



Arkivnr: 2014/22642-2

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	28/17	21.02.2017
Fylkesutvalet	37/17	22.02.2017
Fylkestinget		07.03.2017

Bomringen i Bergen - lågare inntekt i Bergensprogrammet etter innføring av tidsdifferensierte takstar**Samandrag**

Bompengeinntektene i bomringen i Bergen i 2016 er lågare enn føresett og lågare enn i 2015. Med bakgrunn i denne inntektssvikten har Statens vegvesen Region vest utarbeida eit forslag til tiltak for å dekkja opp for inntektstapet (sjå vedlegg). Dette forslaget vart 21.12.2016 sendt til Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Statens Vegvesen har forslått tre ulike løysingar for å betra økonomien og inntektsbortfallet i bomringen: 1.) Auka inntektene ved å justera taksten og oppnå provenynøytralitet, 2) Justera investeringsnivået eller 3) Auka låneopptaket.

Fylkesrådmannen viser til at omlegginga til tidsdifferensierte takstar har gjeve betydeleg redusert trafikk og mindre køar. Det er viktig å oppretthalda denne gunstige trafikale situasjonen. Fylkesrådmannen vil rå ifrå å endra takstane i bomringen no, både KPI justeringa og for å ta igjen inntektstapet, då eit nytt bompengeopplegg for Bergen er under planlegging og truleg vert innført i 2018. Fylkesrådmannen rår til løyvingane til Bergensprogrammet vert redusert med 70 mill. kr. i 2017. Fylkesrådmannen vil koma tilbake til fylkestinget i juni med ei sak om budsjettendring.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til at eit nytt bompengeopplegg, som ein del av byvekstavtalen for Bergensområdet, er under planlegging. Under føresetnad om tilslutning frå Bystyret i Bergen, går fylkestinget i mot å endra takstane i bomringen i Bergen no. Dette gjeld både KPI justeringa og takstendringa for å ta igjen inntektstapet frå 2016.
2. Fylkestinget går inn for å justera ned vedtatt Plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet 2017 med 70 mill. kr. i 2017. Den endelege fordelinga vert vedteke i fylkestinget i juni 2017.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Tiltak mot lavere inntekt i Bergensprogrammet etter innføring av tidsdifferensierte takster

Fylkesrådmannen, 06.01.20167

Bakgrunn

Bompenginntektene i bomringen i Bergen i 2016 er lågare enn føresett og lågare enn i 2015. Med bakgrunn i denne inntektssvikten har Statens vegvesen Region vest utarbeida forslag til tiltak for å dekkja opp for inntektstapet (sjå vedlegg). Forslaga vart 21.12.2016 sendt til Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune for vidare handsaming.

Om inntektssvikten i bomringen

Inntektene i bomringen i Bergen er 626 mill.kr, ved utgangen av november 2016 mot 691 mill. kr. ved utgangen av november 2015. Det er ein nedgang inntekter på 9,4 pst. Ein del av inntektstapet skuldast at auken i talet på elbilar er vesentleg høgare enn det som vart lagt til grunn i 2014 då Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen utarbeida saksgrunnlaget for omlegging til eit tidsdifferensiert takstsystem. Og ein del av inntektstapet skuldast at overføringseffekten frå perioden med høg takst til andre transportmiddel, og til perioden med låg takst, har vore sterkare enn kva som vart lagt til grunn i berekningane frå 2014.

