



Arkivnr: 2017/3552-1

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		08.06.2017
Fylkesutvalet		13.06.2017
Fylkestinget		13.06.2017

**Bompengesøknad for ny bypakke i Bergen, perioden 2018 - 2037****Samandrag**

Fylkesrådmannen legg her fram bompengesøknad for ny bypakke i Bergen for perioden 2018 til 2037, datert 12.mai. 2017 (sjå vedlegg), til fylkespolitisk handsaming. Innkrevjinga i dagens bomring i Bergen gjeld fram til 2025, men grunna store investeringsbehov og inngåing av 1. generasjons byvekstavtale for Bergen, som erstattar dagens Bergensprogram, er det no behov for å revidera bompengoordninga i Bergen. Søknaden er utarbeida av Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Fylkesrådmannen viser til eiga sak om byvekstavtale for Bergen. Det er føresett at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune sluttar seg til finansieringsopplegget for ny byvekstavtale - som inneber statleg bidrag, utviding av bomringen i Bergen og nye takstar og takstgrupper - før byvekstavtalen kan signerast. Bompengesøknaden vert lokalpolitisk handsama i Bergen kommune før søknaden vert handsama i dei fylkespolitiske organa i Hordaland. Etter lokalpolitisk handsaming vert bompengesøknaden sendt over til Vegdirektoratet for vidare handsaming og ekstern kvalitetssikring, KS2. Det er føresett at Stortinget skal vedta bompengesøknaden i løpet av 2017.

I bypakken for Bergen er det lagt opp til at det skal investerast for om lag 29 mrd.kr. i perioden 2018 -2037. Investeringsporteføljen er finansiert med statlege midlar, bompengar og fylkeskommunale midlar. Staten vil forplikta seg til å finansiera om lag 13,5 mrd. kr. i 20 årsperioden. Bompengbidraget er 11 mrd. kr og brutto bompengar er 20 mrd. kr, dvs. 1 mrd. i året. Fylkeskommunen sitt bidrag er på om lag 5,5 mrd. kr. Årleg fylkeskommunalt bidrag er 255 mill. 2017 kr. Prosjektporteføljen per i dag består av bybaneutbygging til Fyllingsdalen og til Åsane, kollektivinfrastruktur i vest, bymiljøtnell/trafikkkløysing i sentrum, programområde m.m. samt eit økonomisk bidrag til Ringveg øst.

Det vert etablert 14 nye bomstasjonar og takstane vert miljødifferensierte. Takstane i dei nye ytre bomstasjonane vert ikkje tidsdifferensierte. Innkrevjinga i dei nye bomsnitta vil truleg ikkje kunna starta opp før om lag eit år etter at bompengeproposisjonen er vedteke i Stortinget. Nye takstar kan innførast på eit tidlegare tidspunkt i eksisterande bomsnitt. Innkrevjinga er føresett avslutta i 2037. Det er lagt opp til at elbilar/hydrogenbilar i takstgruppe1 (lette køyretøy) skal betala bompengar når talet på elbilpasseringar i bomringen vert over 20%- truleg rundt år 2020. Elbilar/hydrogenbilar i takstgruppe 2 (tunge køyretøy) betalar ikkje bompengar.

Fylkesrådmannen rår fylkestinget til å tilrå bompengesøknaden datert 3.5.2017 for ny bypakke for Bergen, 2018 -2037. Det er i bypakken for Bergen ikkje lagt opp til å utvida garantiramma. Men garantiperioden må utvidast. Fylkesrådmannen tilrår at fylkestinget utvidar garantiperioden til 2037.

### **Forslag til innstilling**

1. Fylkestinget tilrår bompengesøknaden datert 12.5.2017 for ny bypakke for Bergen, 2018 -2037.
2. Fylkestinget utvidar garantiperioden for bomringen i Bergen til 2037.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

#### Vedlegg

- 1 Vedlegg - Ny bypakke for Bergen 12052017

## Fylkesrådmannen, 15.05.2017

### Bakgrunn

Fylkesrådmannen legg her fram bompengesøknad for ny bypakke i Bergen for perioden 2018 til 2037, datert 12.mai. 2017 (sjå vedlegg), til fylkespolitisk handsaming. Innkrevjinga i dagens bomring i Bergen gjeld fram til 2025, men grunna store investeringsbehov og inngåing av 1. generasjons byvekstavtale for Bergen, som erstattar dagens Bergensprogram, er det no behov for å revidera bompengoordninga i Bergen. Søknaden er utarbeida av Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Fylkesrådmannen viser til eiga sak om byvekstavtale for Bergen. Det er føresett at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune sluttar seg til finansieringsopplegget for ny byvekstavtale - som inneber statleg bidrag, utviding av bomringen i Bergen og nye takstar og takstgrupper - før byvekstavtalen kan signerast. Bompengesøknaden vert lokalpolitisk handsama i Bergen kommune før søknaden vert handsama i dei fylkespolitiske organa i Hordaland. Etter lokalpolitisk handsaming vert bompengesøknaden sendt over til Vegdirektoratet for vidare handsaming og ekstern kvalitetssikring, KS2. Det er føresett at Stortinget skal vedta bompengesøknaden i løpet av 2017.

