



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 75

(2004–2005)

Om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 19. august 2005,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Bakgrunn

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø skal gi svar på Bergens transport- og miljøutfordringer, og avklare de viktigste oppgavene i de kommende 15-20 årene. Begrunnelsen for Bergensprogrammet er den sterke veksten i vegtrafikken Bergen har opplevd. Denne trafikkveksten har skapt et betydelig press på transportsystemet.

Den viktigste transportpolitiske utfordringen i Bergen er å snu denne trenden gjennom etablering av konkurransedyktig kollektivtransport med høyere kapasitet og kapasitetsreserver enn i dagens busstransport. Målet må være at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive transportløsninger.

Stortinget har gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001-2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002-2003), gitt sin tilslutning til hovedlinjene i Bergensprogrammet, og til et finansieringsopplegg med både kommunale, fylkeskommunale og statlige bevilgninger, samt bompengeskiving. I Bergensprogrammet er det forutsatt gjennomført en rekke større og mindre prosjekter innenfor områdene vegtiltak, kollektivtrafikktiltak, gang- og sykkelveger, miljø- og trafiksikkerhetstiltak samt tiltak i Bergen sentrum. I vedtakene i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune lå det inne en forutsetning om at midlene skulle fordeles med om

lag 45 pst. til vegtiltak og om lag 55 pst. til kollektivtrafikk og øvrige tiltak. De største prosjektene i Bergensprogrammet er første byggetrinn av Ringveg vest, Bybanen mellom Nesttun og Bergen sentrum samt Skansentunnelen.

Forventede bompengeinntekter er redusert som følge av forsinket innføring av AutoPass og høyere rabattandel enn forutsatt. I tillegg er de statlige og fylkeskommunale rammene til Bergensprogrammet noe redusert. Samtidig har kostnadsoverslagene for enkelte av prosjektene økt betydelig. Videre går Bergen kommune inn for at prosjektene Ringveg vest og Bybanen skal bygges ut parallelt, noe som vil føre til at kapitalbehovet i anleggsperioden for disse prosjektene overstiger disponible midler til gjennomføring av Bergensprogrammet.

Som følge av endringene i inntekts- og kostnadsanslag blir det foreslått å endre bompengelopplegget for Bergensprogrammet. Det legges opp til å gjennomføre endringer i rabattsystemet. Videre legges det opp til å etablere flere bomstasjoner og å krevne inn bompenger alle dager hele året. I tillegg blir det søkt om tillatelse til å ta opp lån for å kunne finansiere en parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest. For å finansiere et låneopptak av den størrelsesorden som er nødvendig for å gjennomføre parallell utbygging av disse prosjektene, blir det også søkt om tillatelse til å forlenge bompengeperioden med fire år, til utgangen av 2015.

2 Endrede økonomiske forutsetninger i Bergensprogrammet

2.1 Reduksjoner på inntektssiden

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) var det lagt til grunn en årlig nettoinntekt fra bomringen på om lag 250 mill. kr, eller om lag 2 500 mill. kr i hele bompengeperioden (omregnet til 2005-prisnivå).

Inntektene i 2002-2004 har blitt vesentlig lavere enn forutsatt som følge av forsinket innføring av AutoPASS og høyere rabattbruk enn forventet. Inntektssvikten disse tre årene er på til sammen om lag 230 mill. kr. Dersom man legger til grunn en årlig nettoinntekt fra bomringen på om lag 200 mill. kr i resten av den forutsatte innkrevingsperioden, vil dette gi en inntektssvikt på til sammen om lag 350 mill. kr. Samlet vil dette gi en inntektssvikt på om lag 580 mill. kr i hele bompengeperioden 2002-2011.

I tillegg er det i perioden 2002-2005 stilt til disposisjon om lag 200 mill. kr fra tidligere bompenggeinnkreving i Bergen.

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) er det forutsatt at de statlige bevilgningene til Bergensprogrammet skal utgjøre 50 pst. av den fylkesfordelte rammen til Hordaland, anslått til 1 540 mill. kr i perioden 2002-2011. Behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 innebærer at det må legges til grunn en noe lavere fylkesfordelt ramme til Hordaland. Med forutsetningen om at 50 pst. av den fylkesfordelte rammen til Hordaland skal gå til Bergensprogrammet, vil den samlede statlige rammen bli på om lag 1 340 mill. kr i perioden 2002-2011, eller om lag 200 mill. kr lavere enn opprinnelig forutsatt.

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) var det lagt til grunn 164 mill. kr i fylkeskommunale midler til Bergensprogrammet i tiårsperioden. Gjennom behandlingen av fylkesvegplanen for perioden 2002-2011 er fylkeskommunens bidrag redusert til 115 mill. kr.

