

Prop. 108 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utviding og finansiering av Bergensprogrammet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 26. mars 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utviding av Bergensprogrammet, med vidareføring av bompengoordninga i 10 år frå 2015 til 2025.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det vist til at Bergensområdet er ein av dei viktigaste økonomi-, kompetanse og innovasjonsregionane i landet. Regionen er viktig for verdiskaping på Vestlandet og i landet elles. Bergensområdet står framfor ein vesentleg vekst i folketal og trafikk. Innan 2025 er det venta over 70 000 fleire personar som gjennom arbeidsreiser og reiseaktivitetar i dagleglivet vil bidra til auka etterspurnad etter transport.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 118 (1984-85) slutta Stortinget seg til at det blei etablert ei bompengoordning i Bergen der hovudmålet var å bygga ut eit tenleg hovudvegnett. Ordninga blei etablert i 1986 og skulle opphavleg gjelda fram til utgangen av 2000. Avtalen om innkrevjing av bompengar blei forlenga til utgangen av 2002, jf. St.prp. nr. 45 (1998-99) og St.prp. nr. 1 (2001-2002). 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), jf. Innst. S. nr. 94 (2005-2006), slutta Stortinget seg til ei revidert bompengoordning for Bergensprogrammet. Rabattstruktur og innkrevjingsordning inkludert talet på bomstasjonar blei endra, bompengeperioden blei utvida med fire år fram til utgangen av 2015 og det blei gitt løyve til låneopptak 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 finansieringa av Bybanen. I St.prp. nr. 24 (2007-2008) blei det varsla kostnadsaukar på bybaneprosjektet. Det blei og rekna med auka bompengeinntekter.

Første etappe av Bybanen og Ringveg vest er planlagt opna for trafikk i 2010. Med dagens bompengoordning vil bompengeinntektene til og med 2015 gå til å tilbakebetala lån som er tatt opp til å finansiera første etappe av dei to prosjekta. Det er ikkje rom for å gjennomføra andre etappe av Ringveg vest, andre etappe av Bybanen eller Skansentunnelen.

For å få best mogleg nytte av investeringane i første etappe av Bybanen og Ringveg vest, har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for at andre etappe av begge prosjekta blir ferdigstilte snarast råd, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 159. For å komma raskt i gang med anleggsarbeida på andre etappe av Bybanen og Ringveg vest

har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for å finansiera førebuaende arbeid i 2009 og 2010 gjennom auka låneopptak, innsparingar og omprioriteringar innafor Bergensprogrammet. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 1 (2008-2009) er det gitt løyve til å auka låneopptaket for å finansiera nødvendig planlegging og prosjektering i 2009 og 2010. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 72 (2008-2009) er løyvet blitt utvida til også å omfatta grunnnerverv.

Finansieringa av Bergensprogrammet frå 2010 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar.

2 Status for Bergensprogrammet

I finansieringsplanen i St.prp. nr. 75 (2008-2009) var det lagt til grunn 5 300 mill. kr i 2005-prisnivå til investeringar i perioden 2002-2015. Omrekna til 2010-prisnivå var dette 6 570 mill. kr. Av dette var det lagt til grunn 880 mill. kr i perioden 2010-2015. Finansieringsplanen i St.prp. nr. 75, omrekna til 2010-prisnivå, er vist i tabell 2.1.

For perioden 2002-2009 er dei statlege løyvingane til øvrige riksvegar om lag 240 mill. kr lågare enn lagt til grunn i St. prp. nr. 75, og dei fylkeskommunale løyvingane er om lag 20 mill. kr lågare enn lagt til grunn. Det ligg ikkje føre dokumentasjon som gir grunnlag for å ta med kommunale midlar i oppfølginga. Endringane i løyvingar er meir enn kompenserte ved at bompengar til investeringar er auka med om lag 590 mill. kr. Her inngår om lag 260 mill. kr frå bompenggeordninga før 2002.

Investeringsplanen som var lagt til grunn, med parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest og med gjennomføring av mindre investeringstiltak, er i hovudsak følgt opp. Til og med 2009 er om lag 2,9 mrd. kr av investeringar på om lag 5,9 mrd. kr gått til dei to store prosjekta. Større stamvegprosjekt som er gjennomførte er slutføring av arbeida på E39 mellom Hop og Fjøsanger, utviding av E39 mellom Sørås og Hop frå to til fire felt og bygging av nytt Fjøsangerkryss. Det var nødvendig å gjennomføra ein del tiltak på tilstøytande vegnett, dei såkalla Hasteprosjekta, før anleggsarbeidet på bybaneprosjektet starta opp i Inndalsveien og Bjørnsons gate. Kanalvegen og kryssa Fjøsangerveien/

Tabell 2.1 Finansieringsplan i St.prp. nr. 75 (2004-2005). Mill. 2010-kr

	Opplegg i St.prp. nr. 75 (2004-2005)			
	2002-2005	2006-2009	2010-2015	Sum 2002-2015
Statlege midlar, øvrige riksvegar	480	860	840	2 180
Statlege midlar, stamvegar	250	160	0	410
Bompengar	770	2 960	- 40	3 690
Fylkeskommunale midlar.....	40	70	40	150
Kommunale midlar	50	50	40	140
Sum investeringar	1 590	4 100	880	6 570

Tabell 2.2 viser oppfølginga av finansieringsplanen i St.prp. nr. 75.

