



Tidsdifferensierte bompengetakster - forslag om endringer i dagens bompengordning

NIHO ESARK-7112-201430737-9

Hva saken gjelder:

På bakgrunn av bystyrets vedtak den 17. september 2014, legger byrådet med dette fram sak om tidsdifferensierte bompengetakster. I saken er det beskrevet hvilke innkrevingsmodeller som imøtekommer bystyrets vedtak, samtidig som det gis en vurdering av forventede effekter av de aktuelle modellene.

Bergen kommune har siden 1986 hatt bomring rundt Sentrum, og fra 2002 har Bergensprogrammet finansiert kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, miljøprosjekter, tiltak på gatenettet i Sentrum, trafikk sikkerhetstiltak og nye vegprosjekter. Bergensprogrammet gjennomføres i samarbeid mellom Statens vegvesen, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Bergensprogrammet er første gang omtalt i St.prp. nr. 76 (2001-2002), og justeringer i prosjektportefølje og finansieringsordning har etter dette blitt behandlet tre ganger i Stortinget.

Bergensprogrammet er sist omtalt i Prop. 143 S (2012-2013), og det framgår at finansiering i perioden 2012–2025 er basert på fylkeskommunale midler, belønningsmidler fra staten, midler som fylkeskommunen garanterer for og bompenger. Investeringsrammen for Bergensprogrammet er på 9 595 mill 2014-kroner. Statens vegvesen har beregnet at det er behov for en årlig netto bompenginntekt på 710-720 mill kroner.

Bergen bystyre fattet følgende vedtak den 17. september 2014, sak 204-14:

- 1. Bystyret tar årsmeldingen om luftkvalitet i Bergen 2013 til orientering.*
- 2. Det finnes ca. 22.500 gamle vedovner igjen i Bergen, i tillegg til ca 12.000 oljefyrte ovner. Kun vedfyring alene slipper ut ca. 304 tonn svevestøv årlig. Bystyret ønsker derfor å gjeninnføre panteordningen for utfasing av gamle ovner i inversjonsområder.*
- 3. Årsmeldingen påpeker at biltrafikk er den viktigste kilden til luftforurensing i byer og tettsteder. Bystyret ber derfor byrådet fremme en sak om tidsdifferensiering av bompenger med det formål å iverksette differensierte satser snarest mulig. Saken skal fremlegges for bystyret i løpet av 2014.*
- 4. Det forutsettes at satsene skal kunne justeres i forhold til dagens bompengenivå avhengig av tid på døgnet og ukedag.*
- 5. Bystyret ber byrådet bygge sitt forslag på forskning og rapporter på området, samt erfaringer og utredninger fra andre byer i Europa som har innført ordninger med tidsdifferensierte bompengavgifter.*

Endringer i bompengordningen er hjemlet i veglovens § 27. Det er lagt opp til at saken om tidsdifferensierte bompengetakster kan behandles i fylkestinget 10. - 11. mars 2015 og i Stortinget høsten 2015. Byrådet legger derfor til grunn at den nye bompengordningen tidligst kan iverksettes fra 1. januar 2016.

Erfaringer med tidsdifferensierte bompengetakster

Trondheim og Kristiansand har allerede innført tidsdifferensierte takster, og disse byene har således noen års erfaringer med denne innkrevingsmodellen. I Trondheim koster passeringer i rushtiden 20 kroner, mens passeringer utenfor rushtiden koster 10 kroner. Biler med autopassbrikke får 10-20 % rabatt.

Kristiansand innførte tidsdifferensierte bompengetakster i september 2013. I rushtiden koster det 21 kroner for lette kjøretøyer og 42 kroner for tunge kjøretøyer. Resten av døgnet er taksten 14 kroner for lette kjøretøyer og 28 kroner for tunge kjøretøyer. Etter innføring av tidsdifferensierte bompengetakster, gikk trafikken i rushtiden ned med 3,2 %, sammenlignet med året før. Totalt over hele døgnet ble trafikken redusert med 1,1 %.

Rogaland fylkesting behandlet «Bypakke Nord-Jæren» i desember 2014, og har blant annet vedtatt at det skal innføres tidsdifferensierte bompengetakster med høyere takst i tidsrommet fra 07:00 til 09:00 og 15:00 til 17:00. Grunntaksten er 20 kroner (2014) for lette kjøretøy og 40 kroner (2014) i perioden med høyere takst. Maksimal rabatt i Bypakke Nord-Jæren er 10 pst.

Når det gjelder internasjonale erfaringer med tidsdifferensierte takster, ble det i 2003 innført en avgift for å kjøre inn til sentrum av London. Fra 2002 til 2007 ble det registret en nedgang i trafikken på 21 %.

I Stockholm ble det i 2006 innført en avgift som varierte mellom 10 og 20 SEK for å kjøre inn til sentrum av byen. Målene var trafikkreduksjon, økt fremkommelighet og bedre miljø. Trafikken ble redusert med 15 % innenfor bomringen.

