



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 143 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 26. april 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utviding og finansiering av Bergensprogrammet, med tredje etappe av Bybanen m.m.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 118 (1984-85) slutta Stortinget seg til at det blei etablert ei bompengordning i Bergen der hovudmålet var å byggja ut eit tenleg hovudvegnett. Ordninga blei etablert i 1986, og ordninga skulle halda fram til utgangen av 2000. Seinare har det vore fleire utvidingar av bompengeperioden. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 76 (2001-2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002-2003), slutta Stortinget seg til hovudlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Det blei lagt opp til å redusera biltrafikken, styrka kollektivtrafikken med buss og bybane, rusta opp sentrumsområde som er blitt avlasta for biltrafikk og etablera eit samanhengande gang- og sykkelvegnett til og gjennom byen. I tillegg til bompengar var det lagt til grunn både kommunale, fylkeskommunale og statlege midlar. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004-2005) slutta Stortinget seg til ei revidert bompengordning for Bergensprogrammet. Rabattstruktur og innkrevjingsordning inkl. talet på bomstasjonar blei endra, og det blei gitt løyve til låneopp- tak for å sikra parallell utbygging av første etappe

av Bybanen og rv 557 Ringveg vest. Det blei vidare gitt løyve til å nytta bompengar til finansiering av Bybanen.

Gjennom behandlinga av Prop. 108 S (2009-2010) blei bompengeperioden utvida til 2025 for å sikra finansiering av m.a. andre etappe av Bybanen og Ringveg vest. Gjennom behandlinga av Prop. 113 S (2011-2012) blei det gitt løyve til auka låneopptak for å finansiera førebuaende arbeid, inkl. prosjektering og grunnverv, med sikte på anleggsstart for tredje etappe av Bybanen i 2013. I tillegg blei det lagt til grunn at delar av kostnaden eventuelt blir dekkja gjennom midlar frå Belønningsordninga.

I perioden 1986-2011 er det gjennomført mange større prosjekt, jf. Prop. 108 S (2009-2010), side 1-2. I tillegg blei første etappe av Bybanen og Ringveg vest opna for trafikk i 2010, og Strandkaien/forlenging av Håkonsgaten blei opna for trafikk i 2011.

Etter gjennomføringa av forvaltningsreforma er det ikkje lenger riksvegmidlar i Bergensprogrammet. Finansieringa frå staten skjer gjennom rammetilskotet til fylkeskommunen og midlar frå Belønningsordninga.

Bergensprogrammet er omtalt i Prop. 1 S (2012-2013), side 94 – 96 og i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 168.

2 Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Forslaget som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling vinteren 2012 omfattar utviding av dagens prosjektportefølje og endring av dagens takst- og rabattopplegg. Den største endringa er heving av takstane. Det er også foreslått reduksjon av dagens maksimalrabattar og heving av det månadlege passeringstaket i tråd med det som blei omtalt i Prop. 108 S (2009-2010).

Forslag til investeringsplan som blei lagt fram for politisk behandling er vist i tabell 2.1.

Bergen bystyre behandla saka i møte 20. februar 2012 og fatta følgjande vedtak:

1. Bergen kommune anbefaler at dagens bompengereordning vedtatt i Prop. S 108 (2009-2010), endres ved at prosjektporteføljen utvides og nye takster innføres fra 1. januar 2013.
2. Dagens bompengeperiode til og med 2025 opprettholdes, og taksten fastsettes til 25 kroner for liten bil og 50 kroner for stor bil i åpningsåret 2013. Bergen kommune forutsetter at inntektsutviklingen følges opp i tråd med denne saken og føringer gitt i St.prp. 108 S (2009-2010). Bergen kommune anbefaler fortsatt låneopptak for gjennomføring av programmet.
3. Bergen kommune forutsetter at Nasjonal transportplan 2014-2023 avklarer rammene for statens bidrag til vidare utbygging av Bybanen i Bergen. De statlige midlene må utgjøre en betydelig andel av de framtidige kostnadene.