2.2 Økninger på kostnadssiden

Kostnadssiden i Bergensprogrammet har økt betydelig. Dette skyldes at kostnadsoverslagene for noen av de største prosjektene i Bergensprogrammet har økt. I tillegg har noen gjennomførte prosjekter hatt vesentlige kostnadsoverskridelser, blant annet byggingen av kollektivfelt langs Flyplassvegen. I forbindelse med byggingen av Bybanen er det dessuten nødvendig å gjennomføre noen tiltak på tilgrensende vegnett som opprinnelig ikke var prioritert innenfor Bergensprogrammet. Den samlede kostnadsøkningen er anslått til i størrelsesorden 900 mill. kr.

2.3 Krav om parallell utbygging av Ringveg vest og Bybanen

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) ble det lagt til grunn at prosjektene Ringveg vest og Bybanen kunne starte opp i 2005. I forbindelse med behandlingen av Bergensprogrammet uttalte flertallet i samferdselskomiteen følgende, jf. Innst. S. nr. 45 (2002-2003):

«Flertallet vil peke på fordelene av parallellitet i utbygging og ferdigstilling av kollektivprosjekt og vegprosjekt. En rask planavklaring er viktig for å oppnå en slik parallellitet. Det avgjørende må likevel være å oppnå mest mulig rasjonell fremdrift og raskest mulig ferdigstilling av prosjektene.»

Bergen kommune går inn for at prosjektene Ringveg vest og Bybanen skal bygges ut parallelt. Forutsetningen om parallell utbygging av Ringveg vest og Bybanen innebærer at det vil være nødvendig å finansiere utbyggingen gjennom låneopptak som nedbetales med bompenger. Størrelsen på låneopptakene, og dermed også finansieringskostnadene, er avhengig av framdrifts- og forbruksplan for de to prosjektene. Den konkrete fremdriften i prosjektene vurderes nærmere også ut fra en optimal økonomisk løsning.

3 Bompengesøknad og lokal behandling

3.1 Bompengesøknad

Bergen Bompengeselskap AS søkte opprinnelig om å øke bompengesatsene med 20 pst. I tillegg er det søkt om å utvide innkrevingsperioden til også å omfatte søndager og helligdager. Videre er det søkt om tillatelse til å ta opp lån innenfor en ramme på 1 300 mill. kr for å finansiere den parallelle utbyggingen av Ringveg vest og Bybanen. Det er også søkt om tillatelse til å forlenge bompengeperioden med fire år; til utgangen 2015. Søknaden er sendt på bakgrunn av Bergen kommunes vedtak i møte i bystyret 21. juni 2004, jf. pkt. 3 og 4 i sak 189-04:

«3. Det legges fram en egen sak om justering av bompengetakstene for å ivareta inntektsmålet for bompenger til finansiering av Bergensprogrammet, slik disse fremgår av St.prop. nr. 76 (2001-2002). I saken vurderes nærmere på hvilken måte inntektsøkningen skal skje.

4. På vegne av Bergen bompengeselskap as søkes tillatelse fra staten til å ta opp lån for at en innenfor 10-årsperioden 2002-2011 kan fullfinansiere første byggetrinn for ringveg vest og bybanen, samt oppstart på Skansentunnelen. Lånerammen sees i sammenheng med Nasjonal Transportplan 2006-2015. Siden en slik søk-

nad innebærer at deler av lånet tilbakebetales etter 2011 betyr dette at perioden for bompengeneinnkreving også må søkes forlenget.»

3.2 Lokalpolitisk behandling

Bergen kommune fattet følgende vedtak i møte i bystyret 7. februar 2005:

«1. For å nå inntektsmålet i Bergensprogrammet etableres nye betalingsnett med 3 stasjoner i sør, slik at betalingen kan fordeles på flere trafikanter. Disse stasjonene plasseres slik:

- Fjøsangerveien nord for nytt planfritt kryss.
- Sør for kryss Storetveitvegen/Fantoftvegen.
- Natlandsveien nord for Birkelundsbakken ved Hydro/Texacostasjonen/ Mannsverk.

2. For å håndtere uheldige kjøremønstre gjøres følgende tiltak: Det etableres et nytt betalingsnett med en bomstasjon i hver retning i Michael Krohns gate/Damsgårdsveien for å dirigere trafikken gjennom Nygårdshøyde-tunnelen og redusere omkjøring over Melkeplassen.

3. Det søkes således om å opprette 5 nye bomstasjoner som benevnt over.

4. For å nå inntektsmålet uten prisøkning av bompengetakstene legger bystyret til grunn at øvre rabattsats endres fra 50 % til 40 % samt at bompenger innkreves på alle av ukens dager.

5. Eventuell innføring av rushdifferensierte bompenger eller andre former for innkreving (vegprising) vurderes ikke i denne kommunevalgperioden.»

Hordaland fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 9. mars 2005:

«1. For å nå målet om bompengeneinntekter i Bergensprogrammet tilrår fylkestinget, i tråd med vedtak i Bergen Bystyre 07.02.05 at det vert etablert nye betalingsnett med tre stasjonar i sør, slik at betalinga kan fordelast på fleire trafikkantar. Desse stasjonane vert plassert slik:

- Fjøsangerveien nord for nytt planfritt kryss.
- Sør for kryss Storetveitvegen/Fantoftvegen.
- Natlandsveien nord for Birkelundsbakken ved Hydro/Texacostasjonen/ Mannsverk.