I Göteborg ble det innført trengselsskatt fra 1. januar 2013 for å redusere køproblemene. På dagtid varierer satsene mellom 8, 13 og 18 SEK. I en lokal folkeavstemning i september 2014 ble det flertall mot fortsatt trengselsskatt. Det er uklart hva som videre vil skje med trengselsskatten i Göteborg.

I Milano ble det i 2008-2009 gjennomført et forsøk der utslippsfrie biler kunne kjøre gratis, mens de med høyest utslipp betalte mest. Innenfor bomringen ble trafikken redusert med 12 %. Milano har etter hvert gått over til et system der alle betaler 5 euro uavhengig av bilens utslippsnivå. De mest forurensende bilene er forbudt innenfor sonen, mens hybridbiler og elektriske biler fremdeles er gratis. Ordningen ble gjort permanent fra mars 2013.

I vedlagte fagnotat er det nærmere redegjort for nasjonale og internasjonale erfaringer med tidsdifferensierte takster.

Utredninger

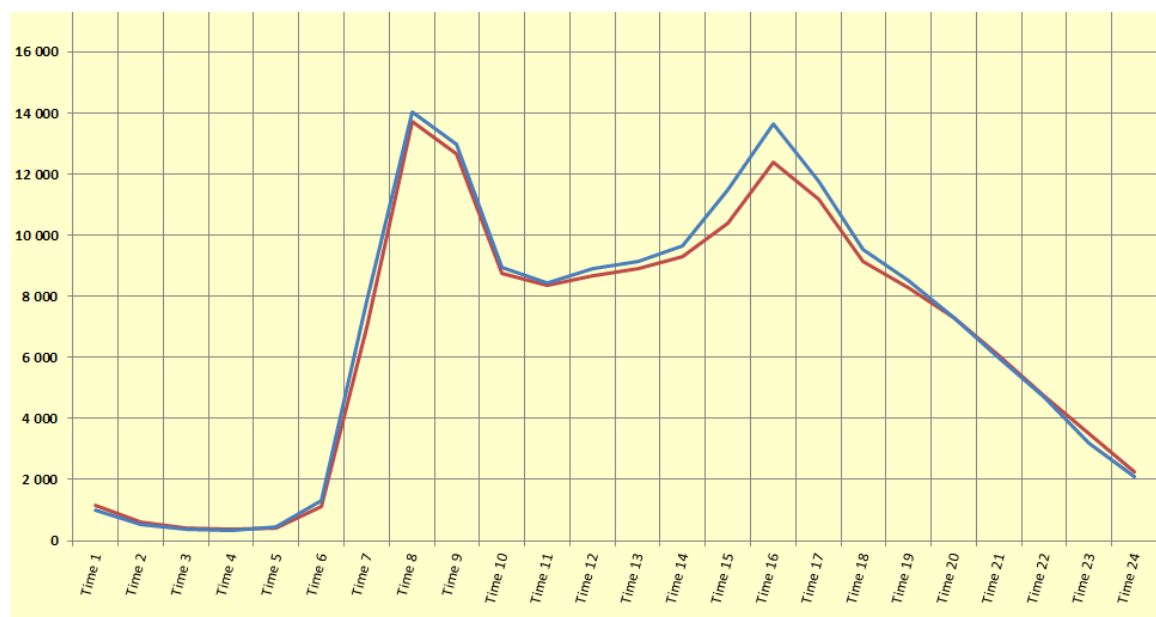
Etat for plan og geodata utredet i 2009 virkningene av å innføre tidsdifferensierte satser i Bergen. Formålet med utredningene var å etablere et faglig grunnlag for bedre å kunne svare på om tidsdifferensierte satser er et egnet virkemiddel for å nå målene om bedre miljø, lavere klimagassutslipp og økt effektivitet i transportsystemet. Utredningene ble gjennomført i samarbeid med Urbanet Analyse, og er oppsummert i rapporten "Køprising i Bergensområdet? Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger" datert 23. desember 2009.

Det framgår blant annet av utredningene at et flertall av befolkningen er positive til innføring av køprising i Bergen, og at bilister som i dag har forsinkelser vil få en tidsgevinst som er høyere enn kostnadene med å stå i kø. Undersøkelsen viste at 91 % av de private virksomhetene og 66 % av offentlige virksomheter var berørt av kø i 2009. Sentrumsnære virksomheter var mest positive til køprising.

Resultatene tyder ellers på at barnefamilier ikke vil bli spesielt hardt rammet av tidsdifferensierte bompengetakster. Undersøkelsen viser at de fleste organiserer seg slik at reisene til skole og barnehage

overlates til den i husstanden som arbeider lokalt eller reiser kollektivt til arbeid. Følge- og hentereiser gjøres i mindre grad av den i husstanden som kjører bil til arbeid gjennom bompengeringen. I fagnotatet er det presentert en mer utfyllende oppsummering av funnene i undersøkelsen.