Tabell 2.2 Oppfølging av finansieringsplanen i St.prp. nr. 75 (2004-2005). Mill. 2010-kr

	St. prp. nr. 75	Løyvd i perioden	St. prp. nr. 75	Løyvd i perioden	St. prp. nr. 75	Løyvd i perioden
Periode	2002-2005	2002-2005	2006-2009	2006-2009	2002-2009	2002-2009
Statlege midlar, øvrige riksvegar	480	436	860	662	1 340	1 098
Statlege midlar, stamvegar	250	266	160	180	410	446
Bompengar*	770	1156	2 960	3 159	3 730	4 315
Fylkeskommunale midlar	40	32	70	56	110	88
Kommunale midlar	50	-	50	-	100	-
Sum	1 590	1 890	4 100	4 057	5 690	5 947

* Bompengar som er løyvde/tatt ut er inklusive om lag 260 mill. kr frå bompenggeordninga før 2002, omrekna til 2010-prisnivå.

Minde Allé og Kanalvegen/Minde Allé er bygde om. I tillegg er Solheimsgaten forlenga for å auka kapasiteten gjennom krysset på Danmarks plass og gi betre tilkomst til Solheimsviken. Frå 2002 er det blitt nytta i storleiksorden 100 mill. kr pr. år til mindre investeringstiltak i Bergensprogrammet. Tiltak som er gjennomførte er kollektivtrafikktiltak, bygging av gang- og sykkelveg, trafikksikringstiltak, miljøtiltak og bygging av nye bomstasjonar. Det er bygd kollektivfelt langs rv 580 Flyplassvegen, rv 585 Årstadveien og i Natlandsveien. Det er gjennomført større gang- og sykkelvegprosjekt på strekninga Elvenes – Valle (langs E39), mellom Minde allé og Kristiansborgvatnet og langs rv 558 Håkonsvernveien/Hillerenveien (fylkesveg). I Bergen sentrum er det innafor miljøtiltak gjennomført opprusting av m.a. Håkonsgaten, Vaskerelven, Vestre Torvgate og Nygårdsgaten. Utafor sentrum er det gjennomført miljøtiltak med opprusting i Nesttun sentrum og på Laksevåg.

Bergen kommune har søkt om fritak for inngåande meirverdiavgift for bybaneprojektet, jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009), side 101 – 102. Finansdepartementet har gjort vedtak om eit slikt fritak for første etappe og grunngjeve det med at ei slik ekstrarekning ville ha vore ei urimeleg belastning for Bergen kommune. For andre etappe skjer utbygginga i fylkeskommunal regi, og det er også fylkeskommunen som får driftsansvaret for Bybanen og som skal ha billettinntektene. Når desse instansane er samanfallande, er kriteria for rett til frådragsføring av inngåande meirverdiavgift oppfylte.

I St.prp. nr. 24 (2007-2008) blei det vist til at det ikkje er endeleg avklart kven som skal dekkja kostnadene for omlegging av vassrør og kabelnett i bybanetraséen. Spørsmålet har vore behandla i Bergen tingrett som ga staten medhald i at Statens vegvesen kan pålegga andre leidningseigarar å flytta kablar og rør som ligg i vegtraséen for eiga rek-

ning. BKK Nett AS anka saka, og anken blei behandla av Gulating lagmannsrett i oktober 2009. Lagmannsretten av slo anken og stadfesta dommen frå tingretten. Dommen i lagmannsretten er rettskraftig.

3 Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Forslaget som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling omfattar finansiering av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, Skansentunnelen og tiltak innafor programområda. I tillegg inngår fullfinansiering av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Det var lagt opp til ei fylkeskommunal løyving på 200 mill. 2009-kr pr. år til prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet i perioden 2010-2025, til saman 3 200 mill. kr. Det var vidare lagt til grunn 3 042 mill. kr i bompengar til investeringar i perioden 2010-2025. Forslaget til investeringsplan som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling våren 2009 er vist i tabell 3.1.

Bergen bystyre behandla saka i møte 25. mai 2009 og fatta følgjande vedtak:

1. Bergen kommune anbefaler at dagens bompenggeordning slik den er vedtatt i St.prp. nr. 75 (2004-2005) endres ved å forlenge perioden til 2025. I tillegg må statens/fylkeskommunens bevilgninger til Bergensprogrammet utgjøre minst 200 mill. kroner for året i gjennomsnitt for perioden 2010-2025.
2. Bergen kommune tilrår at Hordaland fylkesting fatter vedtak i tråd med kommunens anbefalinger.
3. Bergen bompengeselskap får i oppdrag å fremme søknad om videreføring av Bergensprogrammet slik det framgår av denne saken.

Tabell 3.1 Lokalt behandla forslag til finansieringsplan. Mill. 2009-kr

	2010	2011	2012	2013	2014	Sum 2010- 2014	2015- 2025	Sum 2010- 2025
Bybanen, 1. etappe	310					310		310
Bybanen, 2. etappe	355	583	298			1 236		1 236
Ringveg vest, 1. etappe	204					204		204
Ringveg vest, 2. etappe	156	333	458	479	166	1 592		1 592
Tiltak innafor programområda	150	150	150	150	150	750	1 650	2 400
Skansentunnelen							500	500
Sum investeringar	1 175	1 066	906	629	316	4 092	2 150	6 242