2. For å handtera uheldige køyremønstre, vert følgjande tiltak gjort: Det vert etablert eit nytt betalingsnett med ein bomstasjon i kvar retning i Michael Krohns gate/Damsgårdsveien for å dirigera trafikken gjennom Nygårdshøydetunnelen og redusera omkøyring over Melkeplassen.

3. Det vert søkt om å oppretta 5 nye bomstasjonar som nemnt over.

4. For å nå inntektsmålet utan prisauke, legg fylkestinget til grunn at øvre rabattsats

vert endra frå 50% til 40% samt at det vert innkravd bompengar heile veka.

5. For å forsere og fullfinansiere den parallelle utbygginga av 1.byggetrinn av Ringveg Vest og bybana, samt Skansenstunnelen, tilrår fylkestinget at Bergen bomselskap A/S kan ta opp lån innanfor ei ramme på 1300 mill.kr og at bompengeperioden vert forlenga til 2015

6. Fylkestinget vil endeleg fastsette rammene for statlege riksvegmidlar i Bergensprogrammet for perioden 2006-2015 i samband med handsaminga av handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2006-2015

7. Fylkestinget legg til grunn at vidareføring av Bergensprogrammet etter 2015 med 2.byggetrinn av bybana og Ringveg Vest, og må omfatte ei vurdering av dei samla trafikale utfordringane i Bergensområdet. I denne samanheng må og bompengefinansiering av tiltak på stamvegane i Bergen vurderast.»

4 Omtale av de viktigste prosjektene

4.1 Rv 557 Ringveg vest

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 187-189, og i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 122-123, og omfatter bygging av om lag 10 km ny firefelts veg mellom rv 580 Flyplassvegen i sør og Liavatnet i nord, men med etappevis utbygging. Første byggetrinn omfatter strekningen Dolvik – Sandeide. Utbedring av rv 556 Ytrebygdsvegen mellom Kokstadkrysset og Birkelandskrysset inngår også i første byggetrinn. Det foreligger godkjent reguleringsplan for hele prosjektet.

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) ble det lagt til grunn at strekningen Flyplassvegen – Sandeide kunne bygges som første etappe av Ringveg vest. Kostnaden ved dette var beregnet til om lag 1 100 mill. 2005-kr. I forbindelse med Bergen kommunes behandling av reguleringsplanen for Ringveg vest, ble strekningen delt inn i tre utbyggingsetapper, der første etappe omfatter strekningen Dolvik – Sandeide. Første etappe er derfor noe kortere enn det som opprinnelig ble lagt til grunn i St.prp. nr. 76 (2001-2002).

Etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 080 mill. kr og en kostnadsramme på 1 180 mill. kr (2005-kr) for første etappe av Ringveg vest. Den samfunnsøkonomiske nytten (netto nytte) for prosjektet er beregnet til 110 mill. kr. Prosjektet har en nettonytte-kostnadsbrøk (NN/K) på 0,1.

4.2 Bybanen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 187-189, og i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 122-123. Prosjektet skal utgjøre hovedstammen i kollektivtransportsystemet i sørkorridoren i Bergen. Det er lagt til grunn at Bybanen skal gå fra Kaigaten i sentrum til Nesttun og videre til Rådalen og Flesland, men med etappevis utbygging. Første byggetrinn er den om lag 10 km lange traseen fra Sentrum til Nesttun. Det foreligger godkjent reguleringsplan for første byggetrinn, mens andre byggetrinn er under regulering.

Bybanen hadde i forbindelse med Bergen kommunes behandling av Bergensprogrammet i november 2000, et kostnadsoverslag på 1 060 mill. 2005-kr. Dette overslaget lå til grunn for kommunens fordeling av rammene i Bergensprogrammet på de ulike satsingsområdene. I forbindelse med framleggningen av St.prp. nr. 76 (2001-2002) ble kostnadene oppjustert til 1 300 mill. kr.

Etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 640 mill. kr og en kostnadsramme på 1 800 mill. kr (2005-kr).

Den samfunnsøkonomiske nytten for prosjektet er beregnet til – 640 mill. kr. Prosjektet har en nettonytte – kostnadsbrøk på – 0,2.

Alternativ bruk av riksvegmidler

Bybanen i Bergen er forutsatt finansiert gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger, jf. blant annet St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 97-98. Ordningen legger opp til at riksvegmidler og bompenger kan brukes til infrastrukturtiltak for skinnegående kollektivtransport når det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om bevilgningene brukes til ordinære veginvesteringer. Alternativ bruk forutsetter videre at Bybanen må avlaste vegnettet og redusere behovet for ordinære veginvesteringer.