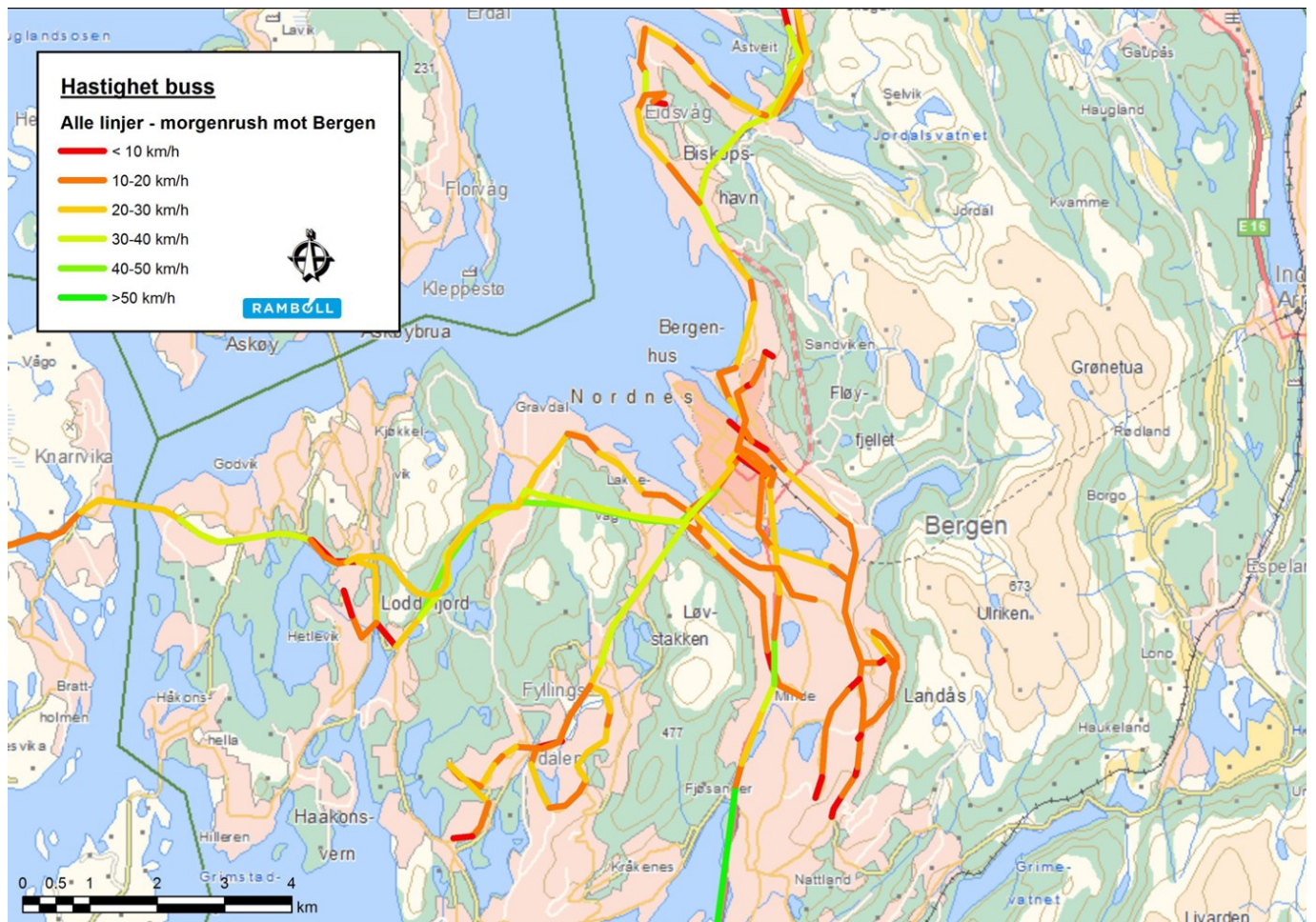
Registrerte trafikkdata



Figuren viser trafikken på yrkesdager (yrkesdøgntrafikk) i 2009 (rød linje) og 2013 (blå linje). Det framgår av figuren at trafikken har økt også i rushtiden. I 2013 startet et nytt måleopplegg som gjør det mulig å måle kjørehastigheter på en mer systematisk måte.

I juli 2013 ble takstene i bompengeringen i Bergen økt fra 15 kroner til 25 kroner for lette kjøretøyer, og fra 30 kroner til 50 kroner for tunge kjøretøyer. Maksimal rabatt ble redusert fra 40 % til 20 % og passeringstaket ble økt fra 50 til 60. Tiltakene medførte at trafikken gjennom alle bomstasjonene ble redusert med 2,7 %. Trafikktallene for september 2014 viser vekst på 1,9 % sammenlignet med september 2013. Fagetaten påpeker at det trengs flere registreringer for å kunne si om dette er en trend eller bare en tilfeldighet.