4. Maksimumsrabattene vurderes redusert etter drøftelser med Vegdirektoratet.
5. Passeringstak endres fra 50 til 60 passeringer i løpet av en kalendermåned.
6. Til neste NTP i 2014 skal Bergen kommune, som en del av Bergensregionprogrammet, ha utarbeidet en konkret plan for videreføring av et helhetlig kollektivtilbud med bybanen som rygrad, og et fremtidsrettet veinett. Videreføring av bybanen til Sandsli/Kokstad/Flesland, samt Skansentunnelen og ringveisystemet vil inngå i en slik prioritering. Det skal gjennomføres en oppdatert trafikkanalyse.
7. Bergen kommune ønsker å oppta forhandlinger med statlige myndigheter for å øke de statlige tilskuddene til bygging av bybanen. Fremkommelighetsproblemene er størst i de store byene og det offentlige må ta et langt større ansvar for å sikre utvikling av kollektivtilbudet i byene.
8. Bergen kommune vil understreke at midler som blir avsatt til sekkeposttiltak i bompengesøknaden skal gå til helt målrettede tiltak som gir mest mulig effekt i forhold til gang-, sykkel- og kollektivtransporten. Gang- og sykkelstier i sentrum skal prioriteres. De årlige beløp til tiltak innen sekkeposten må ikke overskride 150 millioner kroner. Prioritering av sekkeposttiltak skal behandles i bystyret.
9. Bergen kommune mener det må arbeides for å få ned de årlige driftsutgiftene i forbindelse med bompengeneinnkrevningen.

Hordaland fylkesting behandla saka 10. juni 2009 og fatta følgjande vedtak:

1. Fylkestinget tilrår opplegg for bompengeneinnkreving og finansieringsplan for vidareføring av Bergensprogrammet i samsvar med vedtak i bystyret i Bergen 25. mai 2009.
2. Fylkestinget vil prioritere ei årleg fylkeskommunal ramme til vidareføring av Bergensprogrammet på 200 mill. kr.
3. Fylkestinget tilrår at passeringstaket vert endra frå 50 til 60 passeringar i løpet av ein kalendermånad.
4. Fylkestinget tilrår ei nærare vurdering av rabattsatsane i bompengeopplegget i samråd med sentrale vegstyresmakter.
5. Fylkestinget ber om at det i nært samarbeid med Bergen kommune vert sett i gong drøftingar med statlege styresmakter med sikte på å få øyremerkte statlege midlar til Bybanen i tillegg til rammeløyvingane.

Bergen Bompengeselskap AS har gjennom bompengesøknad av 17. juni 2009 søkt om å få forlenga

dagens bompengereordning med 10 år fram til 2025 og gjere endringar i takst- og rabattsystemet i tråd med dei nye vedtaka i bystyret.

4 Omtale av utbygginga

Figur 4.1 viser eit kart over Bergen der dei største prosjekta er med.

Bybanen

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

Første etappe omfattar den om lag 10 km lange strekninga frå sentrum til Nesttun. Andre etappe omfattar den om lag 3,6 km lange strekningen frå Nesttun til Rådal (ved Lagunen kjøpesenter). I tillegg skal det gjennomførast tiltak på eksisterande vegnett med m.a. trafikkssikringstiltak og bygging av gang- og sykkelveggar. Tredje etappe omfattar strekninga frå Rådal til Flesland.

Ved den lokale behandlinga peika kommunen på at ei meir omfattande løysing for terminalen ved Rådal vil auka kostnadene. I tillegg er prosjekteringskostnadene auka. Dette er tatt inn i prosjektet. Det er føresett at meirverdiavgift blir betalt, men med refusjon på vel 70 mill. kr, jf. kap. 2. Kostnadsstala nedanfor er, som for andre etappe av Ringveg vest, inkludert meirverdiavgift.