### Om byvekstavtalen i høve til bypakken

Gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 vart det lagt opp til å etablere bymiljøavtale mellom stat, fylkeskommunar og dei ni største byområda i Noreg. Ordninga vart presentert som ei ny tilnærming for å oppnå betre samordning av verkemidla i transportpolitikken, med føremål å styrke satsinga på transportutfordringane i byområda.

Regjeringa orienterte gjennom pressemelding av 12. desember 2016, om at arbeidet med bymiljøavtalar og byutviklingsavtalar vart slått saman til byvekstavtalar. Byutviklingsavtalar var eit initiativ frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og hadde som føremål å sikre meir forpliktande samarbeid mellom forvaltningsnivåa om ei berekraftig arealutvikling, som legg til rette for redusert transportbehov.

31. januar 2017 orienterte Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet hadde fått mandat til å starte forhandlingar om byvekstavtale for Bergen, med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Første forhandlingsmøte vart gjennomført 10. februar, og det har i alt vore halde sju forhandlingsmøte. Det ligg no føre eit utkast til avtale som partane er samde om (sjå eiga sak)

Tidsavgrensinga for byvekstavtalen (2017-2023) er knytt til utløpet av inneverande NTP-periode. Ei viktig grunngeving for å inngå ny byvekstavtale kort tid før Stortinget vedtar ny NTP, er at Bergen treng finansiering i 2018 til både Bybanen til Fyllingsdalen og prosjekt innanfor programområda. Dette ville vere særskilt krevjande å få til dersom avtaleforhandlingar skulle venta til ny NTP er vedteke. Ein foreslår difor at det vert inngått ein 1. generasjons avtale no, som om kort tid skal reforhandlast på grunnlag av ny NTP. Deretter vil byvekstavtalen verta reforhandla kvart fjerde år, i takt med rullering av NTP.

Framlegget til ny bypakke har 20 års varigheit og dermed eit langt meir langsiktig perspektiv enn framlegget til byvekstavtalen. Bypakken med det lokale finansieringsgrunnlaget, vil i utgangspunktet ligga fast i samband med dei første rulleringane av byvekstavtalen. Dette inneber at framlegg til ny bypakke omfattar framlegg til langt fleire store investeringsprosjekt enn det som ligg i byvekstavtalen.

### Om bompengesøknaden

#### [Investeringsprosjekt](#)

Basert på utgreiningane KVU for Bergensområdet «*Kjuagutt og stril, mindre bil*», Framtidig Bybanenett i Bergensområdet, Utredning Ringveg øst og E39 nord i Åsane og NTP 2014-2023 / framlegg til NTP 2018-2029 er det identifisert ein mogleg prosjektportefølje for den nye bypakken. Prosjekta er også støtta av samfunnsdelen i kommuneplanen, Kollektivstrategi for Hordaland, Regional areal- og transportplan, og den politiske plattformen for Byrådet i Bergen kommune og avtalen mellom samarbeidspartia i Hordaland fylkeskommune.

I bypakken for Bergen er det lagt opp til at det skal investerast for om lag 29 mrd.kr. i perioden 2018 -2037:

## Samla finansiering

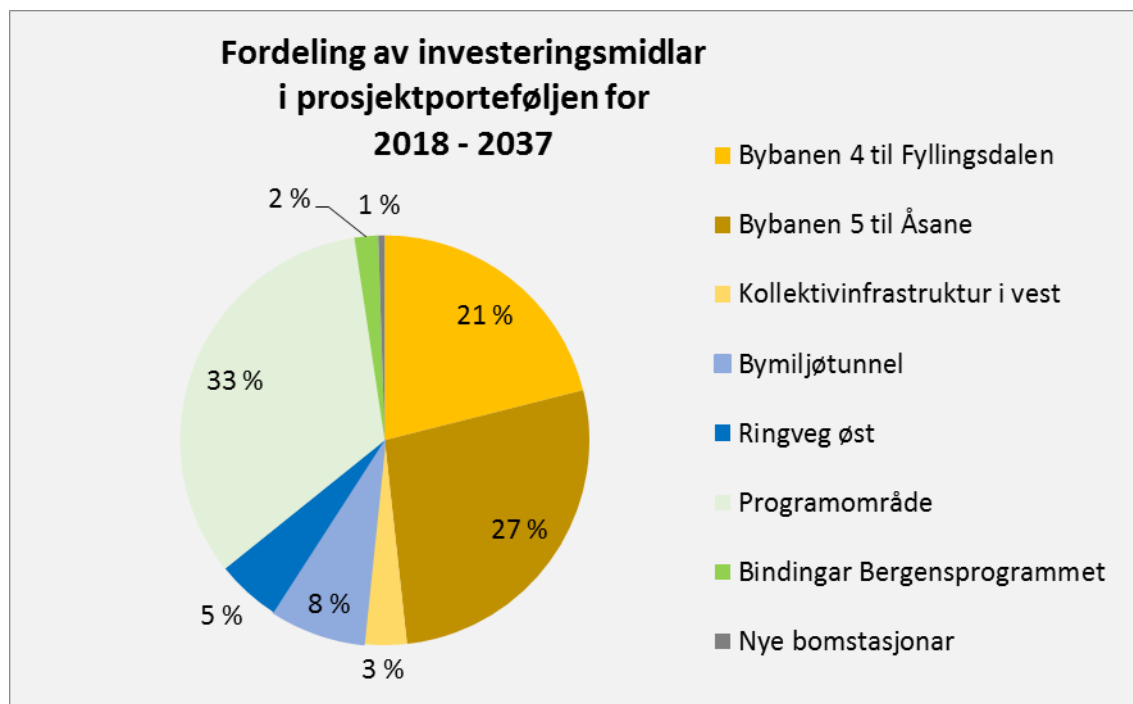
Prosjektportefølje i mill.kr.	Investering	Stat	Bompengar	Fylkeskommune
Bybanen 4 til Fyllingsdalen	6200		3100	3100
Bybanen 5 til Åsane	8000		4000	4000
Kollektivinfrastruktur i vest	1000		500	500
Bymiljøtunnel	2200			2200
Ringveg øst	1500			1500
Programområde	9824		4864	0
Bindingar Bergensprogrammet	550			550
Nye bomstasjonar	150			150
Belønningsmidlar, 1/4 til investering:			1000	
Fråtrekk, ikkje spesifisert på prosjekt - finansiert av belønningsmidlar			-1000	
<b>SUM:</b>	<b>29424</b>		<b>13464</b>	<b>4960</b>
Finansiering i %:	100 %		46 %	37 %
				17 %

