



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 11 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 17. november 2017,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Bergen i Hordaland, i tråd med vedtak frå lokale styresmakter.

Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune underteikna i september 2017 ein byvekstavtale for Bergen for perioden 2017–2023. I avtalen er det mellom anna lagt til grunn statleg medfinansiering av vidare utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, statlege midlar til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg, samt vidareføring av belønningmidlar. Byvekstavtalen er basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det blir tatt sikte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Byvekstavtalen er eit av dei viktigaste verke- midla for å nå målet om at veksten i persontransporten i dette byområdet skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvektmålet»). Prosjekta og tiltaka i byvekstavtalen skal bidra til å nå dette målet og sikre betre mobilitet samla sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbilen og betre framkomst for nærings- transporten.

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekstavtalen, blei det

parallelt med forhandlingane om byvekstavtalen arbeidd fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka som skal avløyse Bergensprogrammet, har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Det er lagt opp til at tidsdifferensierte bompengetakstar skal vidareførast i eksisterande bomstasjonar. I tillegg skal det innførast miljødifferensierte bompengetakstar, og det skal etablerast nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompeng einnkrevjing, alt etter lokalpolitiske ønskje.

Dei nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019. Frå lokalpolitisk hald er det lagt til grunn innføring av miljødifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

### 2 Bakgrunn – overgang frå Bergensprogrammet til Bypakke Bergen

Innkrevjinga av bompengar i Bergen starta i 1986. Hovudformålet var å byggje ut eit tenleg hovudvegnett, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 76 (2001–2002) slutta Stortinget seg til hovudlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004–2005) slutta Stortinget seg til ei revidert bompengordning for Bergensprogrammet. Rabattstrukturen og innkrevjingsordninga, inkludert talet på

bomstasjonar, blei endra. Det blei også gitt løyve til låneopptak for å sikre parallell utbygging av første etappe av Ringveg vest og første etappe av Bybanen. Gjennom behandlinga av Prop. 108 S (2009–2010) slutta Stortinget seg til utviding av bompengerperioden med 10 år, til utgangen av 2025, for å sikre finansiering av mellom anna andre etappe av Bybanen og Ringveg vest.

Gjennom behandlinga av Prop. 143 S (2012–2013) slutta Stortinget seg til eit opplegg for ytterlegare utviding av Bergensprogrammet. Utvidinga ga rom for gjennomføring av tredje etappe av Bybanen frå Rådalen til Flesland, bygging av verksted/depot for Bybanen og auka satsing på tiltak innafor programområda. For å finansiere utvidinga blei bompengetakstane auka og rabattane ved forskotsavtale blei reduserte til 20 pst. I tillegg blei det månadlege passeringstaket endra frå 50 til 60 passeringar. Gjennom behandling av Prop. 117 S (2014–2015) slutta Stortinget seg til bruk av bompengar til å prosjektere fjerde etappe av Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen.

Etter Stortinget si behandling av Prop. 1 S (2016–2017) blei det innført tidsdifferensierte takstar i Bergen frå 1. februar 2016. I desember 2016 vedtok regjeringa ei forskrift om auka bompengetakstar i Bergen kommune, etter lokalpolitiske ønskje. Fullmakta inneber at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune kan vedta at det skal takast i bruk mellombelse auka bompengetakstar som eit trafikkreduserande tiltak i periodar med høg eller fare for høg luftforureining.

### 3 Lokalpolitiske vedtak

Forslag til finansierings- og bompengeplegg for Bypakke Bergen blei behandla av lokale styresmakter våren 2017.

Bergen kommune behandla saka i møte i bystyret 31. mai 2017 og fatta følgjande vedtak:

*«Bystyret sluttar seg til bompengesøknaden datert 12. mai 2017 for ny bypakke for Bergen, 2018–2037, som anbefalt av Statens vegvesen Region vest.*

#### *Merknad 1*

*Bystyret viser til at Bymiljøtunnel/Trafikk-løsning Sentrum er del av porteføljen i Bompengesøknaden. Bystyret forutsetter at arbeidet med å få fram en løsning og gjennomføringen av denne gis høy prioritet.*

#### *Merknad 2*

*Bystyret peker på behovet for økt statlig satsning på kollektivdrift i storbyområdene og forutsetter at dette i framtidige budsjett tildeles i rammetilskuddet. Økte statlige tilskudd gir mindre behov for bompenger.*