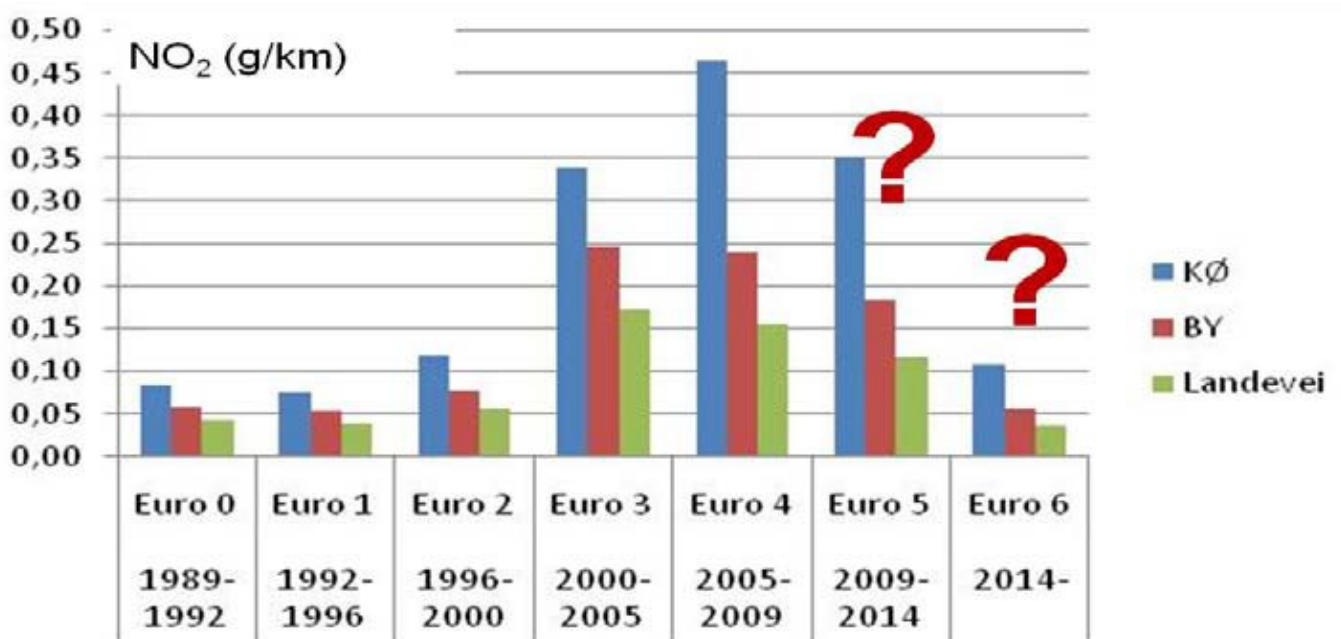
Statens vegvesen gjennomførte forsinkelsesmålinger på hovedstrekningene i 2007. Målingene viser forsinkelser på opp til 106 %. Det er siden ikke gjort tilsvarende systematiske målinger, men i 2013 ble det gjort målinger på bussene i morgenrusket mot Bergen sentrum med data fra billettsystemet til Skysst. Disse målingene gir en indikasjon på situasjonen på vegnettet også for biltrafikken.



På figuren over er det vist hastigheter for buss i morgenrushet mot Bergen sentrum. Figuren er hentet fra rapporten "Full framkomst – et delprosjekt i kollektivstrategi Hordaland", Statens vegvesen 28.11.13

Luftkvalitet

Figuren nedenfor er hentet fra TØI-rapport 1168/2011 om NO₂-utslipp fra kjøretøyer i norske storbyer.

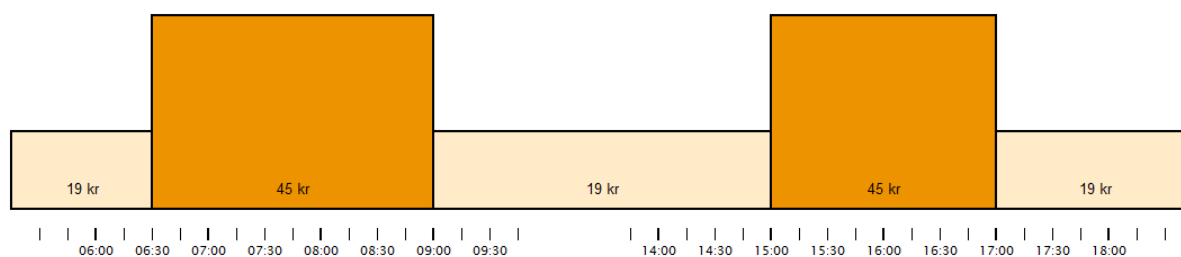


Den blå søylen viser utslipp ved køkjøring, rød søyle ved bykjøring og grønn søyle viser utslipp av NO₂ ved landevegskjøring. Spørsmålstegetene i figuren betyr at utslippene fra Euro 5 og Euro 6 biler er basert på modellberegninger og prognoser. Reelle utslipp er ofte betydelig større enn det laboratorieforsøk viser. Det framgår av figuren at det over samme strekning slippes ut vesentlig mer NO₂ fra kjøretøyer i kø enn fra kjøretøyer i god trafikkflyt, og Euro 4 biler i kø slipper ut fire ganger så mye NO₂ som Euro 6 biler i kø.