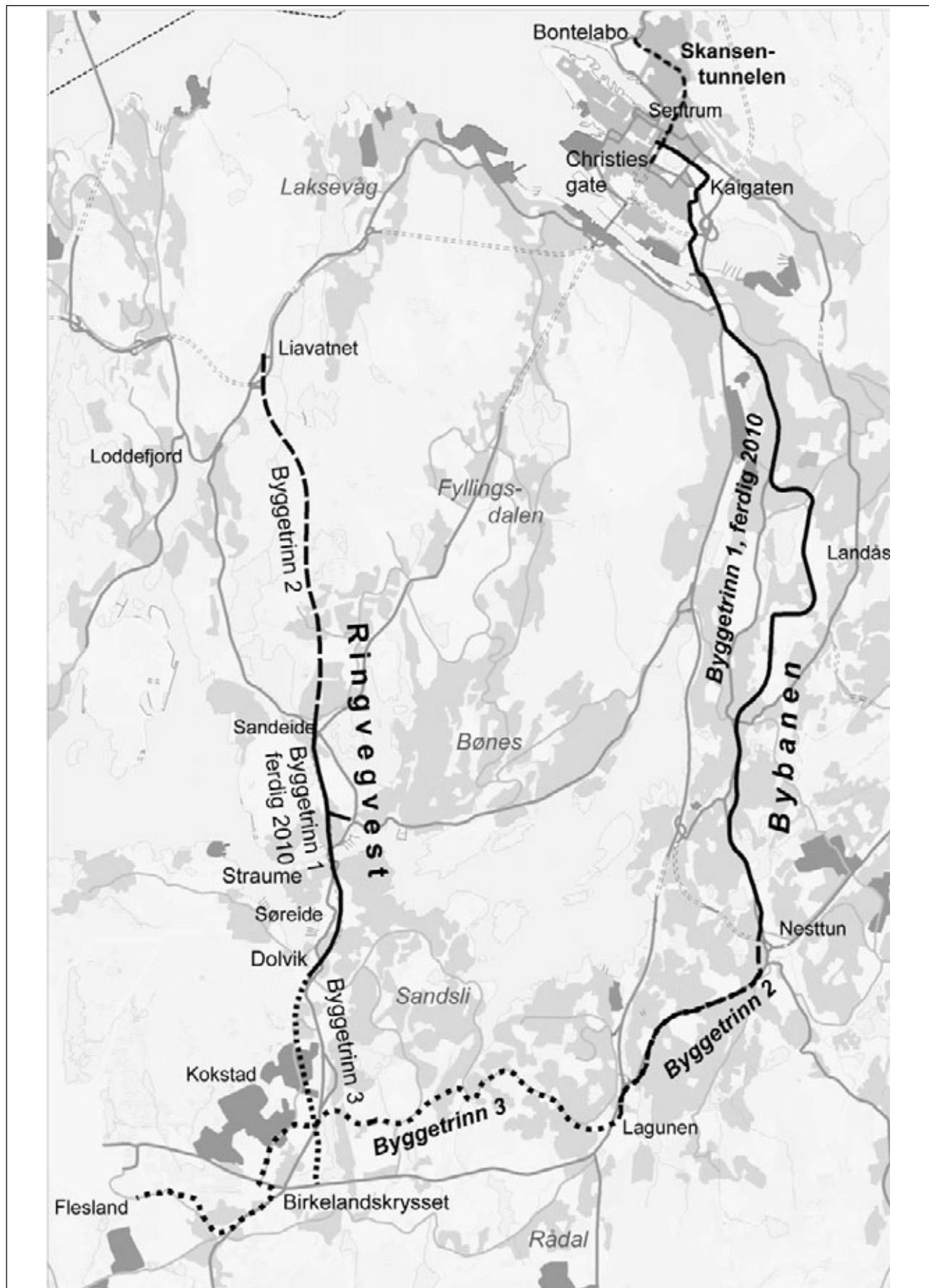
Etter ekstern kvalitetssikring og etter utvidinga av prosjektet, legg Samferdselsdepartementet til grunn ei styringsramme for andre etappe på 1 490 mill. 2009-kr og ei kostnadsramme på 1 580 mill. 2009-kr. Omrekna til 2010-prisnivå er styringsramma 1 530 mill. kr og kostnadsramma 1 620 mill. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for andre etappe av prosjektet er rekna til – 790 mill. kr. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til – 0,6.

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 strekninga, og det skal gjerast tiltak på eksisterande vegnett.

Første etappe omfattar den om lag 2,5 km lange strekninga Dolvik – Sandeide, av dette om lag 2,2 km i tunnel, samt utbetring av Ytrebygdsvegen



Figur 4.1 Bybane og Ringvegvest

Kilde: Statens vegvesen

mellom Kokstadkrysset og Birkelandskrysset. Andre etappe omfattar den om lag 4,3 km lange strekninga Sandeide – Liavatnet i tunnel. Nytt toplanskryss ved Liavatnet, ramper i tunnel mot Sandeide og rundkjøring ved kollektivterminal på Sandeide inngår i andre etappe. Tredje etappe omfattar strekninga mellom Flyplassvegen og Dolvik.

Etter ekstern kvalitetssikring legg Samferdselsdepartementet til grunn ei styringsramme for andre etappe på 1 490 mill. 2009-kr og ei kostnadsramme på 1 770 mill. 2009-kr. Omrekna til 2010-prisnivå er styringsramma 1 530 mill. kr og kostnadsramma 1 810 mill. kr. Dette er i tråd med kvalitetssikraren si tilråding.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for andre etappe av prosjektet er rekna til – 200 mill. kr. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til – 0,1.

Tiltak innafor programområda

Tiltak innafor programområda omfattar i hovudsak mindre tiltak langs eksisterande vegar, miljøtiltak i sentrum, gang- og sykkelvegar og mindre kollektiv- og trafikksikringstiltak. I tillegg kjem midlar til planlegging av nye prosjekt/tiltak.

I perioden 2010-2025 er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg årleg ramme på 154 mill. 2010-kr til tiltak innafor programområda, til saman 2 460 mill. 2010-kr. Med unntak av planar om utviding av Busstasjonen i Bergen som også er omtalt i kap. 7, er ikkje tiltaka nærare spesifiserte enno, men i fylkeskommunen sitt handlingsprogram for fylkesvegnettet i perioden 2010-2013 (19) er det for første fireårsperiode vist ei fordeling mellom dei ulike tiltaka. Det er lagt til grunn at 17 pst. av midlane skal gå til planlegging, 26. pst. til kollektivtrafikktiltak, 17 pst. til trafikksikringstiltak, 29 pst. til bygging av gang- og sykkelvegar og 11 pst. til tiltak i Bergen sentrum/miljøtiltak.

Det er lagt opp til at dei konkrete prioriteringane vil skje i samband med seinare revisjonar av handlingsprogrammet, årsbudsjett og årlege byggeprogram.

Skansentunnelen

Prosjektet går ut på å bygga ein tofelts 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 i forhold til kulturminne, kulturmiljø og mjuke trafikantar. Skansentunnelen er såleis eit miljø- og byutviklingstiltak og ikkje eit ordinært vegprosjekt. Det er utarbeidd konsekvensutgreiing og forslag til kom-

munedelplan. Konsekvensutgreiinga er godkjent av Statens vegvesen Vegdirektoratet, men Bergen kommune har ikkje fatta vedtak om kommunedelplan, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005). Statens vegvesen har tilrådd at Skansentunnelen blir bygd etter alternativet «bytunnel». I St.prp. nr. 76 (2001-2002) var førebels kostnadsoverslag 440 mill. 2005-kr for alternativet med tunnel mellom Christies gate og Bontelabo. Kostnadene er usikre, og i finansieringsplanen er det førebels lagt til grunn om lag 500 mill. kr til prosjektet i perioden 2015-2025.