4. Bergen kommune vil i tråd med vedtak den 28. november 2011, sikre en regional prosess i samarbeid med fylkeskommunen og nabokommunene, med formål å etablere et felles grunnlag for innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023.
5. Bergen kommune ber om at hjemmelsgrunnlaget for en miljødifferensiert bompengereordning avklares snarest.
6. Bergen kommune tilrår at Hordaland fylkesting fatter vedtak i tråd med bystyrets anbefalinger.
7. Tiltak i Birkelandskrysset og Sandslikrysset som beskrevet i merknad, innarbeides i prosjektporteføljen for gjennomføring i perioden 2013-2025, med realisering tidligst mulig i perioden. Tiltakene finansieres over posten programområder.
8. Alternative traseer til Skansentunnelen utredes. Det er en forutsetning at innslagspunktet for tunnelen ligger utenfor sentrumskjernen slik at det gis rom for gående og syklende. Bystyret ønsker å realisere Skansentunnelen som et miljø- og byutviklingsprosjekt for Bergen sentrum.
9. Bystyret ber om en utredning for forlengelse av Bybanen til Åsane også vidare til Vågsbotn, og når det eventuelt vil være tilstrekkelig trafikkgrunnlag for en eventuell videreføring av denne strekningen.

Tabell 2.1 Lokalt behandla forslag til investeringsplan

	Mill 2011 -kr							Sum	Sum
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2012-2017	2018-2025	
<i>Bybanen</i>									
Byggetrinn I	35						35		
Byggetrinn II	475	300	89				864		
Byggetrinn III	256	596	1 150	1 136	217		3 355		
<i>Ringveg vest</i>									
Byggetrinn I	19	1					20		
Byggetrinn II	357	328	300	90			1 075		
<i>Programområde</i>	223	182	221	197	208	208	1 239	1 666	
<i>Skansentunnelen</i>					233	233	467	233	
Sum	1 364	1 407	1 760	1 423	659	442	7 055	1 899	

Hordaland fylkesting behandla saka 13. mars 2012 og fatta følgjande vedtak:

1. Fylkestinget tilrår opplegget for bompengerelevantering 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 tilsvarende ordning vert vidareført og at Bergensområdet vil kunna motta slike midlar for perioden 2015-2018. Om staten ikkje løyver belønningmidlar eller andre tilsvarende 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.

3 Omtale av utbygginga

Figur 3.1 gir ei oversikt over aktuelle prosjekt i Bergensprogrammet.

Bybanen

Prosjektet skal utgjera hovudstamma i kollektivtransportssystemet i sørkorridoren i Bergen. Bybanen blir bygd med dobbeltspor og skal gå frå Kai-gaten i sentrum til Nesttun og vidare til Rådal og Bergen lufthamn Flesland. Heile strekninga er om lag 20 km.

Første etappe omfattar den om lag 10 km lange strekninga frå sentrum til Nesttun og blei opna for trafikk i 2010. Andre etappe omfattar den om lag 3,6 km lange strekninga frå Nesttun til Rådal (ved Lagunen kjøpesenter) inkl. tiltak på eksisterande vegnett med m.a. trafikksikringstiltak og bygging av gang- og sykkelveggar. Også terminal ved Rådal inngår. Andre etappe er planlagt opna for trafikk sommaren 2013.

Tredje etappe av Bybanen omfattar strekninga frå Rådal til Flesland på om lag 7 km. Det er planlagt seks tunnelar med ei samla lengde på i underkant av 3 km. Det skal etablerast tre gangbruer og tre bruer for banen. Mellom Rådal og Flesland er det planlagt sju haldeplassar og ein felles terminal for Bybanen og bussar. Planar for prosjektet omfattar også ny verkstad og depot for Bybanen nord for Flyplassvegen, inkl. vognhall.

Med tredje etappe vil Bybanen gi eit vesentleg betre kollektivtilbod for Bergen lufthamn Flesland. Haldeplassane er tilpassa eksisterande og

framtidige konsentrasjonar av bustader og arbeidsplassar. Det blir også lagt opp til å byggja gang- og sykkelveggar som vil knyta saman dette området på ein langt betre måte enn i dag.

Reguleringsplan for tredje etappe av Bybanen blei vedtatt av Bergen bystyre i møte 17. oktober 2011. Reguleringsplan for verkstad/depot blei vedtatt av bystyret 14. mai 2012.

Det blir lagt opp til å starta anleggsarbeida for tredje etappe i 2013, med planlagt opning for trafikk i 2016. Grunnarbeida for verkstad og depotområde er planlagt starta opp i mai 2013 med midlar frå fylkeskommunen.