Det er føresett 1 mrd. kr. i belønningsmidlar som vert nytta til investeringar og som vert trekt ut av prosjektkostnadane i bompengokolonna ovanfor, då det ikkje er lagt inn eigne prosjekt som skal finansierast av bidraget frå belønningsmidlane.

## Bompengar:

Prosjekt (i tillegg kjem bindingar og opprusting bomstasjonar på 700 mill.kr)	2018-2021	2022-2029	2030-2037	2018-2037
<b>Store fylkeskommunale kollektivtiltak (føresett 50% statleg finansiering)</b>				
Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen	2 300	800		3 100
Bybanen byggetrinn 5 til Åsane		4 000		4 000
Kollektiv vest		175	325	500
Sum store fylkeskommunale kollektivtiltak				7 600
<b>Vegtiltak fylkesveg</b>				
Bymiljøtunnelen			2200	2 200
<b>Vegtiltak riksveg</b>				
Ringveg Øst (bidrag frå bypakken)		450	1050	1 500
Sum vegtiltak				3 700
<b>Sum prosjekt totalt</b>	<b>2 300</b>	<b>5 425</b>	<b>3 575</b>	<b>11 300</b>
- Belønningsmidlar	200	400	400	1 000
<b>Sum bompengar</b>	<b>2 100</b>	<b>5 025</b>	<b>3 175</b>	<b>10 300</b>

Bypakken skal stø opp om mindre bilbruk, ved at det vert satsa tungt på utbygging av kollektivinfrastruktur. Bybanen (byggetrinn 4 og 5 og bindingar) utgjer om lag 52% av investeringsporteføljen. I tillegg kjem kollektivprosjekt under programområda. Vidare bybaneutbygging - byggetrinn 4 og byggetrinn 5 - er dei store utbyggingsprosjekta i bypakken med tilsaman 14,2 mrd. kr. (48%) av investeringsporteføljen. Vegprosjekta (bidrag til Ringveg øst, Bymiljøtunnelen og bindingar til Ringveg vest og Hjellestadvegen) utgjer om lag 13,5 mrd. kr. av investeringsporteføljen.



### Nye prosjekt

Prosjektporteføljen inneheld følgjande nye prosjekt:

1. Bybanen byggetrinn 4 fra Bergen til Fyllingsdalen – 6,2 mrd.
2. Bybanen byggetrinn 5 fra Bergen til Åsane – 8 mrd.
3. Kollektivinfrastruktur i vest («Kollektiv vest») – 1 mrd.
4. Bymiljøtunnel / trafikklysing sentrum – 2,2 mrd.
5. Ringveg øst – bidrag frå bypakken 1,5 mrd.

### Bybanen

Av dei store prosjekta i porteføljen er det berre Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen som har reguleringsplan (2. gangs behandling og vedtak av plan i juni 2017). Dei andre prosjekta er basert på utgreiingane nemnt ovanfor, og det er store uvisse knytt til konkrete løysingar, kostnader og framdrift.

Bybanen byggetrinn 4 frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen er 10,8 kilometer lang og har ni nye haldeplassar, inkludert mellombels haldeplass i Kaigaten. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel. Den planlagde traséen bind saman Fyllingsdalen som bydel med Bergen sentrum via område med tunge arbeidsplasskonsentrasjonar (Haukeland universitetssjukehus, helseklynga på Årstad, Høgskulen på Vestlandet, avdeling på Kronstad) og Mindemyren med planar om storstilt byutvikling i åra framover.

For Bybanen byggetrinn 5 frå Bergen ligg det føre traséval for to av tre delstrekningar. Dette gjeld delstrekninga sentrum, med vedtak om dagtrasé over Bryggen og Torget (alternativ 1Aa), samt delstrekning Åsane, med vedtatt trasealternativ 2C. Når det gjelder delstrekning Sandviken, har bystyret bedt om tilleggsutgreiingar før det blir tatt stilling til val av trasé. Desse utgreiingane er gjennomført, og det vert førebudd sak til bystyret om val av trasé på denne siste delstrekninga. Etter at bystyret har gjort slikt vedtak, vil det bli meldt oppstart på reguleringsplan for heile strekninga samla.