5 Endringar i bompengeordninga

Dagens bompengetakstar er 15 kr for lette kjøretøy og 30 kr for tunge kjøretøy, og dei 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 innkreving kvar dag heile døgnet. Kjøretøy med abonnement blir belasta med maksimalt ei passering kvar time og maksimalt 50 passeringar kvar månad. Brikkebruken er 85 pst.

I St.prp. nr. 75 var det eit mål å auka den gjennomsnittlege inntekta pr. passering frå 8 kr til 9 kr (2005-prisnivå). Dette har ikkje skjedd. Gjennomsnittleg inntekt pr. passering i 2009 (brutto bompenginntekter dividert med årsdøgntrafikken) er 7,40 kr. Dette er om lag halvparten av taksten for lette kjøretøy utan rabatt. Dei årlege netto bompenginntektene er om lag 350 mill. kr.

I forslaget til revidert bompengeordning er det lagt opp til to endringar:

- Innkrevjingsperioden blir forlenga med 10 år.
- Passeringstaket blir endra frå 50 til 60 passeringar i løpet av ein kalendermånad.

Vidareføring av bompengeordninga i 10 år vil gi rom for å finansiera parallell utbygging av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, bygging av Skansentunnelen og satsing på tiltak innafor programområda. Endringa i taket på passeringar pr. månad frå 50 til 60 vil føra til ein mindre auke i inntektene.

I kommunen og fylkeskommunen sine vedtak er det vidare lagt til grunn at det skal vurderast om maksimalrabattane skal reduserast etter drøftingar med Statens vegvesen Vegdirektoratet/sentrale vegmyndigheiter. Statens vegvesen har vist til at maksimal rabatt i Oslo er 20 pst., og dette er også planlagt i Trondheim. Statens vegvesen ser det som ein fordel at det er like rabattar i dei store byane og har drøfta ei eventuell endring med Bergen kom-

mune og Hordaland fylkeskommune. Samferdselsdepartementet viser til at etter hovudregelen for nye bompengeringer i by, skal det vera flat rabatt, avgrensa til brikkebrukarar. Denne regelen skal nyttast ved framtidige endringar av rabattsystemet i Bergen.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til ei tilråding frå Statens vegvesen Vegdirektoratet om at kundar med Autopass-avtale oppnår 10 pst. rabatt hos andre bompengeselskap enn «eige» selskap. Dette vil leggja til rette for auka brikkebruk slik at dei administrative kostnadene kan reduserast. Ordninga vil i første omgang gjelda for nye prosjekt, men alle bompengeselskapa er bedt om å vurdere dei økonomiske konsekvensane og ta stilling til om dei ønskjer å innføra ordninga. Det vil vera naturleg at denne rabatten blir innført i samband med nytt takst- og rabattsystem i Bergen.

Det er rekna med at den samla effekten av å redusera maksimalrabatten til 20 pst. og eventuelt innføra 10 pst. for kundar i andre bompengeselskap vil auka gjennomsnittleg inntekt pr. passering frå om lag 7,40 kr til i underkant av 9 kr og dei årlege netto bompenginntektene med 70 – 80 mill. kr. Forslag til nytt takst- og rabattsystem skal sendast på høyring til Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune før Statens vegvesen gjer sitt endelige takstvedtak. I påvente av nye lokale vedtak er ikkje desse endringane lagt inn i denne proposisjonen.

Etter opninga av første etappe av Ringveg vest vil det bli etablert ein ny bomstasjon på den nye vegen ved Dolvik. Denne kjem i tillegg til dei eksisterande 13 bomstasjonane.

6 Trafikk- og inntektsgrunnlag

Statistikk frå Bergen Bompengeselskap AS viser at årdøgntrafikken gjennom bomstasjonane var i underkant av 142 000 kjøretøy i 2008.

For å vurdere trafikkveksten fram til 2025 er ein transportmodell for Bergensområdet, TASS 5, nytta med utgangspunkt i åra 2015 og 2030. For å finna trafikkgrunnlaget i 2025 er det gjort ei interpolering. Resultata viser ein årleg trafikkvekst på 0,8 pst. fram mot 2025.

I tillegg er det tatt utgangspunkt i trafikkutviklinga i Bergen i perioden 2001-2008, og samanlikna denne utviklinga med trafikkveksten på vegnettet elles. Trafikken som passerer gjennom Bergen sentrum (gjennomgangstrafikk) viser ein vekst i perioden, medan sentrumsretta trafikk har gått ned. Den gjennomsnittlege veksten i Bergensringen i perioden 2001-2008 var på 1,2 pst. pr. år. I 2008 var det

ein nedgang i trafikken på 1,5 pst. Frå 2008 til 2009 var det ein auke i årsdøgntrafikken gjennom bomstasjonane på 0,5 pst.

Fylkesprognosane for Hordaland som blei utarbeidde i samband med Nasjonal transportplan 2010-2019 er 1,9 pst. for perioden 2007-2010, 1,7 pst. for perioden 2010-2014, 1,1 pst. for perioden 2014-2020 og 1,5 pst. for perioden 2020-2030.