Kostnadsoverslag etter Anslagmetoden blei gjennomført hausten 2011. Styringsramma blei rekna til 3 610 mill. 2010-kr. Omrekna til 2011-prisnivå var styringsramma 3 690 mill. kr. I høve til finansieringsoppdraget basert på ovannemnde planar var det ønskeleg å redusere kostnadene med om lag 300 mill. kr. Fleire tiltak blei tatt ut av prosjektet, m.a. ny vognhall. Samla innsparing var 315 mill. 2011-kr. Dette ga ei styringsramme på 3 370 mill. 2011-kr inkl. verkstad/depot m.m. Dette blei lagt til grunn ved den lokale behandlinga av finansieringsoppdraget.

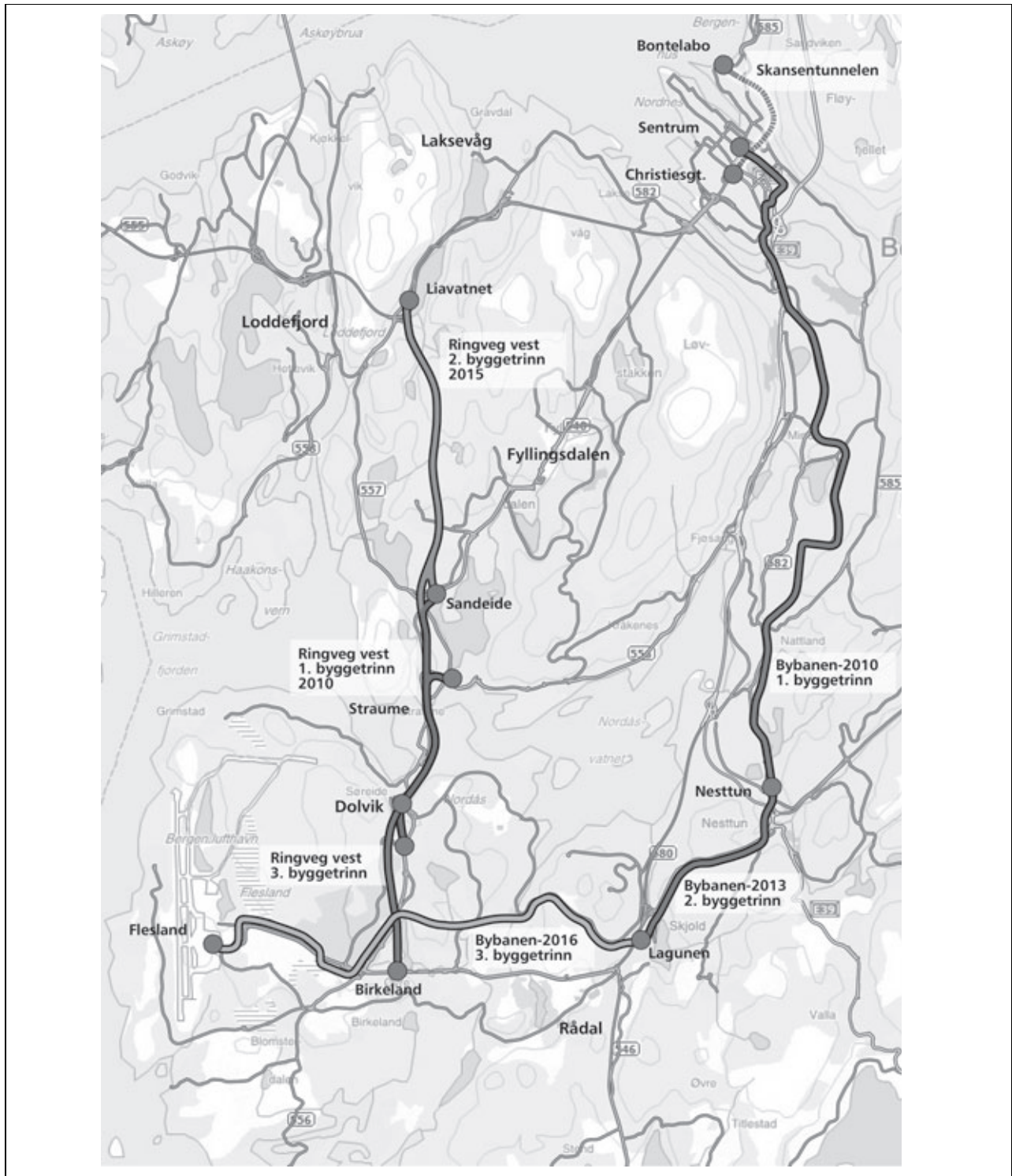
Hordaland fylkeskommune har gjennomført ei ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslaget i tråd med retningslinjene for den statlege ordninga, og der ein av konsulentane med statleg rammeavtale er nytta. Det er semje mellom Bybanen Utbygging og konsulenten om at konsulentens sitt kostnadsoverslag frå mai 2012 blir lagt til grunn. I tråd med dette er styringsramma fastsett til 3 280 mill. 2011-kr, og kostnadsramma er fastsett til 3 610 mill. 2011-kr. Omrekna til 2013-prisnivå er styringsramma 3 450 mill. kr og kostnadsramma 3 800 mill. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for tredje etappe av prosjektet er rekna til om lag – 3,7 mrd. kr. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til – 0,9.