#### *Merknad 3*

*Avtalen skal reforhandles senest våren 2018. Bystyret forutsetter at i den forbindelse må kostnadseffektive tiltak og alternative finansieringsløsninger vurderes. Bystyret viser til felles uttalelse med Hordaland fylkeskommune, NHO, LO og Bergen Næringsråd, med krav om vedtak i sak om 70% statlig finansiering til bybane i Bergen.*

#### *Merknad 4*

*Den pågående byutredningen skal «vise ulike måter å nå nullvekstmålet på». Bybane til Fyllingsdalen og Åsane er en del av porteføljen i Bompengesøknaden og også nevnt i regjeringens forslag til NTP. Ny teknologi åpner for nye muligheter. Dagens bybanesystem skal ligge fast, men under framtidige reforhandler bør supplerende kollektivløsninger som lynlinjer på enkelte deler av traseene utredes og vurderes. Slike løsninger må i tilfelle gi en høyere måloppnåelse av målsetningene i avtalen i tråd med porteføljeprinsippet.*

#### *Merknad 5*

*Ved plassering av nye bomstasjoner er det viktig at en tar hensyn til lokalmiljøet med faktorer som skolekrinser, barnehager, lokale fritidsaktiviteter og andre tjenester. Det bør også være en god balanse mellom geografisk økonomisk fordeling og de veistrekninger/ kollektivtilbud som skal bygges. Generelt bør en i den videre prosessen være åpen for innspill fra lokalmiljøet om plasseringen av de ulike bomstasjonene for best mulig å redusere ulempe for nærmiljøene.»*

Hordaland fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 13. juni 2017 og fatta følgjande vedtak:

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.

3. På bakgrunn av mangelfull statleg oppfølging av finansielle forpliktingar i Bergensprogrammet sidan 2002 samt dei store utfordringane framover for å sikre at all vekst i persontransporten vert teken av kollektivtransport, sykkel og gange, bør den statlege delen av finansieringa av bybaneutbygginga i framtidige avtalar aukast til minimum 70%.

#### 4 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bypakke Bergen er mellom anna forankra i KVU/KS1 for transportsystemet i Bergensområdet og Samferdselsdepartementet sine føringar etter drøftingar i regjeringa i 2013, utgreiing om framtidig bybanenett i Bergensområdet, utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane samt Nasjonal transportplan for periodane 2014–2023 og 2018–2029. Basert på desse utgreiingane er det identifisert ein mogeleg prosjektportefølje for Bypakke Bergen, jf. tabell 4.1 og figur 4.1. Tabellen viser dei økonomiske rammene som var lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlinga av bompengeprogget.

Hovudelementa er vidare utbygging av Bybanen, bymiljøttunnel/trafikkkløysing i Bergen sentrum, Ringveg aust og høgkvalitets kollektivløysing mot vest. Fleire av prosjekta er på eit tidleg planstadium, og det er knytt stor uvisse til kostnadsoverslag og framdrift. Det er derfor ikkje tatt endeleg stilling til innretting, gjennomføring av og føreliggjande kostnadsvurderingar for prosjekt og tiltak i bypakka. Prosjektporteføljen må tilpassast dei samla økonomiske rammene for bypakka.

##### *Bybanen – etappe 4 til Fyllingsdalen*

Bybanens linje 2 frå sentrum til Fyllingsdalen omfattar bygging av 10 km ny linje frå eksisterande linje i sentrum, via Haukeland Universitetssjukehus og vidare gjennom byutviklingsområdet på Mindemyren, gjennom fjellet Løvstakken til endepunktet på Spelhaugen i Fyllingsdalen. Traseen har åtte nye haldeplassar, og vil i tillegg ha to felles haldeplassar med linje 1 i Kaigaten og på Nonneseter, samt overgang mellom linjene til Flesland og Fyllingsdalen på Kronstad. Det er lagt til rette for samanhengande sykkelveg langs store delar av traseen.

Den planlagde linja bind saman Fyllingsdalen som bydel med Bergen sentrum via område med tunge arbeidsplasskonsentrasjonar (Haukeland Universitetssjukehus, helseklynga på Årstad og Høgskolen på Kronstad) og Mindemyren med planar for storstilt byutvikling i åra som kjem.