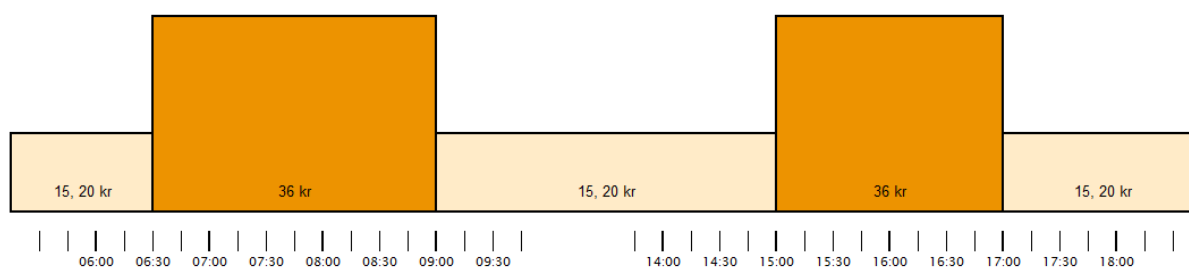
Rapporten «Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen» ble behandlet av bystyret 26. januar 2015. Det framgår av rapporten at i tillegg til tidsdifferensierte bompenger, har også parkeringspolitikken vesentlig betydning for utslipp av nitrogendioksid. I tillegg vil lavutslippssone i bysentrum og landstrøm til båter i havn kunne gi vesentlige bidrag til reduserte utslipp av NO₂. I rapporten er det også beskrevet tiltak som vil redusere utslipp av svevestøv, i tillegg til betydningen av holdningsskapende tiltak og informasjon.

Totrinnsmodellen

Bergen kommune har i samarbeid med Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og BT Signaal utredet ulike modeller for tidsdifferensierte bompengetakster. I vedlagte fagnotat er det beskrevet to modeller som begge imøtekommer bystyrets bestilling 17. september 2014. Begge modellene medfører økte satser i rushtiden og reduserte satser resten av døgnet. Lavere satser i helgene og på kveldstid, kan føre til noe økt bilbruk på disse tidene av døgnet, men det er ikke ventet at en takstreduksjon vil ha merkbar effekt på trafikken nattetid.



Figuren over viser takstnivå for liten bil i «totrinnsmodellen» uten rabatt. I rushtiden 06:30 - 09:00 og 15:00 – 17:00 er taksten 45 kroner, mens taksten utenom rushtiden er 19 kroner. Det er tatt hensyn til prisjustering i tråd med Prop. 143 S (2012-2013), og fra 2013 til 2015 er det lagt til grunn en prisstigning på 4,7 %. Av bilene som passerer bompengeringen har 82 % elektronisk brikke og avtale om 20 % rabatt.



Taksten for liten bil med 20 % rabatt blir 36 kroner i rushtiden og kr 15,20 resten av døgnet samt hele lørdag og søndag. Takstene for stor bil blir som ved dagens ordning det doble av takstene for liten bil. Med nåværende bompengordning betaler alle trafikanter med 20 % rabatt, 20 kroner hele døgnet for liten bil og 40 kroner for stor bil.

Beregningene indikerer at om lag 20 % av trafikantene som gjennomfører sine reiser tett opp til takstendringstidspunktene, vil tilpasse seg slik at de reiser i halvtimen før eller etter perioden med høyere takst. For trafikantene som normalt gjennomfører sine reiser i tidsrommet fra 07:00 til 08:30 om