Tiltak innafor programområda

Tiltak innafor programområda i Bergensprogrammet omfattar i hovudsak mindre tiltak langs eksisterande veggar, miljøtiltak i sentrum, gang- og sykkelveggar og mindre kollektiv- og trafikksikringstiltak. I tillegg kjem midlar til planlegging av nye prosjekt/tiltak inkl. kostnader til vidare planlegging av Bybanen.

Forslaget inneber at midlar til programområda blir auka med om lag 50 mill. kr årleg. Eit av hovudmåla er å realisera eit hovudnett for sykkel. Opprusting av Totlandsvegen og Hjellestadvegen



Figur 3.1 Oversiktskart

vil også bli finansiert innfor programområdet gang- og sykkelvegar. Etter dette er det i perioden 2012-2025 lagt til grunn ei gjennomsnittleg årleg ramme på om lag 210 mill. 2013-kr til tiltak innfor programområda, til saman om lag 3 050 mill. 2013-kr. Med unntak av planar om utviding av Busstasjonen i Bergen er ikkje andre tiltak nærare spesifiserte enno. Bergen kommune har ved behandling av bompengesøknaden i bystyret 20. februar

2012 lagt til grunn at tiltak i Birkelandskrysset og Sandslikrysset blir innarbeidde i prosjektportefølja. Desse kryssa er på riksvegnettet. Eventuelle statleg bidrag til desse prosjekta/tiltaka må vurderast i arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 (2023).

Det er framleis lagt opp til at dei konkrete prioriteringane skal skje i samband med seinare

revisjonar av handlingsprogram og årsbudsjett/årlege byggeprogram.

Ringveg vest

Prosjektet Ringveg vest omfattar bygging av om lag 10 km ny firefelts veg mellom rv 580 Flyplassvegen ved Birkeland i sør og Vestre Innfartsåre ved Liavatnet i nord. Av dette er om lag 8 km tunnel. Det vil bli fem kryss på strekinga, og det skal gjerast tiltak på eksisterande vegnett.

Første etappe omfattar den om lag 2,5 km lange strekinga Dolvik – Sandeide, av dette om lag 2,2 km i tunnel, samt utbetring av Ytrebygdvegen mellom Kokstadkrysset og Birkelandskrysset. Første etappe blei opna for trafikk i 2010. Andre etappe omfattar den om lag 4,3 km lange strekinga Sandeide – Liavatnet i tunnel. Nytt toplanskryss ved Liavatnet, ramper i tunnel mot Sandeide og rundkjøring ved kollektivterminal på Sandeide inngår. Andre etappe er planlagt opna for trafikk i 2015. Tredje etappe omfattar strekinga mellom Flyplassvegen og Dolvik. Finansiering av tredje etappe inngår ikkje i denne proposisjonen.