Tabell 4.1 Byvekstavtale inkludert Bypakke Bergen – aktuelle prosjekt og tiltak

Tiltak	Mill. 2016-kr
	Aktuell økonomisk ramme
Bybanen etappe 4	6 200
Bybanen etappe 5	8 000
Kollektiv vest	1 000
Bymiljøttunnel	2 200
Ringveg aust	1 500
Programområdetiltak riksveg	4 860
Programområdetiltak fylkesveg	4 960
Bindingar Bergensprogrammet	550
Nye bomstasjonar	150
Sum	29 420

Prosjektet har godkjent reguleringsplan frå 2017, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme på 7 600 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 8 600 mill. 2017-kr. Det er ein kostnadsauke i prosjektet som først og fremst er skulda auka omfang av mellom anna gang- og sykkelveg. Desse endringane blei gjort i arbeidet med reguleringsplanen. Byggherrekostnadene og kostnadene for grunnverv har også auka.

Etter kvalitetssikrar si vurdering utgjer den delen av prosjektet som staten skal dekke 50 pst. av kostnadene for innafor kap. 1330 post 63 *Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt*, 6 400 mill. kr. I tråd med byvekstavtalen vil det bli utarbeidd endeleg finansieringsplan for prosjektet på grunnlag av gjennomført KS2. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til finansieringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen, inkludert endeleg statleg bidrag til prosjektet, så snart nødvendige avklaringar ligg føre.

##### *Bybanen – etappe 5 til Åsane*

Det blei gjennomført trasévurderingar med konsekvensutreiingar for bybanelinje til Åsane i 2013 og 2014. Det ligg føre vedtak om trasé for to av tre delstrekningar; delstrekning *Sentrum med dagtrasé over Bryggen og Torget* og delstrekning *Åsane*. For delstrekning *Sandviken* har bystyret



bedt om ei tilleggsutgreiing før det blir tatt endeleg stilling til traséval.

#### *Kollektiv vest*

Dette er namnet på ei framtidig løysing for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Dersom det blir valt eit konsept som inkluderer forlenging av Bybanen, kan det vere aktuelt med byggjestart etter at bybanen til Åsane er ferdigstilt.

#### *Bymiljøttunnel/trafikkløysing i Bergen sentrum*

Det er stor lokalpolitisk semje om målet om sterk reduksjon av biltrafikken i Bergen sentrum, men det er så langt ikkje semje om val av løysing. Realiseringstidspunkt og kostnad vil vere avhengig av val av endeleg løysing.

#### *Ringveg aust*

Ringveg aust omfattar tre store riksvegprosjekt: E39 Rådal – Arna, E16 Arna – Vågsbotn og E39 Vågsbotn – Klauvaneset. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonalt transportplan 2018–2029* er prosjekta E16 Arna – Vågsbotn og E39 Vågsbotn – Klauvaneset prioriterte i siste seksårsperiode. Prosjektet E39 Rådal – Arna er ikkje prioritert. Ein framtidig Ringveg aust vil kunne vere eit viktig bidrag til å styre gjennomgangstrafikk utanom sentrale delar av Bergen sentrum, og leggje til rette for endå sterkare satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gåing i desse områda. For at delar av trafikken skal velje å køyre rundt byen, er det nødvendig å sjå bomtakstane for ringvegen og bypakka i samanheng. Med eit bidrag frå bomringen i Bergen vil bomtakstane på Ringveg aust bli lågare, og på den måten kan det sikrast at mest mogleg trafikk blir leia utanom sentrum. Storleiken på bidraget må vurderast nærare når det ligg føre meir detaljerte opplysningar.

#### *Programområdetiltak og planlegging*

Det er aktuelt å gjennomføre programområdetiltak både på riksvegar og fylkesvegar. Det er aktuelt å gjennomføre tiltak i alle bydelar, noko som vil bidra til at busette i alle delar av byen får nytte av utbygginga. Programområda omfattar mellom anna kollektivtrafikktiltak og tiltak for gåande og syklende. I tillegg er det føresett midlar til planlegging.

## **5 Trafikkgrunnlag**

Trafikkgrunnlaget for byvekstavtalen i Bergen er rekna ut ved hjelp av Regional transportmodell (RTM). Det er sett på korleis trafikantane reagerer på nye bomstasjonar og endra takstar. Modellsystemet taklar ikkje fullt ut eit system med miljødifferensierte takstar, timesregel og ulike takstar i ulike bomstasjonar. Det er derfor gjort fleire modellkøyeringar med ulike takstar.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom eksisterande bomstasjonar var i 2016 på til saman om lag 133 000 køyretøy. Statens vegvesen sine teljepunkt viser at ÅDT på vegar som får nye bomstasjonar, var på til saman om lag 130 000 køyretøy i 2016. Følgjeleg er samla ÅDT gjennom eksisterande og nye bomstasjonar rekna til om lag 263 000 køyretøy før trafikkavvising.