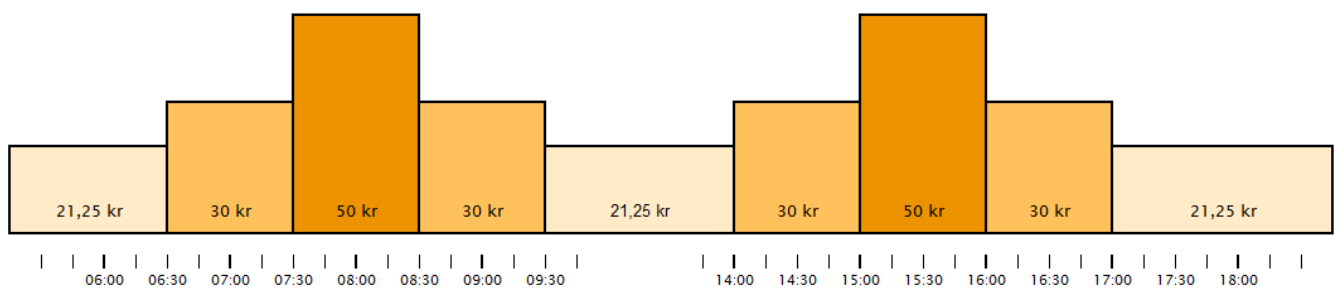
morgenen eller mellom 15:30 og 16:30 om ettermiddagen, er det ikke ventet at overføringseffekten er like sterk. Avvisningseffekten som følge av høyere bompengetakst i denne perioden er ventet å være om lag 5 %.

Det reduserte takstnivået utenfor rushtidene medfører økt trafikk. I beregningene er det lagt til grunn en beskjeden økning i trafikk fra 09:30 til 14:30 og fra 17:30 til 21:00. Det er ikke ventet at takstreduksjonen vil ha merkbar effekt på trafikken nattetid. Avvisningseffekten av modellen med to takstnivå er ventet å bli 9 % i hele morgenrushet og 4 - 6 % i ettermiddagsrushet. Det er ventet at den samlede trafikkavvisningen over døgnet vil være 0 - 3 % i totrinnsmodellen. Modellen vil ha en sikkerhetsmargin i bompengainntekter på om lag 6,5 %. I vedlagte fagnotat er det nærmere redegjort for hvordan trafikken vil fordele seg med to takstnivåer.

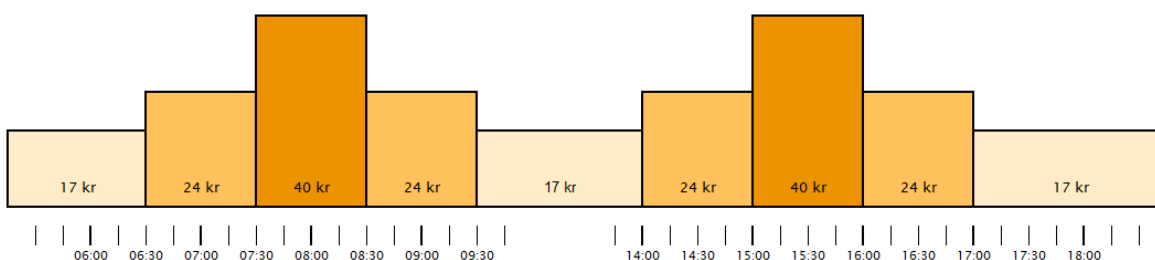
I Rogaland har kommunene og fylkestinget vedtatt «Bypakke Nord-Jæren» som er nesten identisk med totrinnsmodellen som er beskrevet overfor. Det nye takstsystemet på Nord-Jæren skal gjøres gjeldende fra 1. januar 2017.

Tretrinnsmodellen

Et takstsystem med tre takstnivå vil være noe mer komplisert og således noe vanskeligere å kommunisere til trafikantene enn systemet med to takstnivå. Det legges i denne modellen opp til at takstnivået blir 50 kroner i én time når de trafikale utfordringene er størst i morgen- og ettermiddagsrushet. Videre vil taksten være 30 kroner én time før og etter perioden med 50 kroner i takst.



Trafikkavvisningen som følge av tre takstnivå vil trolig være litt større enn to takstnivåer. På den andre siden er tretrinnsmodellen litt mer usikker enn modellen med to trinn når det gjelder uønskede effekter med tanke på endret kjøremønster og endret adferd i trafikken. I timen med høyest takst er det ventet at trafikkavvisningen vil være om lag 20 %. Det er ventet at en stor del av den avviste trafikken vil flyttes til perioden før og etter perioden med høy takst, slik at vi får en jevnere flyt i trafikken i Bergen i rushtiden.



Figuren over viser takster med rabatt på 20 %. Tretrinnsmodellen vil mest sannsynlig føre til redusert trafikk i morgen- og ettermiddagsrushet tilsvarende 4 - 8 % og 3 - 6 %. Den samlede trafikkavvisningen er ventet å bli mellom 0 og 5 %. Det er ventet at modellen med tre trinn vil ha en sikkerhetsmargin i bompengainntekter på om lag 5 %.