Det har vært gjennomført et omfattende arbeid med å vurdere om Bybanen i Bergen oppfyller kravene til alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger. Bergen kommune har utarbeidet dokumentasjon som kommunen mener viser at Bybanen kvalifiserer for alternativ bruk av riksvegmidler. Statens vegvesen har deretter vurdert denne dokumentasjonen, og hevder at det ikke kan dokumenteres at Bybanen oppfyller de kravene som Stortinget har stilt til ordningen om alternativ bruk. Det har også i andre forhold knyttet til Bybanen vært uenighet mellom Bergen kommune og Statens vegvesen, blant annet knyttet til trafikk tall og driftskostnader.

Anslaget for investeringskostnader er avklart gjennom de kvalitetssikringsprosessene som har vært gjennomført. Når det gjelder driftskostnader ved Bybanen, har Bergen kommune lagt til grunn at kostnadene vil bli om lag identiske som med et bussalternativ, mens Statens vegvesen hevder at løsningen med bane og et høyfrekvent matebussystem vil kunne øke tilskuddsbehovet med 200-250 mill. kr per år. Transportøkonomisk Institutt (TØI) har gjennomført uavhengige beregninger som viser at et realistisk anslag på merkostnader med bane til Nesttun er om lag 20 mill. kr per år. TØI har ikke vurdert merkostnadene ved det matebussystemet som er nødvendig for å utnytte Bybanens kapasitet.

Når det gjelder trafikk tall, har Bergen kommune hevder at det er om lag 40 millioner kollektivreiser i året i Bergensområdet, mens Statens vegvesen mener det riktige er omlag 21,5 millioner reiser. TØIs konklusjon er at det beste anslaget er 30-33 millioner reiser pr år. Antallet reisende har betydning for beregning av prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet, kapasitetsberegninger og billettinntekter.

Konklusjonene fra arbeid som er gjennomført av blant annet TØI og Sintef, er at bygging av Bybanen i Bergen ikke vil påvirke reisemiddelfordelingen mellom bil og kollektivtrafikk. Bybanen vil derfor ikke avlaste vegnettet for biltrafikk og redusere behovet for framtidige veginvesteringer. Statens vegvesen har i sin vurdering konkludert med at bygging av Bybanen vil føre til økt behov for veginvesteringer fordi en banetrase vil legge beslag på vegareal i Inndalsvegen og Bjørnsons gate. Trafikken fra disse vegene flyttes da over på annet vegnett som dermed må rustes opp for å kunne ta i mot den økte trafikken, jf. omtalen av de såkalte «hasteprojektene» nedenfor. Statens vegvesen konkluderer dermed med at det ikke kan dokumenteres at Bybanen oppfyller kravene om alternativ bruk av riksvegmidler slik disse er formulert i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Samferdselsdepartementet vil understreke at det ikke er overraskende at ett enkelt tiltak i seg selv ikke er nok til å snu reisemiddelfordelingen i et byområde. Reisemiddelfordelingen avhenger av den helhetlige transportpolitikken – i Bergens tilfelle først og fremst hvordan man håndterer trafikkveksten fra nabokommunene i en situasjon hvor ytre bompengeprogger rundt Bergen forutsettes nedlagt, og det planlegges nye veganlegg i regionen.

Hovedpoenget med Bybanen er derfor ikke at den alene skal kunne snu effekten av andre negative trender, men at det er først når et kapasitets-

sterkt kollektivsystem er på plass, at det finnes alternativer for trafikantene som gjør det mulig med en mer restriktiv bilpolitikk. Da vil det ligge til rette for et trendbrudd i forhold til reisemiddelfordelingen.

Samferdselsdepartementet mener bygging av Bybanen vil gi et bedre transporttilbud enn ordinær vegbygging, da Bybanen vil utgjøre et kapasitetssterkt og forutsigbart alternativ, uavhengig av trengsel i det øvrige transportnett. Bybanen vil ut fra dette også ha potensiale til å avlaste vegnettet.

På denne bakgrunn mener Samferdselsdepartementet at Bybanen må vurderes i et mer helhetlig og langsiktig perspektiv enn det som er forutsatt i de foreliggende transportanalysene fra Statens vegvesen. Som det fremgår foran vil Bybanen gi grunnlag for å føre en mer offensiv og miljøvennlig samferdselspolitikk der vegnettet avlastes. Departementet foreslår derfor at alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger benyttes til investering i Bybanen.

Ansvar for drift av Bybanen

Bygging av Bybanen som et virkemiddel i den samlede transportpolitikken, forutsetter at det driftsopplegget som er lagt til grunn for virkningsberegningene følges opp. I Bergensprogrammet er det lagt opp til at Bybanen skal trafikere strekningen mellom Bergen sentrum og Nesttun hvert femte minutt i rushtidsperiodene, og hvert tiende minutt i lavtrafikkperiodene. Det er lagt til grunn et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane med minst mulig ventetid. Et slikt høyfrekvent matebussopplegg er en forutsetning for å motvirke ulempen som oppstår ved at 2/3 av kollektivpassasjerene som reiser i korridoren i dag vil måtte bytte transportmiddel i løpet av reisen, når et opplegg med Bybanen og matebusser etableres.