Modellkøyeringane viser ei trafikkavvising på 2–4 pst. i eksisterande bomstasjonar og 10–15 pst. i dei nye bomstasjonane. Basert på dette er låg prognose for ÅDT gjennom bomstasjonane 241 200 køyretøy, medan høg prognose er 254 900 køyretøy. Erfaringsmessig viser RTM for sterk trafikkavvising som følgje av innføring av bompengar. I finansieringsvurderingane er det derfor lagt til grunn eit trafikknivå som ligg nærast den høge prognosen. Dette inneber at ÅDT gjennom det nye bompengesystemet er rekna til 250 000 køyretøy.

I dag utgjør elbilar og andre nullutsleppskøyretøy om lag 14 pst. av biltrafikken. I trafikkatala er det lagt til grunn at talet vil auke i løpet av bompengerperioden. Som grunnlag for vurdering av bompengeinntektene er det føresett at slike køyretøy vil utgjere 20 pst. av passeringane i bomringen i heile bompengerperioden.

Som grunnlag for vurdering av bompengeinntektene er det vidare føresett at det ikkje blir vekst i biltrafikken i løpet av bompengerperioden, heller ikkje for næringslivstransportar. Sidan målet om nullvekst berre gjeld for persontransport med bil, er det grunn til å rekne med at det likevel vil bli noko trafikkvekst i bompengerperioden.

## **6 Bompengar og bompengopplegg**

#### *Plassering av bomstasjonar*

I dagens bompengordning passerer om lag 60 pst. av bilturane i Bergen gjennom ein eller fleire bomstasjonar på ein vanleg kvardag. Det er lokalpolitisk semje om at dagens bompengesystem skal utvidast med nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompengerekkje, og

både for å fordele bompengebetalinga på fleire trafikantar og for å bidra til at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Ved at fleire trafikantar bidreg til finansieringa, vil systemet vil bli oppfatta som meir rettferdig.

Tabell 6.1 Bypakke Bergen – eksisterande og nye bomstasjonar

Nr	Bomstasjonsplassering	
1	E39 Sandviken	Eksisterande
2	F85 Kalfaret	Eksisterande
3	Fv 256 Florida	Eksisterande
4	E39 Nyebroen	Eksisterande
5	Fv 582 Michael Krohns gate	Eksisterande
6	Rv 555 Gyldenpris	Eksisterande
7	Kv Damsgårsvegen	Eksisterande
8	Rv 555 Gravdal	Eksisterande
9	Fv 540 Fyllingen	Eksisterande
10	E39 Fjøsanger	Eksisterande
11	Fv 582 Storetveitvegen	Eksisterande
12	Fv 585 Natlandsveien	Eksisterande
13	Fv 556 Straume	Eksisterande
14	Fv 557 Dolviken	Eksisterande
15	E39 Åsanevegen	Ny
16	Fv 243 Tellevikvegen	Ny
17	Fv 267 Åsamyrane	Ny
18	Rv 555 Sotravegen	Ny
19	Fv 558 Lyderhornsvegen	Ny
20	Fv 556 Straumeveien	Ny
21	Rv 580 Flyplassvegen	Ny
22	Fv 179 Steinsvikvegen	Ny
23	Fv 172 Skagevegen	Ny
24	Rv 580 Fritz C. Riebers veg	Ny
25	Fv 582 Fanavegen	Ny
26	E16 Arnavegen	Ny
27	Fv 580 Hardangervegen	Ny
28	Fv 555 Strandkaien	Ny
29	Fv 585 Småstrandgaten	Ny

Det er vidare lokalpolitisk ønskje om å redusere trafikken i Bergen sentrum for å betre bymiljøet og for å betre tilhøva for miljøvenlege transportalternativ. Det er derfor lagt opp til at trafikken over Torget i Bergen sentrum skal betale bompengar. Det er vanskeleg å finne fram til plassering av ein bomstasjon i dette området, og det er derfor valt å etablere to bomstasjonar som vil registrere den same trafikkstraumen. Den eine bomstasjonen er føresett plassert på fv 585 i Småstrandgaten, medan den andre bomstasjonen er føresett plassert på fv 555 ved Strandkaien. For å hindre uønskt omkøyning vil det også bli etablert bomstasjonar på omkøyringsvegane.