### «Kollektiv vest»

«Kollektiv vest» er brukt som nemning på løysinga for å dekkja behovet som ein forventar vert synleggjort i pågåande kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Her har ein korkje valt teknologiløysing eller trasé, og det er følgjeleg ikkje gjennomført konsekvensutgreiingar. Det er førebels ikkje tatt stilling til kor tid dette prosjektet skal realiserast, men om det vert valt eit konsept som inkluderar ei forlenging av Bybanen, vil prinsippet om kontinuerleg Bybaneutbygging vera relevant, og

oppstart etter at Bybanen til Åsane er ferdigstilt kan vera aktuelt. Då det ikkje ligg føre politiske vedtak knytt til val av løysing er det vanskeleg å gje et kostnadsestimat for dette prosjektet. Det vert førebels sett av 1 mrd. kr. Sjølv om ein enno ikkje kjenner innhaldet i dette prosjektet, kan ein likevel rekna med at 1 mrd. ikkje er tilstrekkeleg til ei fullfinansiering av et høgkvalitets kollektivsystem. Det vil følgjeleg bli aktuelt å revidera pakken for å kunne realisera «Kollektiv Vest». En legg opp til å koma tilbake til Stortinget med ein revisjon av bompengepakken når planavklaring og finansiering av prosjekta ligg føre.

### [Bymiljøtunnelen](#)

Bymiljøtunnelen er lagt inn med kostnaden som er anslått i 2015. Men det er framleis uvisst kva trafikkløysinga vert for å få mindre biltrafikk i sentrum. Trafikkløysinga i sentrum kan bli ein bymiljøtunnel eller ei anna løysing.

### [Ringveg øst](#)

Ringveg øst omfattar no tre riksvegstrekingar mellom Rådal og Klauvaneset (Nordhordlandsbrua):

- E39 Rådal-Arna
- E16 Arna-Vågsbotn
- E39 Vågsbotn-Klauvaneset

Dette er tre store riksvegprosjekt som liten grad (1,5 mrd. kr) er finansiert innanfor bypakken<sup>1</sup>. Ringveg øst skal ikkje ha hovudfinansieringa si frå bypakken, men vil ha eit eige bompengeplegg. Frå utgreiinga om Ringveg øst går det fram at Ringveg øst berre vil avlasta Bergen sentrum for trafikk om bompengetakstane på Ringveg øst er tilstrekkelege låge i høve til bomtakstane i bomringen i Bergen. Det er difor tenkt at bompengoordninga i bypakken i Bergen skal kunna gje eit kontantbidrag til den bompengoordninga som vert etablert for Ringveg øst. Dette er omlag den same modellen som er valt for E18 der Oslopakke3 også går inn med eit lite bidrag. Bomringen i Bergen vil kunna subsidiera Ringveg øst for å få trafikken vekk frå sentrum og Bergensdalen.

### [Programområda](#)

Programområda omfattar tiltak innanfor gange, sykkel, kollektiv, trafikktryggleik, planlegging, kommunikasjon og mobilitetsrådgjeving. I samsvar med porteføljestyingsprinsippet er det opna for å kunna bruka bompengemidlar til programområde og drift av kollektiv.

### [Gamle prosjekt \(bindingar\)](#)

Frå prosjektet Ringveg vest (Dolvik – Liavatnet) er prognosen på kostnader som står igjen 110,5 mill. kr.

Bybanen byggetrinn 3 (Lagunen – Flesland) har ei binding på mellom 170 og 270 mill. kroner.

Prosjektet Fv556 Hjellestadvegen er et vegutbetningsprosjekt med etablering av gang- og sykkelveg på strekninga frå Blomsterdalen til Ådland bru. Prosjektet har vore på anbod og samla kostnad er venta å bli om lag 161 mill. kroner. Av dette vil om lag 45 mill. koma i 2017. Prosjektet er venta ferdigstilt i 2019.

### [Finansiering av investeringsprosjekta](#)

Investeringsporteføljen er finansiert med statlege midlar, bompengar og fylkeskommunale midlar. Staten vil forplikta seg til å finansiera om lag 13,5 mrd. kr. i 20 årsperioden. Bompengebidraget er 11 mrd. kr og fylkeskommunen sitt bidrag er på om lag 5,5 mrd. kr.

### **Nærmare om det fylkeskommunale bidraget i bypakken**

Hordaland fylkeskommune sitt bidrag i bypakken er på 255 mill. 2017-kr per år. Midlane vil bli indeksregulert. Det fylkeskommunale bidraget skal hovudsakleg gå til programområdetiltak, men skal også kunne omfatta investeringar i Bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i