Det er avgjørende for prosjektets suksess at ansvaret for driften er avklart, og at det er vilje til å følge opp driftsansvaret i samsvar med forutsetningene som er lagt til grunn for bygging av Bybanen. Bergen kommune fattet i møte i bystyret 7. februar 2005 følgende vedtak om ansvaret for drift av Bybanen i Bergen:

«4. Bystyret betrakter bybanen som en del av det lokale kollektivtilbud, og som følge av dette inngår bybanen i det lokale forvaltningsansvar, innenfor de rammer som til enhver tid overføres til kollektivformål fra staten.»

Samferdselsdepartementet er av den oppfatning at dette vedtaket ikke i tilstrekkelig grad avklarer driftsansvaret for Bybanen på permanent basis. Samferdselsdepartementet har derfor bedt Bergen kommune presisere dette. I brev av 30. mars 2005 til Samferdselsdepartementet presiserer Bergen kommune sitt ansvar for driften av Bybanen:

«Byrådet er av den oppfatning at drifts-/forvaltningsansvaret for kollektivtrafikken i Bergen er et lokalt ansvar, og at bybanen som integrert del av det fremtidige kollektivsystemet, inngår i dette lokale ansvaret. Det forvaltningsnivå som til enhver tid har ansvaret for kollektivtrafikken i Bergen, vil likeledes ha ansvaret for driften av bybanen».

Samferdselsdepartementet er tilfreds med denne avklaringen om driftsansvaret, og legger i tråd med dette i brev til Bergen kommune av 14. april 2005 til grunn at Bergen kommune påtar seg driftsansvaret innenfor kommunens samlede økonomiske ramme, inkl. overføringene fra staten til enhver tid, og at dette innebærer at kommunen selv må bestemme hvordan et eventuelt underskudd skal finansieres. Dette er ytterligere presisert i departementets brev til Bergen kommune av 9. mai 2005.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at Bergen kommune nå vil legge til rette for utvikling av områdene i tilknytning til Bybane-traseén i Bergen sør, gjennom reguleringsplaner og øvrige aktiviteter, slik at man på denne måten oppnår at Bybanen i størst mulig grad blir en integrert del av transportstrukturen i området.

4.3 Skansentunnelen

Prosjektet er tidligere omtalt i St.prp. nr. 76 (2001 – 2002). Prosjektet går ut på å bygge en tofelts tunnel fra Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Hovedmålet med prosjektet er å avlaste sentrum for biltrafikk, først og fremst over Torget og Bryggen. Prosjektet er således å anse som et miljøtiltak og ikke et ordinært vegprosjekt. Skansentunnelen skal videre redusere konfliktene i forhold til kulturminner, kulturmiljø og myke trafikanter. Det er utarbeidet kommunedelplan og konsekvensutredning for prosjektet. Konsekvensutredningen er godkjent av Vegdirektoratet, men Bergen kommune har ennå ikke fattet vedtak om trasevalg. Statens vegvesen har anbefalt at Skansentunnelen bygges etter alternativet «Bytunnel». Dette alternativet har en netto nytte på -1 230 mill. kr og en netto nytte-kostnadsbrøk (NN/K) på -1,8. Skansentunnelen ble ved kom-

munestyrets behandling og i St.prp. nr. 76 (2001-2002) anslått til å ha en kostnad på om lag 380 mill. 2005-kr. Foreløpig kostnadsoverslag er på om lag 440 mill. kr for alternativet med tunnel mellom Christies gate og Bontelabo.

4.4 Hasteprojektene

Dette er tiltak som er nødvendige å gjennomføre på tilstøtende vegnett før anleggsarbeid på bybaneprojektet starter opp i Inndalsveien og Bjørnsongate; prosjektene Kanalvegen på kommunalt vegnett samt kryssene Fjøsangervegen/Minde allé og Kanalvegen/Minde allé. I tillegg inngår forlengelse av dagens Solheimsgate fra Michael Krohns gate til Møllendalsveien ved Gamle Nygårdsbro. Målet med dette prosjektet er å øke kapasiteten gjennom krysset på Danmarks plass og å bedre tilgjengeligheten til Solheimsviken. Det er lagt opp til anleggstart på disse prosjektene i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 122.

Prosjektet kryss Fjøsangervegen/Minde allé og kryss Kanalvegen/Minde allé har netto nytte på 480 mill. kr og en nettonytte-kostnadsbrøk (NN/K) på 2,5. Prosjektet Solheimsgaten har netto nytte på - 40 mill. kr og en nettonytte-kostnadsbrøk (NN/K) på - 0,8. Hasteprojektene har et samlet kostnadsoverslag på om lag 200 mill. kr.