Skansentunnelen

Prosjektet går ut på å byggja ein tunnel frå Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Hovudmålet med prosjektet er å avlasta sentrum for biltrafikk, først og fremst over Torget og Bryggen. Prosjektet skal også redusera konfliktane med kulturminne, kulturmiljø og mjuke trafikantar. Skansentunnelen er såleis eit miljø- og byutviklingstiltak. Det er tidlegare utarbeidd konsekvensutgreiing og forslag til kommunedelplan. I Prop. 108 S (2009-2010) blei det førebels lagt til grunn om lag 500 mill. 2009-kr til prosjektet i perioden 2015-2025. Ved den lokalpolitiske behandlinga er det lagt til grunn om lag 700 mill. 2011-kr til Skansentunnelen. Det ligg ikkje føre godkjende planar med tilhøyrande kostnadsoverslag for prosjektet. Kostnadene er svært usikre. Bergen bystyre tilrådde i vedtaket av 20. februar 2012 at alternative trasear blir utgreidde. Sjølv om Skansentunnelen er ein del av Bergensprogrammet, legg Samferdselsdepartementet til grunn at prosjektet ikkje blir finansiert gjennom finansieringsopplegget i denne proposisjonen.

4 Endringar i bompengoordninga

Dagens bompengetakstar er 15 kr for lette kjøretøy og 30 kr for tunge kjøretøy. Takstane har ikkje vore prisregulerte sidan dei blei innførte i 2004. I april 2006 blei maksimal rabatt redusert frå 50 til 40 pst., jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005). Ved forskotsbetaling er rabattane høvesvis 30 og 40 pst. Det er innkrevjing kvar dag heile døgnet. Kjøretøy med abonnement blir belasta med maksimalt ei passering kvar time og maksimalt 50 passeringar kvar månad. Brikkebruken er om lag 85 pst.

Gjennomsnittleg inntekt pr. passering i dagens bompengoordning er 7,40 kr. Dette er om lag halvparten av taksten for lette kjøretøy utan rabatt. I 2011 var brutto bompengeinntekter om lag 410 mill. kr. Dei årlege kostnadene til innkrevjing og drift av bompengeselskapet er vel 40 mill. kr.

I Prop. 108 S (2009-2010) blei det lagt til grunn å endra passeringstaket frå 50 til 60 passeringar i løpet av ein kalendermånad. Dette er ikkje følgt opp så langt. I Prop. 108 S blei det vidare vist til at kommunen og fylkeskommunen hadde lagt opp til å drøfta med Statens vegvesen Vegdirektoratet om maksimal rabatt skal endrast frå 40 til 20 pst. Desse endringane har ikkje vore følgt opp frå lokalt hald til nå.

For å finansiera utbygginga av tredje etappe av Bybanen og auka satsing på programområdetiltak har kommunen og fylkeskommunen søkt om å auka takstane for lette kjøretøy (inntil 3 500 kg) frå 15 til 25 kr og for tunge kjøretøy (over 3 500 kg) frå 30 til 50 kr. Vidare er det søkt om å redusera rabattane ved forskotsbetaling frå 40 og 30 pst. til 20 pst. I tillegg er det lagt til grunn at det månadlege passeringstaket blir endra frå 50 til 60 passeringar. I denne proposisjonen er det lagt til grunn at endringane blir gjennomførte frå 2013. Endringane legg til rette for å sikra ei kontinuerleg utbygging av tredje etappe av Bybanen. Endringane i takst- og rabattopplegget skal også fungera som restriktivt verkemiddel for å redusera biltrafikken i Bergensområdet i samsvar med tiltaksplanen for oppfølging av avtalen om belønningmidlar.

5 Trafikk- og inntektsgrunnlag

Statistikk frå Bergen Bompengeselskap AS viser at årsdøgntrafikken gjennom bomstasjonane var i underkant av 144 000 kjøretøy i 2011.

For å vurdera trafikkveksten fram til 2025 er transportmodellen for Bergensområdet, som er utleia av den regionale transportmodellen, nytta.

Ved å dubla dagens bompengetakstar viser modellen at trafikkgrunnlaget blir redusert med om lag 18 pst. Det er ikkje tatt omsyn til verknadene av timesregel og månadleg passeringstak.

