frå søknaden i talet på bilar, % bilar og i inntekter?
2. Korleis er den demokratiske prosessen for å drøfte bruk av desse friske inntektene?
3. Bergensområdet har stor mangel på investeringsmidlar til trafikksikring og til infrastruktur for utvida trolleybuss. Vil administrasjonen legge frem sak der slik bruk av ekstraintektene vert drøfta?»

Fylkesrådmannen sitt svar

Kor stort er avviket frå søknaden i talet på bilar, % bilar og i inntekter?

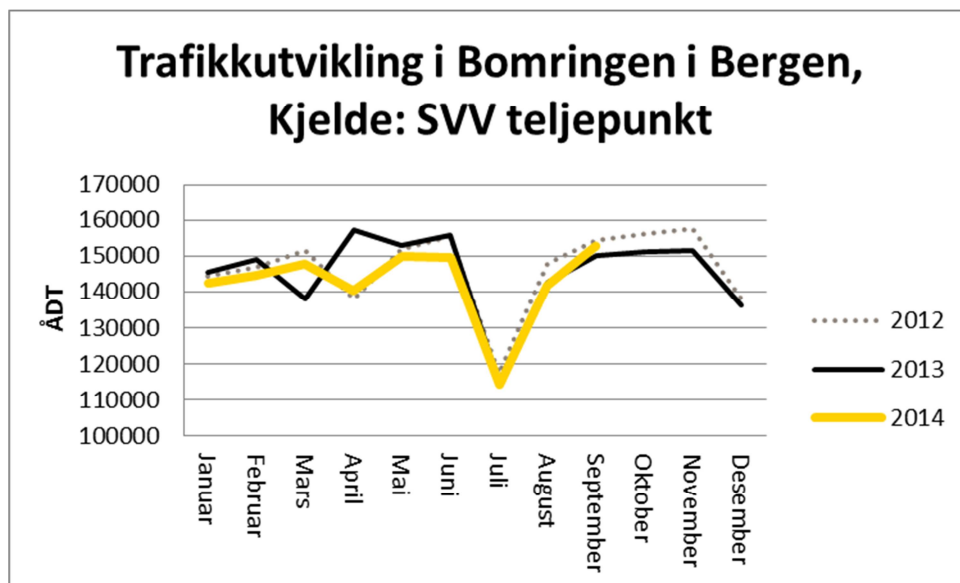
Trafikk og trafikkvekst:

I Prop. 143 S (2012-2013) er det venta ein reduksjon i talet på køyretøy gjennom bomsnitta på 10 % det første året etter at det nye takst- og rabattsystemet er innført. Erfaringstal etter om lag 1 års drift tyder på at reduksjonen i trafikken er vesentleg lågare enn føreset.

Gjennomsnittleg ÅDT i bomringen			
År/mnd.	2013	2014	Endring 13- 14 i %
Januar - Juni	149866	145923	-2,6 %
Januar - Sept.	145246	142745	-1,7 %
Juli - Sept.	136 006	136 389	0,3 %
September	150072	152940	1,9 %

Tala frå Statens vegvesen syner at trafikken i bompengeringen er omlag 2,6% lågare første halvår 2014 enn første halvår 2013. Om ein i denne perioden hadde forventa ein generell vekst i trafikken på til dømes 1%, ville det innebera ein reduksjon i trafikken på i underkant av 4 %. Trafikken i september månad er derimot 1,9% høgare i 2014 enn i 2013.

Om gjennomsnittleg ÅDT i perioden januar – juni 2014 hadde vore 10% lågare enn i same periode i 2013, hadde ÅDT talet vore på omlag 135 000 dvs. nesten 11 000 lågare enn kva det er.



Inntekter

Tal frå Statens vegvesen syner at i 2013 var bompenginntektene 106 mill. kr. lågare enn føresett. Dette skuldast at det reviderte takst- og rabattsystemet først vart innført 1. juli 2013, mot forventa oppstart 1. januar 2013. I tillegg er innkrevjingskostnadene 11 mill. kroner høgare enn føresett. I høve til proposisjonen er det ein svikt i netto bompenginntekter på om lag 117 mill. kroner.

Basert på halvårsrekneskapan for 2014 forventar Statens vegvesen at brutto bompenginntekter i 2014 vil ligga mellom 770 til 790 mill. kroner. (Innkrevjingskostnadene er om lag 11 mill. kroner høgare enn føresett). Bompenginntekter etter at innkrevjingskostnadene er trekt frå er i 2014 forventa å ligga om lag 50 mill. kroner høgare enn føresett.

Korleis er den demokratiske prosessen for å drøfte bruk av desse friske inntektene?

Inntektene frå bomringen i Bergen vert brukt til å delfinansiera Bergensprogrammet. Utvidinga og finansieringa av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen mm. vart vedteke 28. mai 2013 gjennom Stortinget si handsaming av Prop. 143 S (2012-2013) og Innst. 324 S (2012-2013). Vedtaket i Stortinget legg føringar på kva bompengane skal nyttast til. I all hovudsak er dette til Bybanen byggetrinn 3 og fullføring av Ringveg vest byggetrinn 2. Vidare er det sett av midlar til programområde.

For bompengepakkar generelt, er det eit krav om at det ikkje skal startast opp fleire tiltak/prosjekt enn det er økonomisk grunnlag for å finansiera i pakken. Dette vilkåret gjeld også for Bergensprogrammet. Konkret betyr dette at ved utgangen av år 2025 skal bompengelånet vera nedbetalt. Utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma for Bergensprogrammet. All kostnadsauke må demed løyvast innanfor denne ramma. Om dei to store prosjekta Bybanen og Ringveg vest får økonomiske overskridingar, vert det føresett at ramma til programområda vert redusert slik at Bergensprogrammet kan avsluttast ved utgangen av 2025. Med bakgrunn i dette og at det økonomiske utfallet av Bybanen byggetrinn 3 og Ringveg vest ikkje ligg føre enno, bør oppstart av kostnadskrevjande prosjekt setjast ut i tid. Dette er lagt til grunn for utarbeidinga av Handlingsprogram for Bergensprogrammet (2014-2017), vedteke i fylkestinget 10.12.2013, sak 69/13. Handlingsprogrammet legg føringane for prioriteringane i fireårsperioden.

Bergen bystyre og fylkestinget handsamar om hausten plan- og byggeprogrammet for det komande året. Gjennom dette dokumentet vert det lagt føringar for/prioritert kva aktivitetar som skal pågå det påfølgjande året. Plan- og byggeprogramma er utarbeida etter dei prioriteringane som er gjort i Handlingsprogram for Bergensprogrammet (2014-2017). Generelt tek det utgangspunkt i behova for å ferdigstilla kontraktsbunde arbeid i pågåande prosjekt. Vidare er prosjekteringskapasitet og effektiv og rasjonell anleggsdrift lagt til grunn i vurderinga av tidspunkt for oppstart av dei prioriterte tiltaka.

Bergensområdet har stor mangel på investeringsmidlar til trafikksikring og til infrastruktur for utvida trolleybuss. Vil administrasjonen legge frem sak der slik bruk av ekstrainntektene vert drøfta?»

Disponeringa av eventuelle overskytande midlar vil fylkesrådmannen kom tilbake til i framlegget til plan- og byggeprogram for 2016, når det er meir klart kva kostnadane vert for Bybanen byggetrinn 3 og Ringveg vest byggetrinn 2.