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring som også omfattar trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget. Etter dette er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1 pst. fram mot 2025.

6.1 Ekstern kvalitetssikring av inntekter, finansiering og portefølje

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av trafikkgrunnlag, føresetnader for finansieringsopplegget og porteføljesamansetninga i Bergensprogrammet. I rapporten frå kvalitetssikringa rettar konsulenten eit kritisk søkjelys på gjennomføringsstrategien i Bergensprogrammet. Konsulenten trekkjer særleg fram problemstillinga knytt til låneopptak. Som ein konsekvens av at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ønskjer parallell og kontinuerleg gjennomføring av fase 1 og 2 av Bybanen og Ringveg vest, vil gjeldsoppybygginga bli svært stor. Allereie i 2014 vil den vedtekne gjennomføringsplanen gi ei akkumulert gjeld på 4 mrd. kr. Ein konsekvens av denne gjennomføringsstrategien vil vera at det etter utbygginga av fase 2 av Bybanen og Ringveg vest vil vera ein periode med gjeldsnedbetaling og låg byggjeaktivitet fram til 2025.

I vurderinga av finansieringsplanen trekkjer konsulenten òg fram at det er knytt vesentleg uvisse til dei føresetnader som ligg til grunn for finansieringa av Bergensprogrammet, og at det av den grunn er sannsynleg at programmet vil vera underfinansiert. Det er i finansieringsplanen lagt til grunn ein føresetnad om ei lånerente på 4,75 pst. Dette er langt lågare enn Statens vegvesens standard rentesatsar i bompengesaker. I tilfelle der lånevilkåra er føreseielege nyttar Statens vegvesen normalt ein lånesats på 6,5 pst. I tilfeller der avtaler om renteopsjonar og fastrenteavtaler ikkje ligg føre nyttar Statens vegvesen normalt ein føresetnad om 8 pst. lånerente i finansieringsplanen. Konsulenten peiker særleg på at det ikkje ligg føre tilstrekkelege garantiar frå korkje Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune som forsvarar bruken av føresetnad om rentesats på det nivået som er vald for utvidinga av Bergensprogrammet. Med føresetnad om ein rentesats på 8 pst., med dei garantiar som

no ligg føre for Bergensprogrammet, vil Bergensprogrammet ifølgje konsulenten vere underfinansiert med nærare 2 mrd. kr.

Konsulenten trekkjer òg fram behovet for at det blir etablert avklarte styringsprinsipp som kan handtera endringar i føresetnadene for finansieringsopplegget, og konsekvensane det vil kunna få for prioriteringane i Bergensprogrammet.

7 Utbyggings- og finansieringsopplegg

I St.prp. nr. 75 (2004-2005) var det lagt til grunn at finansieringa av Bergensprogrammet skulle skje med både statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar i tillegg til bompengar. Finansieringa av Bergensprogrammet frå 2010 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det er lagt til grunn 6 820 mill. 2010-kr til investeringar i perioden 2010-2025, fordelt med 3 280 mill. kr av fylkeskommunale midlar og 3 540 mill. kr av bompengar.

Fylkeskommunale midlar

Frå 2010 har fylkeskommunane ansvaret for hovud delen av tidlegare øvrige riksvegar. Desse er omklassifiserte til fylkesvegar, og statlege løyvingar til fylkeskommunane ved overtaking av øvrig riksvegnett skjer gjennom rammetilskotsordninga.

Ved behandlinga av transportetatane sitt forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 uttalte fylkestinget at fordelinga av investeringsmidlar til øvrige riksvegar i høvesvis Bergen og resten av fylket framleis skal vera 50/50.

I saksframstillinga til møtet i fylkestinget i juni 2009 peika fylkesrådmannen på at det i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er lagt opp til ei statleg ordning med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane. Fylkesrådmannen har vurdert det slik at denne ordninga gjer det mogleg å auka investeringane i Bergensprogrammet med om lag 50 mill. kr. pr. år. I Prop. 1 S (2009-2010) er det gitt førebelse retningslinjer for ordninga. Det er lagt til grunn ei årleg planramme på 176 mill. kr for Hordaland frå rentekompensasjonsordninga.

Ved den fylkespolitiske behandlinga i juni 2009 blei det lagt til grunn ei årleg fylkeskommunal løyving på 205 mill. kr i 2010-prisnivå pr. år til prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet. Dette inneber ei samla fylkeskommunal løyving i perioden 2010-2025 på til saman 3 280 mill. kr, omrekna til 2010-prisnivå.

Handlingsprogram for det fylkeskommunale

vegnettet i Hordaland 2010-2013 (19) blei behandla av fylkestinget 8. desember 2009. Her er det lagt til grunn eit årleg fylkeskommunalt finansieringsbidrag til Bergensprogrammet i perioden 2010-2013 på 205 mill. kr pr. år, inkludert bruk av rentekompensasjonsordninga. Det er også lagt til opp til at løyvingane til Bergensprogrammet blir vidareførte på same nivå i siste seksårsperiode (2014-2019). I samband med planar om utviding av Busstasjonen i Bergen er det lagt opp til å prioritera ytterlegare 20 mill. kr pr. år i 2011 og 2012, til saman 40 mill. kr, mot tilsvarende reduksjon i siste seksårsperiode.

Ved behandlinga av budsjettet for 2010 i møte 8. desember 2009 løyvde fylkestinget 205,7 mill. kr til prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet pr. år. Midlane er fordelte med 140,3 mill. kr til tiltak innafor programområda, 10,4 mill. kr til refusjonar, 27,5 mill. kr til andre etappe av Bybanen og 27,5 mill. kr til andre etappe av Ringveg vest.