5 Forslag til revidert bompenggeordning

I forslaget til revidert bompenggeordning for Bergensprogrammet legges det opp til endringer i både rabattstruktur og innkrevingsordning. De viktigste nye elementene i forslaget er:

- Innkrevingsperioden utvides til også å gjelde søndager og helligdager.
- Maksimumrabatten reduseres fra 50 til 40 pst.
- Det opprettes 5 nye bomstasjoner, i tillegg til de 8 stasjonene som allerede er i drift.
- Innkrevingsperioden forlenges til utgangen av 2015.
- Det gis tillatelse til låneopptak for å kunne bygge ut Ringveg vest og Bybanen parallelt.

I tillegg til de nye elementene i innkrevingsopplegget, videreføres følgende ordninger:

- «Timesregelen» som innebærer at trafikanter som passerer flere bomstasjoner i løpet av en time, bare betaler for en passering.
- Passeringstak som innebærer at ingen betaler for mer enn 50 passeringer i løpet av en kalendermåned.

- Innkreving gjennom helautomatiske bomstasjoner (AutoPASS).
- Enhetstakster er kr 15 for lette biler og kr 30 for tunge biler.

5.1 Endring i rabattstruktur

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har i sine vedtak lagt opp til å redusere maksimalrabatten i stedet for å øke enhetstaksten, slik bompengeselskapet opprinnelig søkte om. Intensjonene er å øke gjennomsnittstaksten for en bomstasjonspassering fra om lag 8 kr til om lag 9 kr. Det er forutsatt at dette kan oppnås ved å redusere maksimalrabatten fra 50 til 40 pst.

Opplegget er ikke i tråd med gjeldende takstretningslinjer der det er lagt til grunn en maksimalrabatt på 50 pst. En slik endring får konsekvenser for helheten i takst- og rabattsystemet i Bergen. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har ikke gitt føringer for hvordan utformingen av rabattordningen skal være. Det vil derfor være nødvendig å utarbeide et konkret forslag til rabattsystem der maksimalrabatt er begrenset til 40 pst. Departementet foreslår at Statens vegvesen og Bergen kommune samarbeider om å utarbeide et forslag til nytt rabattsystem. Det forutsettes at rabattsystemet utformes på en slik måte at det er mulig å oppnå målet om at gjennomsnittstaksten for en bomstasjonspassering økes fra 8 til 9 kroner.

Vegdirektoratet skal i samsvar med de vilkår som er gitt i denne proposisjonen, godkjenne et nytt takst- og rabattsystem for bomringen i Bergen.

«Timesregelen» beholdes, noe som innebærer at trafikanter som passerer flere bomstasjoner i løpet av en time bare betaler for en passering. Taket på 50 passeringer i løpet av en kalendermåned er også forutsatt beholdt.

Inntektsanslagene er noe mer usikre med et slikt opplegg enn det ville vært med et opplegg der takstene økes. Blant annet er det knyttet usikkerhet til hvor mange som vil velge å kjøpe rabattkort med maksimalrabatt. Det nye innkrevingsopplegget med flere bomstasjoner vil fange opp flere trafikanter enn i dag, og det er derfor grunn til å tro at flere vil finne det hensiktsmessig å kjøpe kort med maksimalrabatt. Det er også vanskelig å beregne hvor mye «timesregelen» slår ut med det nye innkrevingsopplegget. Som følge av økningen i antall bomstasjoner er det ventet at antall trafikanter som passerer flere bomstasjoner i løpet av en time vil øke betydelig.

På grunn av disse usikkerhetene er det lagt inn relativt konservative anslag på trafikk tall. Statens vegvesen anser derfor inntektsanslagene for å være relativt robuste.

5.2 Revidert innkrevingsopplegg

I dag kreves det inn bompenger hele døgnet med unntak av søndager og helligdager i til sammen 8 bomstasjoner. Totalt passerer om lag 86 000 biler gjennom de 8 bomstasjonene per dag. Innkrevings- og administrasjonskostnadene er beregnet til om lag 15 mill. kr per år, slik at netto inntekter fra bomringen er i underkant av 200 mill. kr per år.

Forslaget til nytt innkrevingsopplegg innebærer en utvidelse av innkrevingsperioden med 4 år, til utgangen av 2015, og at innkrevingen skal foregå alle årets dager. I tillegg er det lagt opp til å etablere 5 nye bomstasjoner.

Det er ventet at den samlede effekten av tiltakene er at antallet passeringer gjennom de 13 bomstasjonene vil øke til om lag 90 000 per dag. Dette sammen med innkreving av bompenger alle årets dager, er beregnet å gi en årlig nettoinntekt på i underkant av 300 mill. kr. Erfaringsmessig tar det om lag ett år fra vedtak om å etablere nye bomstasjoner, til bomstasjonene er satt i drift. Dette innebærer at de nye bomstasjonene kan være på plass ved årsskiftet 2006/2007. Det vil ikke bli full effekt av det reviderte innkrevingsopplegget før alle bomstasjonene er på plass.

Datatilsynet har hatt merknader til det helautomatiske innkrevingsopplegget som er i drift i

Bergen. Det arbeides nå med å finne løsninger som alle parter kan akseptere. Hvis en løsning som tilfredsstillende Datatilsynets krav innebærer manuelle stasjoner (betjente boder eller myntautomater), vil dette øke kostnadene til etablering av nye stasjoner og til ombygging av de gamle stasjonene. Også driftskostnadene for bomringen vil øke.