	Passeringer			Inntekt			
	2015	2016	Endring	2015	2016	Endring	
Totalt alle stasjoner	Januar	4 187 551	3 890 218	-7,1 %	61 464 652	54 023 192	-12,1 %
	Februar	3 911 296	3 988 059	2,0 %	57 914 703	56 221 983	-2,9 %
	Mars	4 470 174	3 871 541	-13,4 %	65 866 032	53 258 528	-19,1 %
	April	4 199 342	4 302 099	2,4 %	62 079 327	59 368 034	-4,4 %
	Mai	4 472 464	4 329 451	-3,2 %	65 527 872	58 173 512	-11,2 %
	Juni	4 637 093	4 422 096	-4,6 %	67 672 855	61 386 819	-9,3 %
	Juli	3 490 114	3 298 129	-5,5 %	51 981 918	45 555 566	-12,4 %
	August	4 377 071	4 236 575	-3,2 %	63 986 685	59 206 596	-7,5 %
	September	4 530 204	4 360 964	-3,7 %	65 118 139	60 611 870	-6,9 %
	Oktober	4 574 171	4 355 403	-4,8 %	65 945 838	58 265 241	-11,6 %
	November	4 428 916	4 258 084	-3,9 %	63 214 395	59 850 474	-5,3 %
Sum	47 278 396	45 312 619	-4,2 %	690 772 413	625 921 814	-9,4 %	

Talet på passeringar totalt i bomringen per november har gått ned med 4,2% frå 2015 til 2016, medan elbilpasseringar har auka med omlag 64 %. Passeringar med elbil i prosent av totalpasseringar har i den same perioden auka frå om lag 6 % til omlag 10%.

	Elbilpasseringer			
	2015	2016	Endring	
Totalt alle stasjoner	Januar	185 458	337 355	81,9 %
	Februar	180 694	366 713	102,9 %
	Mars	226 642	356 278	57,2 %
	April	226 412	429 331	89,6 %
	Mai	247 449	429 745	73,7 %
	Juni	268 125	442 026	64,9 %
	Juli	187 207	297 487	58,9 %
	August	282 978	446 652	57,8 %
	September	322 708	497 093	54,0 %
	Oktober	335 071	484 343	44,5 %
	November	345 268	509 779	47,6 %
Sum	2 808 012	4 596 802	63,7 %	

	Elbil andel av total	
	2015	2016
Januar	4,4 %	8,7 %
Februar	4,6 %	9,2 %
Mars	5,1 %	9,2 %
April	5,4 %	10,0 %
Mai	5,5 %	9,9 %
Juni	5,8 %	10,0 %
Juli	5,4 %	9,0 %
August	6,5 %	10,5 %
September	7,1 %	11,4 %
Oktober	7,3 %	11,1 %
November	7,8 %	12,0 %
	5,9 %	10,1 %

Dei trafikale effektane av dei tidsdifferensierte takstane har bidratt til redusert reisetid på grunn av mindre køkøyning. Basert på reisetider for dei tre hovedinnfartsårene til Bergen sentrum fra sør, vest og nord, er køtida redusert med over 50 % sammenlikna med situasjonen før innføring av tidsdifferensierte takstar.

Forslag til løysingar

Statens Vegvesen har forslått tre ulike løysingar for å betra økonomien og inntektsbortfallet i bomringen:

1. Auka inntektene ved å justera taksten og oppnå provenynøytralitet
2. Justera investeringsnivået
3. Auka låneoptaket

Tiltak 1: Auka inntektene ved å justera taksten og oppnå provenynøytralitet

Det er foreslått tre ulike alternativ for å justera taksten – auka i rushtida, auka utanfor rushtida og å auka både i rushtida og utanfor rushtida (sjå s. 5-7 i brevet frå SVV). Statens vegvesen tilrår takstjustering etter alternativ tre, noko som er rekna å gje ei trafikkavvising på omlag 4 prosent.

I takstretningslinjene framgår det at regionane i Statens vegvesen er delegert mynde til å vedta justeringar av takstnivået i takt med prisstigninga. Som hovudregel skal bompengeselskapet årleg vurdere takstane med utgangspunkt i selskapet sin økonomi og Stortinget sine føresetnader frå handsaminga av bompengeproposisjonen. I Prop 143S (2012 – 2013) «Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.», står det at

«Av takstretningslinjene går det fram at Statens vegvesen, etter søknad frå bompengeselskapet, kan justera takstane i tråd med konsumprisindeksen. I denne proposisjonen er det lagt til grunn at ei slik prisregulering blir gjennomført.»