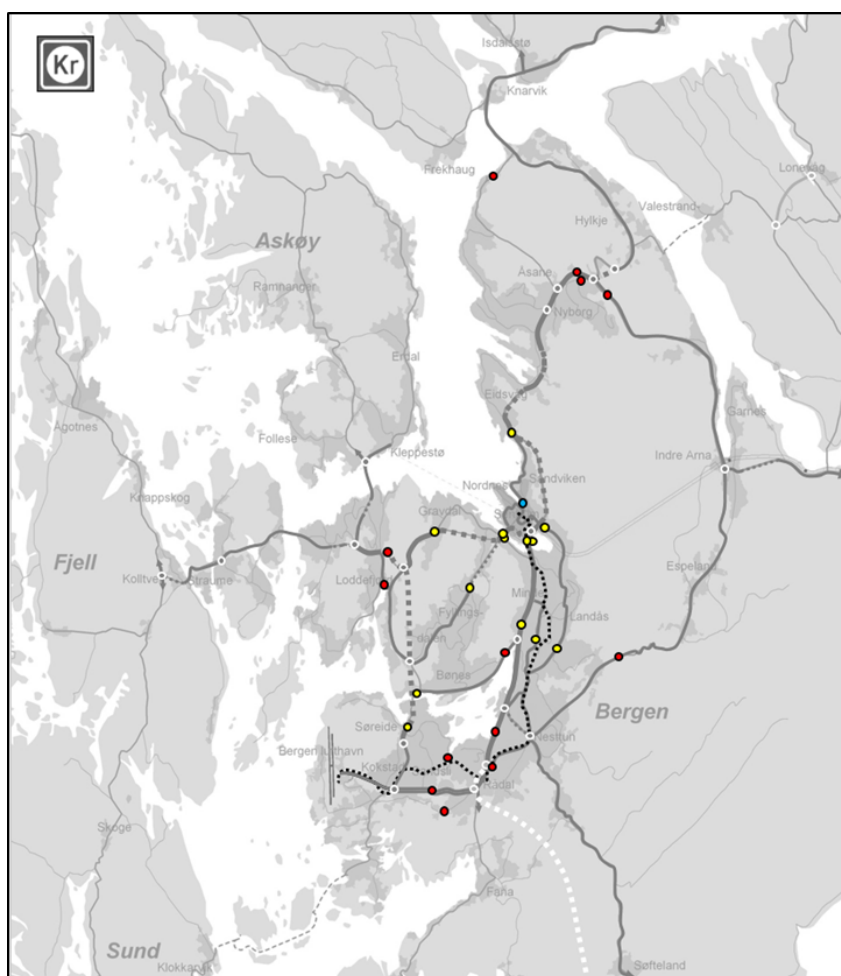
<sup>1</sup> Heile Ringveg øst vart i 2016 kostnadsrekna av Statens vegvesen til 19 -26 mrd. kr.

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39ringvegost/nyhetsarkiv/utgreiing-om-ringveg-%C3%B8st-og-e39-nord-i-%C3%A5sane-til-h%C3%B8yring>

kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen. Ved reforhandling av byvekstavtalen, seinast våren 2018, vil det fylkeskommunale bidraget bli vurdert med utgangspunkt i dei økonomiske rammene som inngår i Regional transportplan Hordaland 2018-2029.

### Nye bomstasjonar

I dagens bomring i Bergen vert det kravd inn bompengar i 14 bomstasjonar. Det vert kravd inn bompengar i retning mot sentrum, med unnatak av to bomstasjonar – Michael Krohnsgt. og Damsgårdsveien, der innkrevjinga er i retning mot Danmarks plass. I bypakken legg ein no opp til å utvida bomringen med 14 nye bomstasjonar:



1. Fv243 Tellevikvegen
2. Fv267 Åsamyrane
3. E39 Åsanevegen
4. E16 Arnavegen
5. Fv580 Hardangervegen
6. Rv555 Strategen, Loddefjord
7. Fv558 Lyderhornsvegen
8. Fv556 Straumeveien
9. Rv580 Fritz C. Riebers veg
10. Fv582 Fanavegen
11. Rv580 Flyplassvegen
12. Fv172 Grimseidvegen
13. Fv179 Steinsvikvegen
14. Torget/Bergen sentrum

Bomringen vert utvida med fleire stasjonar for å få inn meir bompengar, men også for å få

jamnare geografisk fordeling av innkrevjinga, meir i samsvar med nytteprinsippet. Dei som har nytte av bompengane skal betala bompengar og dei som betalar bompengar skal ha nytta av det dei betalar for.

Det blir lagt opp til innkrevjing mot sentrum, som i dag (med unnatak av ny bomstasjon i Bergen sentrum, Torget- området). Konkret forslag til plassering av bomstasjon i Bergsen sentrum vil bli lagt fram for bystyre og fylkesting på eit seinare tidspunkt .

Trafikanten betalar ein gong innanfor ein time (timesregelen). Passeringstaket vert som i dag - maksimalt 60 passeringar pr. kalendermånad pr. køyretøy.

Innkrevjinga i dei nye bomsnitta vil truleg ikkje kunna starta opp før om lag eit år etter at bompengeproposisjonen er vedteke i Stortinget. Det er planen at nye bomstasjonar vert sett i drift

samstundes og så snart det er praktisk mogleg. Nye takstar kan innførast på eit tidlegare tidspunkt i eksisterande bomsnitt. Innkrevjinga er føresett avslutta i 2037. For fleire detaljar – sjå vedlegg.

## Takst – og rabattsystem

### Takstsystem

Tidsdifferensieringa av bompengetakstane frå 1. februar 2016 har gjeve betre framkome for sentrumsretta trafikk og i tillegg er ureininga frå biltrafikk i saktegåande kø mot sentrum redusert. I bypakken legg ein opp til å halda fram med tidsdifferensierte takstar. Gjennom byvekstavtalen er det også semje om å innføra miljødifferensierte bompengetakstar så snart lovverket gjev heimel til det<sup>2</sup> og det vert teknisk mogleg å krevja inn slike takstar. Transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget har frist til 16.5.2017 til å gje innstillinga si til forslaget om endringa i veglova. Stortinget vil handsama lovendringa 23.mai 2017.