6 Forslag til revidert finansierings- og investeringsplan

Tabell 6.1 viser forslag til revidert finansieringsplan for Bergensprogrammet, sammenlignet med finansieringsplanen i St.prp. nr. 76 (2001-2002). For perioden 2002-2005 er regnskapstall og vedtatte budsjetter lagt til grunn. I tillegg er det stilt til disposisjon 200 mill. kr fra tidligere bompengennektering i Bergen som er disponert til tiltak i perioden 2002-2005.

For perioden 2006-2015 er det lagt til grunn statlige midler som forutsatt i Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for øvrige riksveger.

Vestlandsrådet har i møte 4. mars 2005 sluttet seg til den foreslåtte fordelingen av investeringsrammen til øvrige riksveger Hordaland. Horda-

Tabell 6.1 Revidert finansieringsplan. Mill. 2005-kr

	St.prp. nr. 76	Revidert forslag			Sum
	2002-11	2002-05	2006-09	2010-15	
Statlige midler øvrige riksveger	1 540	390	690	680	1 760
Statlige midler til stamveger	400	200	130	0	330
Bompenger	2 490	620	2 390	-30	2 980
Fylkeskommunale midler	160	30	60	30	120
Kommunale midler	110	40	40	30	110
Sum	4 700	1 280	3 310	710	5 300

Tabell 6.2 Revidert investeringsplan. Mill. 2005-kr

	St.prp. nr. 76	Revidert forslag			Sum
	2002-11	2002-05	2006-09	2010-15	
Vegtiltak øvrige riksveger	1 320	300	1 130	40	1 470
Vegtiltak stamveger	400	200	130	0	330
Kollektivtrafikktiltak	1 390	280	1 710	0	1 990
GS, TS, miljø, planlegging, bomstasjoner	890	420	270	240	930
Tiltak i Bergen sentrum	700	80	70	430	580
Sum	4 700	1 280	3 310	710	5 300

land fylkeskommune har i møte i fylkestinget 4. mai 2005 stilt seg bak Vestlandsrådets vedtak, men tar forbehold om at fordelingen må behandles på nytt dersom de årlige bevilgningene blir redusert i perioden. Opplegget innebærer at om lag 50 pst. av investeringsrammen til øvrige riksveger i perioden 2002-2015 vil gå til prosjekter og tiltak i Bergen.

Det er ikke lagt til grunn kommunale eller fylkeskommunale bidrag etter 2011, da det ikke er fattet vedtak om slike tilskudd.

Tabell 6.2 viser revidert forslag til fordeling av investeringsrammen på de ulike satsingsområdene i Bergensprogrammet, sammenlignet med finansieringsplanen i St.prp. nr. 76 (2001-2002).

I det reviderte forslaget til finansierings- og investeringsplan er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil ta opp lån for å kunne finansiere en parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest. På denne bakgrunn er det foretatt grove vurderinger av renteutgifter i hele perioden 2002-2015. Dersom den framdriftsplanen som er lagt til grunn for Ringveg vest og/eller Bybanen skulle vise seg å være for optimistisk, vil behovet for lånefinansiering reduseres, og renteutgiftene vil følgelig bli lavere. Dette kan gi rom for å gjennomføre flere mindre investeringstiltak enn det som foreløpig er lagt til grunn.

Bompengepakker er i sin natur mer fleksible enn bompengeinnkreving til enkeltprosjekter. Hvis kostnadsoverslaget på noen av enkeltprosjektene øker, kan dette innebære at andre prosjekter ikke blir bygd. Hvis prosjektene blir rimeligere enn beregnet, vil det bli plass til flere tiltak i pakken. Alle kostnadsøkninger forutsettes løst innenfor den reviderte rammen for Bergensprogrammet.

Den reviderte finansierings- og investeringsplanen legger opp til en parallell utbygging av prosjektene Ringveg vest og Bybanen. Samferdselsdepartementet forutsetter også at anleggene drives rasjonelt. De årlige bevilgningene vil komme i det enkelte års statsbudsjett.

Begge prosjektene er store og kostnadskrevenende, og kostnadsoverskridelser på disse prosjektene vil kunne få store konsekvenser for prioriteringen av de mindre prosjektene i pakken. Det er derfor en forutsetning at det ikke startes opp nye prosjekter i Bergensprogrammet ut over Bybanen og Ringveg vest før utbyggingen av disse er kommet så langt at man har full oversikt på kostnadsutviklingen i prosjektene og inntektsutviklingen fra bompenggeinnkrevingen. Tidspunkt for anleggsstart på det tredje store prosjektet, Skansentunnelen, må vurderes i lys av disse forhold.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Generelt vil befolkningsøkning og økonomisk vekst kunne gi en betydelig trafikkvekst i byområdene framover, og det er store utfordringer knyttet til å kombinere god byutvikling med et godt tilpasset transportsystem. Høy kvalitet på kollektivtilbudet er en av Regjeringens hovedmålsettinger i denne sammenheng. Regjeringen ser det derfor som avgjørende at de ulike transportmidlene ses i sammenheng for å sikre god trafikkavvikling og helhetlige og miljøvennlige transportløsninger i byområdene.