Det er gjennomført tilleggsvurderingar med utgangspunkt i faktisk trafikk i Bergen i perioden 1991-2011 inkl. endringar i takst- og rabattsystem. Vidare er effektane av takstendringar i Oslopakke 3 i 2008 og effektane ved innføring av bompengar i Vossapakken vurderte. Trafikken som passerer gjennom Bergen sentrum (gjennomgangstrafikk) viser ein vekst i perioden, medan sentrumsretta trafikk har gått ned. Den gjennomsnittlege veksten gjennom bomstasjonane i perioden 2001-2011 var på 1,3 pst. pr. år. Basert på prognosedata for folketal og arbeidsplassar vil trafikken i bomringen auka med om lag 1,5 pst. pr. år. Til samanlikning er fylkesprognosane for Hordaland som blei utarbeidde i samband med Nasjonal transportplan 2014-2023, 1,9 pst. for perioden 2010-2014, 1,5 pst. for perioden 2014-2020, 1,4 pst. for perioden 2020-2030 og 1,0 pst. for perioden 2030 til 2040.

Som følgje av endringane i takst- og rabattsystemet er det lagt til grunn ein nedgang i årstdøgntrafikken på 12 pst. Vidare er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1 pst. fram mot 2025 i tråd med Prop. 108 S (2009-2010). Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) som omfattar trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget. I tillegg inngår ei kvalitetssikring av den takstauken som er føresett som restriktivt verkemiddel for å oppnå mindre biltrafikk i Bergensområdet, jf. oppfølginga av avtalen om belønningssmidlar i perioden 2011-2014. Det er i all hovudsak semje mellom konsulenten og Statens vegvesen om føresetnadene for trafikkgrunnlaget og bompenginntektene.

Det er utarbeida ei konseptvalutgreiing (KVU) for transportsystemet i Bergensregionen, som er eksternt kvalitetssikra (KS1). Tiltaka i Bergensprogrammet og KVU for Bergensregionen er til dels overlappende. Både i KS1 av Bergensregionen og KS2 av Bergensprogrammet tilrår konsulenten at det blir innført ein alternativ bomring, som vil kunne ha positive trafikale effektar i Bergen. Dette ligger ikkje inne i bompengelopplegget som er føreslått lokalt og som er lagt fram i denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet viser òg til omtale av KVU for transportsystemet i Bergensregionen i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. På grunn av uvisse knytta til Skansentunnelen lå ikkje prosjektet inne i kvalitetssikringa.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Bergensprogrammet i perioden 2012-2025 er basert på fylkeskommunale midlar, belønningssmidlar frå staten, midlar som fylkeskommunen garanterer for (ev. framtidige belønningssmidlar) og bompengar. Den økonomiske ramma er til saman 9 420 mill. kr, omrekna til 2013-prisnivå.

Fylkeskommunale midlar

Handlingsprogram for det fylkeskommunale vegnettet i Hordaland 2010-2013 (2019) blei behandla av fylkestinget 8. desember 2009. Her er det lagt til grunn eit årleg fylkeskommunalt finansieringsbidrag i perioden 2010-2013 på 200 mill. 2009-kr, inkl. bruk av rentekompensasjonsordninga. Omrekna til 2013-prisnivå med byggekostnadsindeksen for veganlegg svarar dette til om lag 230 mill. kr. Det er lagt til opp til at løyvingane til Bergensprogrammet blir vidareførte på same nivå i siste seksårsperiode (2014-2019). Dette er lagt til grunn ved den fylkespolitiske behandlinga som låg til grunn for Prop. 108 S (2009-2010) og den fylkespolitiske behandlinga av bompengesøknaden i mars 2012. Dei fylkeskommunale midlane i perioden 2012-2025 er til saman om lag 3 020 mill. kr, omrekna til 2013-prisnivå.

Belønningssmidlar

Det er inngått ein fireårig avtale mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten om belønningstilskot til betre kollektivtilbod og mindre bilbruk for perioden 2011-2014. Effektmåla i den fireårige avtalen er:

- Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auka i avtaleperioden sjølv om folketalet og/eller talet på arbeidsplassar aukar.
- Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor del av arbeidsreiser, reduserast med 5 pst. i fireårsperioden.

På grunnlag av avtalen frå 2011 er det lagt til grunn totalt 550 mill. kr i belønningssmidlar, herav 375 mill. kr til investeringar i Bergensprogrammet. Avtalen føreset gjennomføring av tiltak med sikte på å nå måla i avtalen, før dei årlege utbetalingane av midlane. Samferdselsdepartementet har betalt belønningssmidlar for 2011, 2012 og 2013. Midlane i 2013 er planlagt nytta til m.a. prosjektering og grunnverv for tredje etappe av

Bybanen, betre framkome for buss, tilrettelegging for auka sykling og fortetting langs Bybanen. Med betalinga for 2013 har Bergen mottatt til saman 388 mill. kr frå belønningsordninga.