Til saman skal det etablerast 15 nye bomstasjonar i tillegg til dei 14 eksisterande stasjonane, jf. tabell 6.1. Figur 6.1 gir ei samla oversikt over plasseringa av eksisterande og nye bomstasjonar.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at bomstasjonsplasseringa kan endrast på eit seinare tidspunkt, under føresetnad av at det er lokal semje om dette og endringane ikkje svekkjer økonomien i bypakka.

Dagens innkrevjingsutstyr i Bergen er av eldre dato. Det er derfor behov for å erstatte det med nytt utstyr for å sikre effektiv innkrevjing. Opprusting av dagens bomstasjonar er venta å gi reduserte innkrevjingskostnader.

Dei nye bomstasjonane får einvegs innkrevjing i retning mot sentrum, slik som i eksisterande bomstasjonar.

#### Takst- og rabattsystem

Tidsdifferensierte takstar har så langt ført til mindre kø og reduserte utslepp, i tråd med føresetnadene for innføring av ordninga. Ordninga blir vidareført i eksisterande bomstasjonar, men det blir ikkje innført tidsdifferensierte takstar i dei nye bomstasjonane.

Det blir innført miljødifferensierte takstar både i eksisterande og nye bomstasjonar. Det er lagt til grunn frå lokalt hald at innføringa av miljødifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar skal skje så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

Det er lagt opp til ei ordning med felles timesregel for alle bomstasjonane. Ordninga med timesregel skal gjelde for både takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Lokalpolitisk er det føresett at den høgaste passeringstaksten som blir registrert i løpet av ein time, er den taksten som skal belastast trafikanten. Dette er ein funksjonalitet som ikkje er mogeleg med dagens systemløyning for bompenginnkrevjing. Det er sett i gang arbeid



Figur 6.1 Bypakke Bergen – plassering av eksisterande og nye bomstasjonar

for å løyse dette, men det er enno uvisst når ein slik funksjonalitet kan vere på plass og i kva grad det vil vere mogeleg å lage ei brukarvenleg løysing. Det vil tidlegast kunne skje i siste del av 2019, og på det tidspunktet innkrevjinga tar til vil denne funksjonaliteten uansett ikkje vere på plass.

Rabattsystemet er føresett lagt om i tråd med ny struktur, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Dette inneber at forskotsbetaling mot rabatt fell bort, og det blir innført 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1). Det vil ikkje bli gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg unntatt køyretøy i kategori M1). Ordninga med passeringstak på 60 passeringar per kalendermånad blir vidareført for begge takstgruppene.

I tråd med takstretningslinjene for bompengar er nullutsleppskøyretøy i dag gitt fritak frå å betale bompengar. Gjennom behandlinga av Meld. St. 1 (2016–2017) *Nasjonalbudsjettet 2017*, jf. Innst. 2 S (2016–2017), er det opna for at fritak for bompengar for nullutsleppskøyretøy kan avgjerast lokalt. Stortinget har bedt regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimum 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med dette som eiga sak.

Partane i byvekstavtalen har avtalt at batterielektriske køyretøy skal betale bomavgift når nullutsleppskøyretøy utgjør meir enn 20 pst. av køyretøya som passerer i bomringen i Bergen. Det er rekna med at dette vil skje i 2019. Det er då lagt til grunn takstar på 10 kr utanfor rushtida og 20 kr i rushtida. Inntil vidare er det føresett at nullutsleppskøyretøy som blir drivne av hydrogen, framleis skal ha fritak.

Ladbare hybridar i takstgruppe 1 skal betale same takst som køyretøy med normaltakst, medan ladbare hybridar i takstgruppe 2 skal

betale same takst som Euro VI. For køyretøy der miljøeigenskapen ikkje kan identifiserast, skal høgste miljøtakst innafor den takstgruppa som køyretøyet tilhøyrrer, leggjast til grunn.

I perioden fram til dei nye bomstasjonane blir sette i drift er det rekna med ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 17,6 kr i 2017-prisnivå. Som følgje av at dei nye bomstasjonane ikkje vil ha tidsdifferensierte takstar, blir gjennomsnittleg inntekt per passering redusert når dei nye bomstasjonane er etablerte. Dei totale inntektene i pakka vil likevel auke sidan ein større del av trafikken vil betale bompengar.