For takstjustering utover KPI¹ indeksen framgår det at:

«Alle endringer i takst- og rabattsystemet utover justeringer i henhold til konsumprisindeksen (delkapittel 7.2), skal godkjennes av Vegdirektoratet.»

I Prop. 1 S (2015-2016) Samferdselsdepartementet er det føresett at takstane vert justerte for å oppnå provenynøytralitet (dvs. same inntekt som før tidsdifferensieringa):

«Det er en forutsetning at bompengeinntektene etter innføring av tidsdifferensierte takster er tilstrekkelige til å ivareta bompengeselskapet sitt økonomiske ansvar. Dersom innføringen gir svakere økonomi enn lagt til grunn, vil forslag til reviderte takster bli lagt fram for lokale myndigheter før Statens vegvesen Vegdirektoratet fatter nytt takstvedtak.»

Men det er ikkje i sagt noko i Prop. 1 S (2015-2016) om kor tid eit slikt forslag til reviderte takstar må leggest fram ved inntektssvikt.

Tiltak 2: Justera investeringsnivået

Statens vegvesen har utarbeida eit forslag til å redusera aktiviteten på programområda i Bergensprogrammet:

«Det vil ikke være mulig å redusere totalkostnadene i prosjekt der det er inngått kontrakt med entreprenør og omfanget av større, kostnadskrevende prosjekt i avslutningsfasen er spesielt stort under programområdene i året som kommer. Likevel er det rom for å tilpasse oppstarten i tiltak slik at behovet for reduksjon kan oppnås.»

¹ KPI (konsumprisindeksen) er eit mål for prisnivået til konsumprodukt og viser prisutviklinga på varer og tenester som private hushaldningar etterspør. Den prosentvise endringa i KPI vert ofte brukt som eit generelt mål for inflasjonen i økonomien.

Det kan være behov for budsjettjusteringer i 2017:

- Hjellestadvegen reduseres med 25 mill. kr i fylkestinget i juni.
- Bybanen III reduseres med 45 mill. kr. i bompenger og økes med 45 mill. kr i fylkeskommunale midler/belønningsmidler i fylkestinget i juni/oktober.
- Programområdene reduseres med 45 mill. kr i juni-/oktobertinget.
(Prognosene ved 1. og 2. tertial vil da kunne legges til grunn for salderinger på enkelttiltak).

Ved dette grepet kan utarbeidede plan- og byggeprogram for 2017 legges til grunn og en samlet reduksjon i bompengene på 70 mill. kr i 2017 kan være mulig å oppnå. Bergensprogrammet revideres og inkluderes i kommende byvekstavtale (tidligere bymiljøavtale og byutviklingsavtale) for Bergen. Gjennom denne revisjonen vil det være anledning til å fullfinansiere prosjekt, dersom disse ikke blir fullfinansiert innenfor dagens økonomiske ramme.»

Tiltak 3. Auka låneopptaket

Å auka låneopptaket er eit anna potensielt alternativ for å kompensera for inntektsbortfallet i bomringen. Statens vegvesen meiner at det ikkje er eit reelt alternativ å auka låneopptaket (alt. 3), fordi dagens lånebelastning i Bergensprogrammet er høg (vel 5 mrd. kroner).

Lokalpolitisk uttale

Bergen kommune legg opp til å handsama forslaga frå Statens vegvesen i byrådet 23. februar og i bystyret 22. mars.