Midlar som fylkeskommunen garanterar for (ev. framtidige belønningsmidlar)

Fylkestinget har lagt til grunn at ordninga med belønningmidlar til betre kollektivtransport og mindre bilbruk eller anna tilsvarande ordning blir vidareført og at Bergensområdet vil motta slike midlar også for perioden 2015-2018. Dersom staten ikkje løyver belønningsmidlar eller andre tilsvarande midlar, har fylkestinget vedtatt å garantera for om lag 210 mill. kr, omrekna til 2013-prisnivå, i perioden 2015-2018 til kollektivinfrastruktur i Bergensprogrammet.

Dagens avtale om belønningstilskot gjeld perioden 2011-2014. Samferdselsdepartementet har ikkje tatt stilling til om det er aktuelt å inngå tilsvarande avtale for Bergen utover dette. Så lenge fylkeskommunen har garantert for midlar i perioden 2015-2018, har ikkje departementet merknader til at desse er tatt med i finansieringa av Bergensprogrammet. Det vises for øvrig til omtala av Belønningsordninga i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Bompengar

Det er lagt til grunn 5 800 mill. kr i bompengar til investeringar i perioden 2012-2025. Bompengar til å dekkja renter på bompengelån er rekna til om lag 2 240 mill. kr med ei lånerente på 4,5 pst. I tillegg kjem bompengar til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet med vel 40 mill. kr pr. år, eller om lag 600 mill. kr i perioden 2012-2025.

Akkumulert gjeld i 2015/2016, når det er rekna med at gjelda er størst, er førebels rekna til i storleiksorden 5,8 – 5,9 mrd. kr. Pr. 31. desember 2012 var akkumulert gjeld om lag 2 900 mill. kr.

Statens vegvesen viser til at 6,5 pst. rente er den vanlege føresetnaden i bompengeproposisjonar. I denne proposisjonen er det i tråd med den lokalpolitiske behandlinga lagt til grunn 4,5 pst. lånerente. Samferdselsdepartementet viser til at Bergensprogrammet er ein bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Investeringane må reduserast dersom ein større del av bompengane går til å betala lånerenter utan at dette blir kompensert med andre midlar.

Det er rekna på følgjande to pessimistiske alternativ, basert på gjeldande investeringsplan:

- a) Eit alternativ der det er lagt til grunn 6,5 pst. lånerente.
- b) Som a), men i tillegg er det ikkje lagt til grunn årleg trafikkvekst.

I begge alternativa er det lagt til grunn at investeringane blir reduserte i slutten av bompengeperioden, og det er lagt til grunn bompengerekkjving til utgangen av 2025.

Med føresetnadene i alternativ a) blir bompengar til investeringar reduserte med om lag 1 230 mill. kr, samanlikna med basisalternativet. Bompengar til å dekkja renter blir auka med om lag 1 390 mill. kr.

Med føresetnadene i alternativ b) blir bompengar til investeringar reduserte med om lag 1 730 mill. kr, samanlikna med basisalternativet. Bompengar til å dekkja renter blir auka med om lag 1 300 mill. kr.

Av takstretningsslinjene 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.

Styringa av Bergensprogrammet

Bergensprogrammet er ei bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. All kostnadsauke må følgjeleg løyssast innafor dei økonomiske rammene for pakka. Det er lagt opp til anleggsstart for tredje etappe av Bybanen i løpet av 2013. Ved ev. kostnadsauke må først kuttlista takast i bruk. Dersom dette ikkje er tilstrekkeleg, er det føresett at ramma til tiltak innafor programområda blir redusert slik at programmet kan avsluttast innan utgangen av 2025.