Det er likevel lagt opp til at det ikkje skal betalast bompengar for passeringar med nullutsleppskøyretøy (elbil/hydrogen) i Bergen før andelen er passert 20 % i bomringen – truleg rundt år 2020. Det er ikkje lagt opp til at tidsdifferensieringa skal gjelda for dei nye ytre bomsnitta. Om ein trafikant passerar ein bomstasjon i perioden med høg takst skal den høge taksten betalast, uavhengig av om trafikanten har passert ein bomstasjon med låg takst i timen før passering av stasjonen med høg takst. Per i dag er ikkje det teknisk mogleg at dei som passerer i ytre ring (ikkje rushtidssats) betalar rushtidssats i indre ring. Timeregelen slettar indre ring passeringa, slik at bompengeselskapet ikkje kan fakturera mellomlegget (rushtidstakst indre ring minus takst ytre ring). Det er i bompengesøknaden føresett at dette tekniske problemet vert løyst, visst ikkje vert inntektene noko lågare enn føresett. Det er også ein del personvernutfordringar i høve til å få på plass ei teknisk løysing, som stettar krav i personvernforordninga som vert gjeldande i 2018.

### Takstar

Det er foreslått at takstane for dei lette dieselskøyretøya vert 5 kroner høgare enn takstane for bensin- og hybridbilar. En slik differensiering vil stimulera til raskare utbytting av dieselskøyretøya, noko som er ønskjeleg for å betra den lokale luftkvaliteten. Det vil bli vurdert om forskjellen evt. bør aukast ytterlegare. For lette skøyretøy legg ein ikkje opp til å skilja mellom Euro 6 og andre dieselskøyretøya, då testar viser at Euro 6-biler ureinar langt meir enn det dei er godkjente for (opptil 20 gonger meir ifølgje TØI).

	Elbilandel < 20 pst.		Elbilandel > 20 pst.	
Takstgruppe 1	Utanfor rush*	Rush	Utanfor rush	Rush
El / Hydrogen	0	0	10	20
Bensin	23	48	23	48
Diesel	28	53	28	53
Takstgruppe 2	Utanfor rush	Rush	Utanfor rush	Rush
El / Hydrogen	0	0	0	0
Euro VI	35	70	35	70
Euro V og eldre	65	115	65	115

\*Rushtida er definert som 06:30 – 09:00 og 14:30 – 16:30. Unnataket er laurdagar, sundagar og heilagdag/offisielle fridagar.

For tunge skøyretøy er det foreslått å oppretthalda fritak for avgifter for alle nullutsleppskøyretøy. Vidare er det foreslått at tunge skøyretøy i Euro VI-klassen skal ha langt lågare avgift enn tunge skøyretøy Euro V og eldre. Dette er gjort for å stimulera til overgang til tunge skøyretøy i Euro VI-klassen og premiera dei som allereie har valt denne typen skøyretøy. Tunge skøyretøy med Euro VI har langt lågare utslepp enn Euro V og eldre. I dagens bomring betalar eit tungt skøyretøy kr. 81 for passering i rushtida ved betaling på etterskott og kr. 72 ved innbetaling av forskott på kr. 4000. I forslaget til nye takstar betalar eit tungt skøyretøy kr. 70 for passering i rushtida om skøyretøyet har Euro 6 motor og kr.115 om skøyretøyet har Euro 5 eller eldre motor.

<sup>2</sup> Sjå lovforslaget: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=68491>



### Rabattsystem

Gjennom handsaminga av Prop. 1 S Tillegg 2/ Innst. 13 S (2015-2016) har Stortinget slutta seg til at det vert innført eit nytt takst- og rabattsystem for bompengeprojekt. I det nye systemet legg ein opp til ei standardisering av rabattar og fjerning av lokale særordningar. Det nye takst og rabattsystemet gjeld for alle prosjekt som vert lagt fram for Stortinget etter 6.11.15. Det nye takst- og rabattsystemet inneber at forskottsinnbetalinga fell vekk, brikkerabatten vert auka frå 10 til 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 og det vert ikkje gjeve rabatt til takstgruppe 2.

### Prisvekst og prisjustering av takstar

Av takstretningslinjene går det fram at Statens vegvesen, etter søknad frå bompengeselskapet, kan justera takstane i tråd med konsumprisindeksen. Det er føresettt at takstane vert prisjusterte i samsvar med konsumentprisindeksen. Slik regulering kan gjennomførast utan lokalpolitisk behandling. Regionane i Statens vegvesen er delegert mynde til å vedta justeringar av takstnivået i takt med prisstigninga. Som hovudregel skal bompengeselskapet årleg vurdera takstane med utgangspunkt i selskapet sin økonomi og Stortinget sine føresetnadar frå handsaminga av bompengeproposisjonen

### Finansieringsanalyse

Trafikkstraumen gjennom det nye bompengesystemet i Bergen er føresettt å generera ein inntektsstrøm på om lag 1,03 mrd. 2016-kroner årleg. Over innkrevjingsperioden vil det bli kravd inn om lag 20,1 mrd. kroner i bompengar, der 11 mrd. går til nye investeringar. Det er føresettt nullvekst i biltrafikken. Det er berekna at årlege innkrevjingskostnadar i nytt bompengesystem vil vera om lag 3 mill. kroner per bomstasjon. Totalt over innkrevjingsperioden utgjer innkrevjingskostnadane om lag 1,6 mrd. Finansieringskostnadane er om lag 7,5 mrd. kr. i perioden.