For å oppnå bompengainntekter i tråd med føresetnadane i byvekstavtalen, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 11,5 kr i 2017-prisnivå etter at dei nye bomstasjonane er sette i drift. Med utgangspunkt i den nye takst- og rabattstrukturen og ei gjennomsnittleg inntekt på 11,5 kr per passering, er det førebels lagt opp til grunntakstar utan rabatt som vist i tabell 6.2.

Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

Gjennomsnittstakst er gjennomsnittleg inntekt per passering. Bruk av gjennomsnittstakst er omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), der det er lagt til grunn at bompengetakstane kan justerast slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett. Samferdselsdepartementet legg til grunn at takstane kan justerast i tråd med konsumprisindeksen.

Det er knytt uvisse til korleis det nye takstopp-legget vil påverke mellom anna trafikktutviklinga og samansettinga av bilparken som passerer bomringen. Departementet vil komme nærare tilbake med eiga sak med presiseringar av prinsipp for takstjusteringar i bypakker som inngår i bymiljøavtaler eller byvekstavtalar, som også vil gjelde for Bypakke Bergen.

Tabell 6.2 Forslag til takstar for Bypakke Bergen

	2017-kr					
	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2		
	Diesel	Normal-takst	Null-utslepp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslepp
Utanfor rushtid	29	24	0	67	36	0
Rushtid (0630–0900 og 1500–1700) <sup>1</sup>	54	49	0	118	72	0

<sup>1</sup> Rushtidsavgift skal berre betalast i eksisterande bomstasjonar.



*Andre føresetnader*

Følgjande føresetnader er elles lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Lånerente: 4,5 pst. 2018–2022, 5,5 pst. 2023–2026 og 6,5 pst. frå 2027.
- Årleg prisvekst og takstauke: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 86 mill. kr når dei nye bomstasjonane blir sette i drift, etter planen tidleg i 2019.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er det rekna med at årlege brutto bompengeinntekter vil auke frå om lag 680 mill. kr i dag til vel 1 mrd. kr som følgje av utviding av bompengesystemet med nye bomstasjonar og innføring av miljødifferensierte takstar. Dette gir brutto bompengeinntekter på om lag 20 mrd. kr for perioden 2018–2037. Av dette er om lag 11 mrd. kr føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innfor byvekstavtalen, om lag 5,3 mrd. kr til å nedbetale eksisterande lån knytt til Bergensprogrammet, om lag 2,6 mrd. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 1,7 mrd. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

## **7 Ekstern kvalitetssikring (KS2)**

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Bergen. Det er semje mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om at forventna bompengeinntekter byggjer på nøkterne føresetnader. I følgje konsulenten er det god balanse mellom forventna inntekter og kostnader i pakka, men gjennomføringsplanen er for optimistisk dersom det blir føresett at låneopptak ikkje skal gå ut over dagens gjeldsnivå og at lånet skal vere nedbetalt innfor bompengeperioden. Konsulenten peiker også på at kostnadsoverslaga kan vere noko underestimert, og at ein må forvente kostnadsauke. Spesielt på lengre sikt er det høg uvisse knytt til føresetnadene. Det blir derfor tilrådd at prosjekta Kollektiv vest og Bymiljøtunnel førebels blir tatt ut av pakka. Vidare blir det konkludert med at det ikkje er rom for å starte utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen i 2018 som planlagt, utan auka låneopptak og/eller nedbetalingstid, auka bompengeinntekter eller utsett oppstart av Bybanen til Åsane.

## **8 Finansieringsopplegg**

Finansieringa av byvekstavtalen er basert på innkrevjing av bompengar gjennom den nye bypakka, samt statlege og fylkeskommunale midlar.

*Bompengar*

Som det går fram av kapittel 6, er det rekna med at det føreslåtte bompengelopplegget vil gi eit samla bompengebidrag på om lag 11 mrd. kr i perioden 2018–2037.

*Statlege midlar*

I byvekstavtalen er det lagt til grunn 1,4 mrd. kr i belønningmidlar og 1,5 mrd. 2017-kr til programområdetiltak langs riksveg i løpet av avtaleperioden 2017–2023. Dei statlege bidraga vil bli vurderte på nytt ved reforhandling av byvekstavtalen, og vil bli fastsette i dei årlege statsbudsjetta. I avtalen vil staten ikkje bidra til å dekke driftsutgifter til kollektivtransport utover eventuelt tilskot av belønningmidlar.