Som omtalt i Prop. 108 S (2009-2010) har Samferdselsdepartementet tatt initiativ til m.a. at styringa og rapporteringa i Bergensprogrammet blir tatt opp til ny vurdering. Departementet viser til at det i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er lagt opp til ein ny måte å organisera transportpolitikken i byområda på gjennom heilskaplege bymiljøavtalar. For alle slike avtalar må det vera eit system for styring og politisk forankring. Det kan vera fleire aktuelle modellar for etablering av styringsgrupper innafor det nye avtaleregimet. Det er viktig å sikra overordna politisk styring og leggja til rette for heilskaplege prioriteringar og god porteføljestyling. Regjeringa vil vurdere nærare kva modellar som er føremålstenlege og om det skal leggjast til grunn ein felles

modell for styring av slike avtalar. Som for dei andre største byområda, legg Samferdselsdepartementet opp til at det skal vera ein omtale av Bergensprogrammet i statsbudsjettet.

Garantiar

Hordaland fylkesting fatta i møte 12. oktober 2010 følgjande vedtak om garanti:

«Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuld-nargaranti fram til 2025 for lån på inntil 4 200 mill. kr som Bergen Bompengeselskap AS skal ta opp i samband med gjennomføring av prosjekt i Bergensprogrammet.

Fylkestinget viser elles til vedtak i fylkestingssak 41/10 om overtaking av garanti frå Bergen kommune på 1 750 mill. kr som er inkludert i summen ovanfor.»

Garantien er godkjend av Kommunal- og regionaldepartementet.

Samferdselsdepartementet oppmodar fylkeskommunen om å utvida garantien for å oppnå best moglege lånevilkår.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Bergensregionen er ein viktig økonomi-, kompetanse- og innovasjonsregion i sterk utvikling. Det er venta kraftig vekst i folketal og trafikk, samtidig om det i sentrale område er periodar med akutte forureiningsproblem. Hovudutfordringa er å handtera veksten gjennom eit tilpassa, effektivt og miljøvennleg transportsystem. Det er vidare nødvendig med ei arealutvikling som minimerer transportane i regionen.

Samferdselsdepartementet viser til KVU for vidare utvikling av transportsystemet i Bergensregionen, som omfattar 12 kommunar inkl. Bergen. Den eksterne kvalitetssikringa (KS1) er ferdig behandla, og Samferdselsdepartementet har fastlagt prinsipp for utviklinga av transportsystemet i Bergensregionen. Departementet legg til grunn at aktuelle prosjekt og tiltak må vurderast trinnvis, og at samfunnsøkonomisk lønnsemd vektleggjast

ved prioritering av prosjekt. Rammeverket for heilskaplege bymiljøavtalar, som er presentert i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, skal leggjast til grunn når Bergensprogrammet blir reforhandla etter 2013. Auka bruk av tiltak som verkar avgrensande på personbiltrafikken samt satsing på kollektivtransport vil vera ein føresetnad for eventuell tildeling av statlege midlar gjennom Belønningsordninga og bymiljøavtalen. Bergensregionen bør for framtida vurdere å samordna sine prosjekt og tiltak til ei samla pakke der rammeverket for heilskaplege bymiljøavtalar blir lagt til grunn.

Sjølv om utviklinga av transportsystemet i Bergensregionen ikkje baserar seg på ein regionpakke med felles organisering og finansiering no, meiner Samferdselsdepartementet at det er viktig at utvidinga av Bergensprogrammet underbygger måla for langsiktig utvikling av transportsystemet i Bergensregionen.

Den innkomne bompengesøknaden omfattar også fylkesvegprosjektet Skansentunnelen. Samferdselsdepartementet reknar Skansentunnelen som ein del av Bergensprogrammet. Prosjektet er kome kort i planlegging, og det ligg ikkje føre godkjende planar med tilhøyrande kostnadsoverslag. Kostnadene er svært usikre. Bergen bystyre har tilrådd at alternative trasear blir utgreidde. Det har difor ikkje vore tilstrekkelege avklaringar til at prosjektet har kunna gjennomgå ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet legg til grunn at prosjektet ikkje blir finansiert gjennom finansieringsopplegget i denne proposisjonen. Departementet tilrår at det blir arbeida vidare med planlegging av tunnelen, jf. òg Bergen bystyre si tilråding. Samferdselsdepartementet vil kome attende til Stortinget når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

8 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utviding av Bergensprogrammet, vil det bli inngått ein tilleggsavtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og 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 utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m. i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.



Tykk: AS O. Fredr. Aimesen. April 2013

241491