Sammenligning av modellene

De to ulike modellene skiller seg fra hverandre først og fremst ved at den ene modellen har to takstnivåer mens den andre har tre. Tabellen under gir en grov oversikt over hva som skiller modellene:

	Totrinnsmodellen	Tretrinnsmodellen
Høyeste takst i rush	45,00 kr	50,00 kr
Laveste takst utenom rush	19,00 kr	21,25 kr
Reell makspris i rush med rabatt	36,00 kr	40,00 kr
Reell laveste pris med rabatt	15,20 kr	17,00 kr
Trafikkreduksjon morgenrush	5-9 %	4-8 %
Trafikkreduksjon ettermiddagsrush	2-6 %	3-6 %
Trafikkreduksjon over døgnet	0-3 %	0-5 %
Enkelhet for brukerne	Enklest	Noe mer kompleks
Sikkerhetsmargin	Ca. 6,5 %	Ca. 5 %

I vedlagte fagnotat er det gjort en vurdering av hvor mange som vil velge kollektivtransport som følge av tidsdifferensierte bompengetakster. Høyere bompengetakster i rushtiden vil gjøre det mer attraktivt å velge hjemmekontor når det er mulig, samtidig som sykling, samkjøring og kollektivreiser vil øke. I en undersøkelse (Urbanet Analyse 2009) oppgir ca. halvparten av de spurte at de vil velge kollektivtransport som alternativ til personbil, dersom de slutter å kjøre bil på grunn av høyere takster i rushtiden.

Sikkerhetsmarginer i beregningene

I fagnotatet punkt 5.3 og i notat fra Statens vegvesen er det beskrevet en mulig løsning for å justere de tidsdifferensierte bompengetakstene dersom målet for bompengeinntekter ikke nås. Statens vegvesen foreslår at inntektsutviklingen må følges nøye, og at det eventuelt foretas justeringer så snart det foreligger tilstrekkelig informasjon om inntektene i bomringen. For raskt å kunne gjøre justeringer for å unngå inntektsbortfall, anbefaler Statens vegvesen at bompengeselskapet får fullmakt til å justere taksten med inntil 2 kroner for liten bil og 4 kroner for stor bil. Eventuelle endringer utover dette, må legges fram for lokalpolitisk behandling i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. I fagnotatet påpekes det at dersom inntektene blir høyere enn forutsatt, kan neste prisjustering etter konsumisindeksen utsettes.

Hjemmelsgrunnlag for å innføre økte bompengetakster på dager med høy luftforurensing

Byrådet vil legge fram en egen sak om økte bompengetakster på dager med høy luftforurensing, jf. bystyrets vedtak 26. januar 2015:

«Bystyret viser til Veglovens § 27 annet ledd som gir hjemmel til at midlertidige tidsdifferensierte bompengesatser kan tas i bruk på dager med meldt fare for helseskadelig luft. Bystyret ber byrådet legge fram en sak hvor priser og praktiske forhold rundt dette virkemiddelet klargjøres slik at takstene i bompengeringen kan økes når luftforurensningen er høy. Satsene må settes på et nivå som vil gi ønsket avvisende effekt på biltrafikken med tanke på å verne befolkningen fra overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften. Dette tiltaket må innarbeides i kommunens tiltaksplan for bedre luftkvalitet, og bystyret mener det i mange tilfeller vil fungere mer hensiktsmessig enn datokjøring. Bystyret ber byrådet påse at eventuelle merinntekter fra bruk av slike forhøyede takster kan benyttes til lokale kollektivtiltak.»

Av veglovens § 27.2 framgår:

«Departementet kan i forskrift fastsette mellomlange tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensede perioder innenfor bompengesystemet i byområde når det er fare for og ved overskridning av grenseverdiane for konsentrasjon av forurening i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føresett vedtak av kommunen og fylkeskommunen.»

Vegloven åpner for høyere takster på dager med overskridelse av grenseverdiene, eller når det er fare for at dette vil kunne skje. I Prop. 81 L (2011-2012) om endringer i vegloven og vegtrafikkloven, heter det at ordningen er et mulig virkemiddel som raskt kan settes i verk for å få ned forurensingen fra biltrafikken i byområder når det er nødvendig av hensyn til folkehelsen.

Om saksbehandlingen heter det i proposisjonen at lokale myndigheter (kommunen og fylkeskommunen) behandler et forslag før departementet avgjør hvilke tiltak som kan gjennomføres. Departementet vektlegger at ordningen bare er ment å gjelde for korte perioder med høy forurensing. Det anbefales å utarbeide en lokal forskrift som åpner for fremtidige situasjoner med høy luftforurensing.

Byrådets merknader:

Byrådet legger til grunn at bompengoordningen i Bergen skal opprettholdes i tråd med Prop. 143 S (2012-2013), med unntak av at det skal innføres tidsdifferensierte bompengetakster. Dette innebærer at inntektsnivå, prosjektportefølje, rabattordninger, justeringer for prisstigning samt andre forutsetninger i Prop. 143 S (2012-2013), skal opprettholdes.