I tillegg er det føresett at staten skal bidra med halvparten av kostnadene til fjerde trinn av Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrensa i byvekstavtalen. I avtalen er det lagt til grunn ein førebels prosjektkostnad på 6,2 mrd. 2016-kr og eit statleg bidrag på 3,1 mrd. kr. Staten sitt endelege bidrag blir fastsett av Stortinget i dei ordinære budsjettprosessane, på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 og endeleg finansieringsplan.

Prioritering av store riksvegprosjekt skjer på bakgrunn av Nasjonal transportplan og eventuell igangsetting må vurderast i dei årlege statsbudsjetta. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt til grunn 2,2 mrd. kr i statlege midlar til prosjektet E16 Arna – Vågsbotn i siste seksårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn 200 mill. kr til anleggsstart på prosjektet E39 Vågsbotn – Klauvaneset.

*Fylkeskommunale midlar*

I byvekstavtalen er det lagt til grunn at Hordaland fylkeskommune skal løyve 255 mill. 2017-kr per år i avtaleperioden. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til finansiering av programområdetiltak, men skal også kunne omfatte investeringar i bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på

fylkesvegnettet i Bergen. Det fylkeskommunale bidraget vil bli vurdert på nytt ved reforhandling av byvekstavtalen.

## 9 Styringsmodell for byvekstavtalen

Prosjekt og tiltak i Bypakke Bergen er ein del av byvekstavtalen, og blir prioriterte gjennom porteføljestyring. Det inneber at tiltaka blir prioriterte på grunnlag av ei samla vurdering basert på bidrag til måloppnåing, disponible midlar, samfunnsøkonomisk lønsemd, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan bli gjort endringar innafor pakka for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at omfanget på utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma og dei føringane om gjeld som blir fastsette for Bypakke Bergen. Departementet understrekar behovet for sterk kostnadskontroll. Kostnadsauke må derfor handterast innafor den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for eitt eller fleire prosjekt aukar, inneber dette at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast. Dersom enkelte prosjekt blir rimelegare enn føresett, kan det derimot bli rom for å gjennomføre fleire prosjekt.

Arbeidet med porteføljestyringa skal skje gjennom årleg rullering av eit fireårig handlingsprogram med hovudvekt på mål- og resultatstyring. Prioriteringar og rapportering vil bli lagt fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta.

Styringsgruppa for byvekstavtalen blir leia av vegdirektøren etter mal frå Oslopakke 3 og Bypakke Nord-Jæren. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt fram ein ny styringsmodell for byvekstavtalane. Samferdselsdepartementet legg til grunn at ein slik ny modell for styring av byvekstavtalen for Bergen vil bli implementert i samband med den planlagte reforhandlinga.

## 10 Fylkeskommunal garanti

Hordaland fylkeskommune har tidlegare fatta vedtak om garanti ved sjølvskuldmarkausjon for eit maksimalt bompengelån på inntil 5,8 mrd. kr. Det er ikkje lagt opp til å utvide garantiramma, men Hordaland fylkeskommune vedtok i møte i fylkestinget 13. juni 2017 å utvide garantiperioden til 2037, jf. kapittel 3.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er maksimal lånegjeld rekna til om lag 6,1 mrd. 2017-kr. For å oppnå best mogeleg

lånevilkår oppmodar derfor Samferdselsdepartementet fylkeskommunen til også å utvide garantiramma.

Utviding av garantiperioden er førehandsgodkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som vil ta endeleg stilling til godkjenning av garantivedtaket etter at Stortinget har gjort vedtak i saka. Også ein eventuell auke av garantiramma må godkjennast av departementet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 11 Samferdselsdepartementet si vurdering

Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune undertekna i september 2017 ein byvekstavtale for Bergen for perioden 2017–2023. Byvekstavtalen er eit av dei viktigaste verkemidla for å nå målet om at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Den nye bypakka for Bergen er ein viktig del av byvekstavtalen og ein føresetnad for å nå dette målet.