Statens vegvesen si tilråding

Statens vegvesen tilrår følgjande:

«Statens vegvesen, Region vest anbefaler at det legges frem sak til lokalpolitisk behandling der justering av takstene i bomringen i Bergen blir gjennomført for å sikre provenynøytralitet etter omlegging til tidsdifferensierte takster. Statens vegvesen anbefaler en justering av taksten med kr 6, som vist i alternativ 3 i dette notatet, fra kr. 19 til kr. 25 utenom rushtiden, samt fra kr. 45 til kr. 51 i rushtiden definert fra 06:30 til 09:00 og fra 14:30 til 16:30 på yrkesdøgn. I tillegg gjennomføres prisjustering i tråd med KPI som utgjør kr 1 utenfor rushtiden og kr 2 i rushtiden for takstgruppe 1. Ny takst blir kr 26 utenom rushtid og kr 53 i rushtid. Taksten for tunge kjøretøy er to ganger taksten for lette kjøretøy. Dersom det ikke er ønskelig å justere takstene nå, anbefales det at KPI-justering av taksten gjennomføres, og at plan- og byggeprogram for 2017, med grepet skissert under tiltak 2 legges til grunn for aktivitetene i 2017.»

Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen viser til Prop1 S (2015 – 2016). Her vart det føresett at tidsdifferensieringa av bomtakstane i Bergen skulle vera provenynøytral (gje lik bompenginntekt) og at bompenginntektene etter innføring av tidsdifferensierte takstar skulle vera tilstrekkelege til å ivareta bompengeselskapet sitt økonomiske ansvar. Det vart vidare føresett at om innføringa gir svakare økonomi enn lagt til grunn, vil forslag til reviderte takstar bli lagt fram til lokalpolitisk handsaming før Statens vegvesen Vegdirektoratet fattar nytt takstvedtak.

Tidsdifferensieringa har gjeve eit uføresett inntektstap, som saman med reduserte inntekter grunna sterk auke i elbilandelen i bomringen i Bergen, gjer det naudsynt å auka låneopptaket, redusera (ev. skyva på) investeringane i Bergensprogrammet eller oppjustera takstane, særleg om inntektsbortfallet vil vedvara i tida framover.

Bergen Bompengeselskap AS har lånt det som er råd innanfor gjeldande garantiramme på 5,8 mrd. kr. Hordaland fylkeskommune har høg gjeldsgrad og eit stort samla garantiansvar. Fylkesrådmannen vil ikkje rå til at garantiramma vert utvida no.

Fylkesrådmannen vil også rå ifrå å endra takstane i bomringen no, både KPI justeringa og for å ta igjen inntektstapet, då eit nytt bompengeplegg for Bergen er under planlegging. Fylkesrådmannen viser til at det pågår forhandlingar for å få til ein byvekstavtale for Bergensområdet. I tillegg til at dette er ei ordning med statleg delfinansiering av store kollektivprosjekt, gange og sykkeltiltak m.m., så er det også føresett

lokal delfinansiering gjennom bompengeneinnkreving. Fylkesrådmannen legg opp til at sak om nytt bompengelopplegg, inklusive nye takstar, knytt til byvekstavtalen for Bergensområdet, kan fremjast for fylkestinget i juni 2017. I det nye bompengelopplegget er det aktuelt å etablere fleire innkrevingpunkt og å miljødifferensiere takstane. Det er aktuelt å betale ein særskild takst for elbilpasseringar i bomringen, om det blir heimel for det. Føresett at Stortinget handsamar byvekstavtalen hausten 2017, kan innkrevinga etter nye takstar og nytt takst- og rabattsystem starta opp tidleg i 2018. Innkreving i ev. nye bomstasjonar vil først kunna skje nokre månadar seinare.

Mykje av bompengane i Bergensprogrammet er bundne opp til å finansiere dei store prosjekta Bybanen og Ringveg vest. Det er ikkje særleg ønskeleg, men det er til ei viss grad mogleg å redusere løyvingane eller utsetje løyvingane, slik Statens vegvesen har vist på s. 8 i brevet frå 21.12.2016 - t.d. i høve til Hjellestadvegen. Det er ikkje uvanleg at produksjonen blir lågare enn budsjettert – som oftast handlar det om at enkelte prosjekt i portefølja blir forsinka. Fylkesrådmannen rår til at løyvingane i Bergensprogrammet vert redusert med 70 mill. kr. i 2017. Fylkesrådmannen vil koma tilbake til fylkestinget i juni med ei sak om budsjettendring.