Byrådet mener miljødifferensierte bompengetakster ville kunne blitt et mer treffsikkert verktøy enn tidsdifferensierte takster for å redusere luftforurensningen i sentrale deler av byen. Ved behandling av sak om «Utviding og finansiering av Bergensprogrammet» den 20. februar 2012, ba bystyret om at hjemmelsgrunnlaget for en miljødifferensiert bompengoordning må avklares snarest. Denne avklaringen er foreløpig ikke fullført.

I Nasjonal transportplan (2014-2023) er det et overordnet mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det samme målet er innarbeidet i Regional transportplan for Hordaland (2013-2024), og bystyret har ved flere anledninger sluttet seg til dette målet. Komite for miljø og byutvikling behandlet den 4. desember 2014 søknad til Samferdselsdepartementet om «belønningsmidler til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk», og Bergen kommune skal også i tiden som kommer forhandle med sentrale myndigheter om ny «bymiljøavtale». Byrådet legger til grunn at nullvekstmålet vil stå sentralt når nye avtaler skal inngås, og det er derfor viktig at bompengoordningen i Bergensprogrammet bidrar til å nå overordnede transportpolitiske mål. De to takstmodellene som er presentert i denne saken, vil føre til nedgang eller redusert vekst i totaltrafikken i bompengeringen.

Siden begge modellene viser markert mindre personbiltrafikk i rushtidene både morgen og ettermiddag, må det legges til grunn at etterspørselen etter kollektivtransport vil øke både morgen og ettermiddag. Hvor stor denne økningen vil bli, er svært vanskelig å si sikkert før det foreligger erfaringsdata. Byrådet vil derfor sørge for å opprettholde god dialog med fylkeskommunen om dette, og bidra til å finne gode løsninger dersom det blir behov for å styrke rutetilbudet som en følge av tidsdifferensierte bompengetakster. Byrådet mener det også er viktig å stimulere til overgang fra personbil til sykling, gange og økt samkjøring.

Som det framgår av TØI-rapport 1168/2011, forurenses kjøretøyer i kø betydelig mer enn kjøretøyer på veger med god kapasitet. Det er derfor viktig å redusere køene og den totale trafikkbelastningen i områder med dårlig luftkvalitet. Som det framgår av beregningene, er det noe usikkert i hvor stor grad trafikken vil bli påvirket i rushtidsperiodene, men begge modellene vil gi bedre kapasitet og trafikkflyt både morgen og ettermiddag.

Byrådet vil anbefale at det innføres en tottrinnsmodell for tidsdifferensierte bompengetakster. Denne modellen er enkel å forstå og enkel å huske for bilister som passerer bompengeringen. Et takstsystem med tre takstnivåer er mer komplisert og vanskeligere å kommunisere til trafikantene og omverden for øvrig, og det er mer usikkert hvordan modellen vil påvirke trafikantenes adferd. Byrådet tror at det vil være enklest for trafikantene å forholde seg til de aktuelle tidsintervallene i en tottrinnsmodell. Det er viktig at

tidsdifferensierte bompengetakster ikke fører til et mer stresset kjøremønster med uheldige konsekvenser for trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

Det er beregnet at modellen med to trinn har en sikkerhetsmargin i bompengainntekter på 6,5 %, mens tretrinnsmodellen har sikkerhetsmargin på 5 %. Den nye ordningen skal ikke føre til endringer i netto bompengainntekter, men være provenynøytral. Siden de beregnede effektene av modellene er noe usikre, vil byrådet anbefale at det gjøres en evaluering av vedtatt modell så snart det foreligger tilstrekkelige erfaringsdata.

Dersom det oppstår vesentlige avvik fra inntektsmålet, må det i stortingsproposisjonen omtales hvordan lokale myndigheter skal få fullmakt til å foreta justeringer i den nye bompengordningen. Byrådet mener det er svært viktig at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune får nødvendige fullmakter til å foreta slike justeringer. Bompengeselskapet må få ansvar for løpende evaluering av den nye ordningen, mens alle justeringer med formål å opprettholde inntektsnivået må avgjøres ved behandling i politiske organer i kommunen og fylkeskommunen. Dersom den nye bompengordningen bare gir små økte inntekter i forhold til å være provenynøytral, vil byrådet anbefale at dette kan justeres ved å utsette den årlige prisøkningen.

Byrådet viser til bystyrets vedtak 26. januar 2015, og vil i tråd med dette vedtaket utarbeide et forslag til økte bompenge på dager med høy luftforurensning. Forslaget vil bli fremmet med henvisning til veglovens § 27.2 og Prop. 81 L (2011-2012) som det er redegjort for overfor.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

Saken legges fram for bystyret med referanse til punkt 3 i bystyres vedtak i sak 204/14.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende 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 luftforurensning, jf. bystyrets vedtak 26. januar 2015.

Dato: 29. januar 2015

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Martin Smith-Sivertsen
byrådsleder

Henning Warloe
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Fagnotat datert 28. januar 2015

Notat fra Statens vegvesen datert 28. januar 2015