Byvekstavtalen er basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2014–2023. Prioriteringane i Nasjonal transportplan 2018–2029 inneber nye økonomiske rammer og føringar for bymiljøavtalar og byvekstavtalar. Desse vil liggje til grunn for reforhandling av byvekstavtalen for Bergen. Dei statlege bidraga i byvekstavtalen inkludert bypakka blir fastsette endeleg i dei årlege budsjetta.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Bergen, jf. kapittel 7. Det blir tilrådd at prosjekta Kollektiv vest og Bymiljøtunnel førebels blir tatt ut av pakka. Vidare blir det konkludert med at det ikkje er rom for å starte utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen i 2018 som planlagt, utan auka låneopptak og/eller nedbetalingstid, auka bompengeinntekter eller utsett oppstart av Bybanen til Åsane.

Samferdselsdepartementet viser til at fleire av prosjekta som er vurderte som aktuelle, er på eit tidleg planstadium. Det er derfor knytt stor uvisse til fleire av kostnadsoverslaga. Utbygginga skal styrast gjennom porteføljestyring, jf. kapittel 9, og som for andre bompengepakker er det føresett at omfanget mellom anna blir tilpassa tilgjengelege økonomiske rammer. Departementet understre-

kar behovet for sterk kostnadskontroll og val av kostnadseffektive løysingar. Det må takast atterhald om at innretting og samansetting av prosjekta som blir omtalte i proposisjonen, vil kunne bli endra. Mogelegheita for å forlenge bompengeperioden med inntil fem år for å dekkje utlegget til garantisten, jf. kapittel 10, skal ikkje brukast til å unngå reell porteføljestyring.

Utbygginga av Bybanen til Fyllingsdalen ligg først i gjennomføringsplanen, og det er klart for oppstart i 2018. Departementet ser det som særleg viktig å halde planlagt framdrift for dette prosjektet for å sikre god måloppnåing i byvekstavtalen. Det vil også bidra til at trafikantane som betalar bompengar, får nytte av prosjektet tidleg i perioden.

Departementet legg til grunn at bompengbidrag til investeringar i prosjekt og tiltak som inngår i byvekstavtalen, i hovudsak skal dekkjast gjennom løpande bompengeinntekter og ikkje låneopptak. For å sikre rask oppstart i tråd med planlagt framdrift og rasjonell gjennomføring av Bybanen til Fyllingsdalen, går departementet likevel inn for at det blir opna for å vurdere kortsiktige låneopptak ut over dagens gjeldsnivå dersom det ikkje er mogeleg å dekke føresett bompengbidrag med løpande bompengeinntekter dei første åra. Departementet legg samstundes til grunn at gjelda i Bypakke Bergen til ei kvar tid ikkje skal overstige 6,1 mrd. kr, og at ho skal vere nedbetalt innan 2037. Auka låneopptak ut over dagens gjeldsnivå er berre aktuelt i ein kortare periode i samband med utbygginga av Bybanen til Fyllingsdalen, og det blir deretter lagt til grunn ei jamn nedtrapping av gjelda.

I tråd med byvekstavtalen legg Samferdselsdepartementet til grunn at gjelda alltid skal haldast på eit berekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri

utgjere ein uforsvarleg stor del av dei løpande bompengeinntektene. Det skal ikkje lånast for å finansiere drift av kollektivtransport. Låneopptak skal heller ikkje nyttast som eit verkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringa av pakka.

Lokalpolitisk er det føresett at den høgaste passeringstaksten som blir registrert i løpet av ein time, er den taksten som skal belastast trafikanten. Samferdselsdepartementet viser til at dette ikkje er mogeleg med dagens systemløysing for bompenginnkrevjing. Ein slik funksjonalitet vil tidlegast bli tilgjengeleg i siste del av 2019 når nye systemløysingar er på plass.

Vidare kan det følgje ulemper med ein slik funksjonalitet. Mellom anna kan det bli krevjande for utstedar og operatør å tilby effektiv kundebehandling. Departementet legg derfor til grunn at det bør gjerast ei ny vurdering av om dette er ei formålstenleg løysing når arbeidet har komme lengre.

Samferdselsdepartementet har merka seg at partane i byvekstavtalen har lagt til grunn at hydrogenkøyretøy framleis skal ha fritak for betaling i bomstasjonar når andre nullutsleppskøyretøy skal betale. Departementet må komme tilbake til om det kan vere aktuelt å opprette ei eiga takstgruppe for hydrogenkøyretøy.

## 12 Avtale

---

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Bergen i Hordaland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Bergen i Hordaland. Vilkhåra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.