#### Millioner 2016-kroner

Oversikt over inntekter og kostnader	
Investeringskostnader	29 424
Netto rentekostnader	7 467
Innkrevingskostnader	1 612
Offentlige midler	18 424
Brutto bompengar	20 078
Bompengebidraget	11 000

I berekningane er det lagt til grunn en berekningsteknisk lånerente på 4,5 pst. fram til 2022. Frå 2023 – 2026 er det lagt til grunn 5,5 pst. og frå 2027 6,5 pst. Innskottsrenta er berekna til 1,5 pst. til og med 2026 og 2,5 pst. frå 2027. Det er i berekningane lagt til grunn ein prisvekst på 2,5 pst. for prosjektkostnadane og bompengetaksten.

### Styring

Den nye bypakken skal styrast etter porteføljestyingsprinsippet. Dette inneber forslag til prioriteringa av prosjekta i pakken skal baserast på om prosjekta bidreg til måloppnåing, tilgjengelege midlar, samfunnsøkonomisk nytte og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Den løpande prioriteringa vert gjort ved utarbeidinga av firårige handlingsprogram som vert årleg rullert gjennom vedtak i bystyre og fylkesting. Handlingsprogrammet vert lagt til grunn for Stortinget sine løyvingar over statsbudsjettet.

### Tidlegare fylkespolitiske vedtak om bompengar i Bergen

Fylkestinget har fleire gonger gjort vedtak om å utvida investeringsporteføljen og bompengeperioden for bomringen i Bergen, sist gjennom vedtak i fylkestinget 13. mars 2012, sak 4/12:

«1. Fylkestinget tilrår opplegget for bompenginnkreving av finansiering av vidareføringa av Bergensprogrammet i samsvar med innstillinga frå Bergen bystyre 20. februar 2012.

2. Fylkestinget legg til grunn at ordninga med belønningmidlar til betre kollektivtransport og mindre bilbruk eller anna tilsvarande ordning vert vidareført og at Bergensområdet vil kunna motta slike midlar for perioden 2015-2018. Om staten ikkje løyver belønningmidlar eller andre tilsvarande midlar, vedtek fylkestinget å garantera for 200 mill. kroner i perioden 2015- 2018 til kollektivinfrastruktur i vidareføringa av Bergensprogrammet. Dette beløpet vil då eventuelt koma i tillegg til dei ordinære løyvingane av fylkesvegmidlar til Bergensprogrammet.»

Fylkestinget vedtok 10.3.2015, sak PS10/2015, å tidsdifferensiera bompengane i Bergen, men at bompengordninga i Bergen held elles fram som før, i samsvar med Prop 143 S(2012-2013).<sup>3</sup>

### Tilråding frå Statens vegvesen

Statens vegvesen Region vest tilrår at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune stiller seg bak bompengesøknaden for ny bypakke i Bergen slik den ligg føre. Ordninga omfattar omlegging av takst- og rabattsystemet med 20 % rabatt ved bruk av gyldig AutoPASS-brikke for takstgruppe 1, innføring av miljødifferensierte takstar slik vist i denne saka, samt etablering av 14 nye bomstasjonar.

### Lokalpolitisk handsaming

Bergen kommune legg opp til følgjande politisk handsaming av bompengesøknaden:

- ✓ Byrådet 18. mai
- ✓ Komité for miljø- og byutvikling 22. mai
- ✓ Bystyret 31.mai.

### Fylkeskommunal garanti

Bergen Bompengeselskap AS har ei gjeld på 5,27mrd. kr. Lånegarantien frå Hordaland fylkeskommune er på 5,8 mrd.kr. I praksis vil det seia at selskapet ikkje kan låna meir. Etter gjeldande finansielle plan skal gjelda vera nedbetalt innan 2025. Det er i bypakken føresett at gjelda til Bergen Bompengeselskap skal nedbetalast i innkrevjingsperioden. Rammeverket for byvekstavtalen presiserer at låneopptaket til ei kvar tid skal haldast

*«på et bærekraftig nivå slik at bompenger i hovedsak dekker kostnader til investeringer og andre formål i byvekstavtalen når de påløper. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene. Låneadgangen begrenses til et konkret beløp og skal forankres i Stortinget.»*

Det er derfor i bypakken for Bergen ikkje lagt opp til å utvida garantiramma. Men garantiperioden må utvidast til 2037.

### Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen er nøgd med at det no ligg føre eit framlegg til ein bompengesøknad for ein ny bypakke for Bergen. Med etablering av byvekstavtalen med tilhøyrande bompengelopplegg, er det etablert eit system for utviklinga av transportsystemet i Bergensområdet for dei neste tiåra. Dette er eit system med lang tidshorison, samstundes som det er rom for å gjera revideringar i bompengelopplegget og investeringsporteføljen i løpet av tjuårsperioden. Fylkesrådmannen vil framheva styringsprinsippet for bypakken. Porteføljestyling er ein dynamisk prosess, som gjer at investeringsporteføljen kan oppdaterast i perioden ut frå ressurstilgang og måloppnåing. Ved at staten også er trekt inn som ein sentral aktør, vil byområdet verta meir «hands-on» på investeringsporteføljen enn kva som har vore vanleg for bompengeprojekt. Undervegs vil ein i større grad enn tidlegare kunna prioritera dei «gode prosjekta» på tvers av forvaltningsnivå.