Bompengar

Det er lagt til grunn 3 540 mill. kr i bompengar til investeringar i perioden 2010-2025. Bompengar til å dekkja renter på bompengelån er rekna til 1 850 mill. kr. I tillegg kjem bompengar til å dekkja innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet med om lag 38 mill. kr, pr. år eller om lag 610 mill. kr i perioden 2010-2025. Akkumulert gjeld i 2013/2014, når andre etappe av Bybanen og Ringveg vest er gjennomførte, er førebels rekna til i storleiksorden 4,1 mrd. kr (løpande kroner). Pr. 31. desember 2009 var akkumulert gjeld om lag 1 660 mill. kr.

Det sto att å finansiera om lag 840 mill. kr av kostnadene ved første etappe av Bybanen og Ringveg vest pr. 31. desember 2009. Desse kostnadene er med i finansieringsopplegget frå 2010.

I hovudsak som følgje av at delar av investeringane ved første og andre etappe av Bybanen og Ringveg vest vil skje seinare enn tidlegare lagt til grunn, er bompengemidlar til investeringar i perioden 2010-2025 auka med om lag 420 mill. kr samanlikna med den lokale behandlinga.

Planlagt bompengeuttak i 2010 er om lag 1 000 mill. kr.

Ved den lokale behandlinga er det lagt til grunn ei lånerente på 4,75 pst., basert på ei låneordning som Bergen Bompengeselskap har i dag. Statens vegvesen viser til at 8 pst. rente er ein standardføresetnad i bompengeprojekt. I fleire bompengeprosisjonar dei siste åra er det lagt til grunn 6,5 pst. rente med føresetnad om dokumentasjon for lånerente før bompengeavtalen blir underskriven, eventuelt før anleggsstart. Også for enkelte bompenge

pakker er 6,5 pst. lånerente nytta. I nokre få bompengeprojekt er det nytta lågare rente enn 6,5 pst., men i desse sakene har det vore krav om opsjonsavtale før bompengeproposisjon blir fremma.

I denne proposisjonen er det lagt til grunn 4,75 pst. lånerente. Dersom den faktiske lånerenta blir høgare enn 4,75 pst., må investeringane reduserast. 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 kostnadene både for andre etappe av Bybanen og Ringveg vest auka opp til kostnadsramma og samtidig 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 bompengeinnkrevjing til utgangen av 2025.

Med føresetnadene i alternativ a) blir bompengar til investeringar reduserte med om lag 870 mill. kr, samanlikna med basisalternativet. Bompengar til å dekkare renter blir auka med om lag 970 mill. kr.

Med føresetnadene i alternativ b) blir bompengar til investeringar reduserte med om lag 1 440 mill. kr, samanlikna med basisalternativet. Bompengar til å dekkare renter blir auka med om lag 1 000 mill. kr. Ved at 370 mill. kr vil gå til å dekkare kostnadauker på dei to store prosjekta, vil midlar til andre prosjekt og tiltak bli reduserte med om lag 1 810 mill. kr.

Fylkesrådmannen har i saksframstillinga til fylkestinget sett det som uheldig at så store delar av dei samla inntektene må gå til å betale renter til finansieringsinstitusjonar. Samferdselsdepartementet viser til at ein eventuell reduksjon i maksimalrabattane, jf. kap. 5, vil gi betre økonomi i Bergensprogrammet og eventuelt gjera det mogleg med ein viss reduksjon av bompengeperioden.

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

Styringa av Bergensprogrammet

Bergensprogrammet er ei bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. All kostnadsauke må følgjeleg løysast innfor dei økonomiske rammene for pakka. Det er framleis lagt opp til parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest, med anleggsstart for andre etappe av begge prosjekta hausten 2010. Ved eventuell

kostnadsauke for eit, eventuelt begge prosjekta, må først kuttlista takast i bruk. Dersom dette ikkje er tilstrekkeleg, er det føresett å nytta midlar som er planlagt til tiltak innfor programområda og/eller Skansentunnelen.

I St.prp. nr. 75 (2004-2005) blei det vist til at Bybanen og Ringveg vest er store og kostnadskrevjande, og kostnadsoverskridingar på desse prosjekta vil kunna få store konsekvensar for prioriteringa av dei mindre prosjekta i pakka. Det var derfor ein føresetnad at det ikkje blir starta opp nye prosjekt i Bergensprogrammet ut over Bybanen og Ringveg vest før utbygginga av desse er komme så langt ein har full oversikt over kostnadsutviklinga i prosjekta og inntektsutviklinga frå bompengeinnkrevjinga. Det er likevel starta opp ei rekkje mindre prosjekt og tiltak. Statens vegvesen meiner at det er behov for å klargjera rutinane rundt prioriteringar og oppstart av nye prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet. Statens vegvesen meiner vidare at opplegget for styring og rapportering bør takast opp til ny vurdering, bl.a. ut i frå den nye situasjonen i Bergensprogrammet der det ikkje er lagt til grunn statlege midlar.