Opplegget med byvekstavtalen og bypakken inneber større statleg styring av transportpolitikken i Bergensområdet, men også statleg finansiering på eit heilt anna nivå enn i dagens Bergensprogram. Fylkesrådmannen meiner at det er positivt at staten dekkjer 50% av investeringane i kollektivinfrastruktur.

<sup>3</sup> Sjå: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop--143-s-20122013/id725110/>

Fylkesrådmannen viser også til at det framleis er ein fylkespolitisk ambisjon at staten skal finansiera 70% av den vidare bybaneutbygginga.<sup>4</sup>, sjølv om dette ikkje er lagt til grunn for byvekstavtalen.

Alternativet til auka statleg medverknad hadde vore å auka takstane i bomringen, noko som er lite politisk ønskjeleg. Samanlikna med Oslo og Stavanger er ikkje «bompengetrykket» spesielt høgt i Bergen. Årlege inntekter i Oslopakke 3 er stipulert til minst 4 milliardar kroner årleg, medan ein i Bypakke Nord-Jæren reknar med årlege inntekter på rundt 1,6 milliardar kroner. Taksten i rushtida på Nord Jæren vert 44 kr. for lette køyretøy i rushtida med innkrevjing i 38 stasjonar<sup>5</sup>. I Oslopakke 3<sup>6</sup> trinn 3vert normal taksten for lette bensinkøyretøy 53 kr. i rushtida og det er planar om å etablera 50 - 70 nye bomstasjonar i byen. Sett over tid vert tid vert biletet av «bompengetrykket» likevel noko anna, då Bergen har den eldste bomringen i Europa og i tillegg er det også planar om fleire nye bompengeprojekt ved/over bygrensa i Bergen jfr. Sotrasambandet, Nordhordlandspakken og E39 Rådal - Svegatjørn.

Utviding av bomringen med 14 nye stasjonar er finansielt viktig, men fylkesrådmannen vil også framheva at eit større og tettare nett av bompengestasjonar gjev ei geografisk jamnare og meir rettferdig fordeling av innkrevjinga, meir i samsvar med nytteprinsippet. Over tid må det det sikrast at det vert gjort investeringar i heile innkrevjingsområdet i byen.

Fylkesrådmannen viser til at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ved fleire høve har kome med ønske om fleire verkemiddel for å motverka lokal luftureining. Byområdet har dei siste åra fått fleire verkemiddel til disposisjon som datokøyting, beredskapstakstar og lågutsleppssoner. Miljødifferensierte bompengar er eit verkemiddel som også kan nyttast for å redusera utsleppa av klimagassar, både ved å stimulera til utskifting av bilparken til meir miljøvenlege køyretøy og ved at det vert dyrare å passera i bomringen for bilar som ureinar. Fylkesrådmannen er svært positiv til at det no har kome eit lovforslag som gjev heimel for å kunna miljødifferensiere bompengetakstane i byområda. Fylkesrådmannen støttar at takstane i bomringen i Bergen vert miljødifferensierte, så snart det er teknisk og juridisk mogleg å gjera ei slik takstendring.

Det er framleis viktig å stimulera til kjøp og bruk av elbil føre fossilbil. Men også elbileigarane bør etter kvart vera med på å betala for transportinfrastrukturen i Bergen. Fylkesrådmannen meiner at det er ei god løysing å gje takstfritak fram til at lette nullutsleppsbilar har nådd 20 % av andelen passeringar gjennom bomsnitta

Bergen Bompengeselskap AS er bompengeselskap for bomringen i Bergen. Dette selskapet vil om ei tid bli innfusjonert i Sørvest Bomvegselskap AS. Når det nye bompengelopplegget for bypakken vert iverksett, vil Sørvest Bomvegselskap AS inngå ein prosjektavtale og ein finansieringsavtale med Vegdirektoratet for å få løyve til å krevja inn bompengar til bypakken.

Fylkesrådmannen rår fylkestinget til å tilrå bompengesøknaden datert 12.5.2017 for ny bypakke for Bergen, 2018 -2037. Det er i bypakken for Bergen ikkje lagt opp til å utvida garantiramma. Men garantiperioden må utvidast. Fylkesrådmannen tilrår at fylkestinget utvidar garantiperioden til 2037.

---

<sup>4</sup> Jfr. brev til Transport- og kommunikasjonskomiteen frå 23.4.2017:  
<http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/pdf-til-nyheiter-2017/ntpnotat2017.pdf>

<sup>5</sup> St. prp. 47S 2016 -2017:  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/29ce969f574d4487b85df592e69894a5/nn-no/pdfs/prp201620170047000dddpdfs.pdf>

<sup>6</sup> St. prp. 86S 2016 -2017  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/bbfa4e2a6a304a6fb05c5ca500ba532f/no/pdfs/prp201620170086000dddpdfs.pdf>