Garantiar

For første etappe av Bybanen og Ringveg vest har Bergen kommune stilt garanti for 1750 mill. kr (sjølvskuldnargaranti). For å oppnå best mogleg lånevilkår oppmodar Samferdselsdepartementet om at det også blir stilt garantiar i samband med andre etappe av dei to prosjekta.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at Bergensregionen er ein av dei viktigaste økonomi-, kompetanse og innovasjonsregionane i landet, og regionen er viktig for verdiskaping på Vestlandet og i landet elles. Bergensområdet står framfor ein vesentleg vekst i folketal og trafikk. Innan 2025 er det venta over 70 000 fleire personar som gjennom arbeidsreiser og reiseaktivitetar i dagleglivet vil bidra til auka etterspurnad etter transport. Hovudutfordringa er å handtera veksten gjennom eit tilpassa, effektivt og miljøvennleg transportsystem. Gjeldande arealdel til kommuneplan blei vedtatt av bystyret i juni 2007 og omfattar perioden 2006-2017 (2025). I planen er det langsiktige strategiar for miljø- og transportløysingar. Planen er under revisjon. Gjennom det reviderte Bergensprogrammet slik det er presentert i denne proposisjonen blir det lagt til ret-

te for vidare utvikling av eit samla transportsystem der kollektivtilbodet og tilbodet for fotgjengarar og syklistar vil vera viktige element. Bergen er omfatta av programmet «Framtidas byer» som er eit samarbeidsprogram mellom utvalde kommunar og staten for å utvikla byområde med lågast mogleg klimagassutslepp og godt bymiljø, med bakgrunn i klimautfordringane.

Bergen har store utfordringar knytt til framkomst og lokal luftkvalitet. For å bøta på desse utfordringane vil Samferdselsdepartementet sjå positivt på ei eventuell innføring av verkemiddel som køprising og tidsdifferensierte bompengetakstar. Innføring av denne type verkemiddel må imidlertid baserast på lokale initiativ. Samferdselsdepartementet vil støtta ein eventuell slik søknad frå Bergen.

Bybanen er eit viktig ledd i ein framtidsretta og miljøvenleg strategi for eit betre transportsystem i Bergen. I den grad Bergen oppfyller vilkåra for midlar frå Belønningsordninga kan desse midlane nyttast til delfinansiering av forlenging av Bybanen. Samferdselsdepartementet vil imidlertid stilla strenge krav til trafikkregulerande tiltak for tildeling av belønningsmidlar.

Samferdselsdepartementet viser vidare til at det blir arbeidd med ei konseptvalutgreiing for transportsystemet i Bergensområdet som omfattar 12 kommunar inkludert Bergen. Målet er å utarbeida eit grunnlag for å prioritera investeringar og verkemiddel innafor eit større geografisk område. Lokalt er det lagt opp til at eit slikt program skal vera avklart til behandlinga av Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023. Bergensprogrammet har grenseflater opp mot denne utgreiinga. Konseptvalutgreiinga med etterfølgjande ekstern kvalitetssikring (KS1) vil blant anna inngå i grunnlaget for Nasjonal transportplan. Bergen bystyre har i sitt vedtak av 25. mai 2009, peika på at ein vidareføring av Bybanen til Sandsli/Kokstad/Flesland, samt Skansentunnelen og ringvegssystemet vil inngå i ei prioritering i Bergensregionprogrammet. Det skal og gjennomførast ein oppdatert trafikkanalyse. Departementet vil understreka at dersom eit eventuelt Bergensregionprogram med ei felles bompengordning skal setjast i verk før Bergensprogrammet er avslutta, må dei økonomiske pliktene som står att bli ein premiss for den nye ordninga.

Forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen varte i fire år og

blei avslutta i 2007. Bergen kommune har byggherreansvaret for første etappe av Bybanen. Frå 2010 blir forvaltningsreforma gjennomført, og Hordaland fylkeskommune får ansvaret for eit utvida fylkesvegnett. I tillegg har fylkeskommunen eit ansvar for kollektivtransporten i fylket, m.a. for Bybanen, inkludert byggherreansvaret frå og med andre etappe. Samferdselsdepartementet viser til at dei store riksvegprosjekta som vert gjennomførte i Bergensområdet ikkje inngår i det utvida Bergensprogrammet.

På grunn av stort låneopptak og usikre renteføresetnader er det vesentleg risiko i utbyggings- og finansieringsopplegget. Som det går fram av kvalitetssikringsrapporten, vil finansieringsplanen føra til ei gjeld på om lag 4 mrd. allereie i 2014, noko som inneber ein periode med gjeldsnedbetaling og lav byggeaktivitet fram til 2025. Departementet meiner derfor det er ein føresetnad at det vert etablert gode rutinar for styring og rapportering. Samferdselsdepartementet sluttar seg til forslaget frå Statens vegvesen om at eksisterande ordning for styring og rapportering i Bergensprogrammet bør takast opp til ny vurdering, bl.a. ut i frå den nye situasjonen der det ikkje er lagt til grunn statlege midlar. Departementet er også samd i vurderinga om at det er behov for å klargjera rutine rundt prioriteringar og oppstart av nye prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet. Det vil bli tatt initiativ til dialog med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om dette.

Ved den lokale behandlinga er det lagt til grunn at det skal vurderast å redusera maksimalrabattane. Samferdselsdepartementet er positiv til ei slik endring som vil gi betre økonomi i Bergensprogrammet. Departementet vil orientera Stortinget om saka når forslag til nytt takst- og rabattsystem har vore på høyring i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, og Statens vegvesen har fatta takstvedtak.

9 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utviding av Bergensprogrammet, vil det bli inngått ei tilleggssavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under
eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
utviding og finansiering av Bergensprogrammet.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

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

Forslag

til vedtak om utviding og finansiering av Bergensprogrammet

I

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 tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, Mars 2010