Gjennom Bergensprogrammet slik det er presentert i denne proposisjonen går Regjeringen inn for et helhetlig og kapasitetssterkt transportsystem, med tilrettelegging for langsiktig satsing på økte andeler kollektivtransport.

Et av målene i Bergensprogrammet er å utbedre flaskehalser i vegsystemet og realisere gjenstående ledd i ringvegssystemet vest og øst. Ringveg vest vil være en sentral del av en slik ytre ringveg. Vegen vil avløse dagens tofelts veg som har til dels lav standard og store avviklingsproblemer. I tillegg til at prosjektet vil gi en fremkommelighetsgevinst, vil det også realisere en miljøgevinst ved at trafikk fjernes fra dagens lokalvegnett. Dette vil bedre forholdene knyttet til støy, luftforurensning samt barriereeffekten biltrafikk skaper i lokalsamfunnet.

Samferdselsdepartementet ser Bybanen som et viktig kollektiv- og byutviklingsprosjekt for Bergen. Bybanen vil gi en kapasitetssterk kollektivtrase for å fange opp behovet for større transportkapasitet i Bergen sør etter 2015, og gir mulighet til videre utbygging av et banenett som kan gi økt kollektivkapasitet og redusert press på vegnettet også i andre deler av byen. Uten en sterk kollektivsatsing og overgang fra bil til kollektiv vil den sterke forventede veksten i biltrafikken i Bergen føre til kraftige køvirkninger. Forslaget i nytt Bergensprogram utgjør etter Samferdselsdepartementets syn en framtidsrettet satsing for å få til et helhetlig transportsystem i Bergen.

Statens vegvesen og TØI har gjennom sine utredninger konkludert med at det ikke kan dokumenteres at Bybanen oppfyller kravene for alternativ bruk av riksvegmidler. Samferdselsdepartementet deler ikke denne oppfatningen. En aktiv kollektivsatsing, inkludert Bybanen er nødvendig for å etablere gode kollektivalternativer til biltrafikken. Det er først når et kapasitetssterkt kollektivsystem er etablert, at det ligger til rette for en mer restriktiv bilpolitikk, slik at trafikkveksten etter 2015 i større grad kan betjenes med kollektive

transportmidler, og store kødannelser på vegsystemet i Bergen kan unngås. Kollektivsatsing inkludert Bybanen, kombinert med nødvendige vegutbedringer, bl.a. Ringveg vest, vil etter Samferdselsdepartementets oppfatning samlet sett gi et bedre transporttilbud enn vegutbygging alene kan gi, og dermed at behovet for framtidige veginvesteringer kan reduseres.

Samferdselsdepartementet går derfor inn for at midler til bygging av Bybanen dekkes av rammen til øvrig riksvegnett i Hordaland, dvs. gjennom ordninger med alternativ bruk av riksvegmidler. Bygging av både Ringveg vest og Bybanen har vært en forutsetning for lokalpolitisk enighet om Bergensprogrammet, og departementet mener det er av stor betydning for Bergen å få gjennomført dette programmet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn parallellitet i utbyggingen av Ringveg vest og Bybanen, gjennom at det gis klarsignal til oppstart av begge prosjektene. Hensynet til en optimal økonomisk løsning, planavklaring og rasjonell anleggsdrift må styre fremdriften av det enkelte anlegg, inkludert tidspunkt for anleggsstart. Den konkrete fremdriften i prosjektene vurderes nærmere i lys av dette.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at Bergen kommune som byggherre hurtig etablerer en prosjektorganisasjon og driftsorganisasjon med tilstrekkelig kapasitet og kompetanse for å gjennomføre et prosjekt av Bybanens størrelse og kompleksitet. Denne organisasjonen må være etablert i god tid før utbyggingen igangsettes.

Når det gjelder drift av Bybanen, vil departementet understreke at Bergen utvetydig har tatt på seg driftsansvaret for banen. Driftsansvaret omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, som alle er et lokalt ansvar. Driftsansvaret innbefatter også et høyfrekvent matebussopplegg som for-

utsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane. Kommunen påtar seg driftsansvaret innenfor Bergen kommunes samlede økonomiske ramme, inkludert overføringene fra staten til enhver tid. Disse avklaringene fra Bergen har vært avgjørende for at Samferdselsdepartementet nå kan fremme saken om Bergensprogrammet, inkludert Bybanen, for Stortinget.

Som en oppfølging av forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen, vil Samferdselsdepartementet vurdere å overføre alt ansvar for kollektivtransport i Bergen til Bergen kommune som en permanent ordning. En slik løsning vil innebære at kommunen vil være ansvarlig for å fordele midler mellom ulike kollektivtilbud. Med utgangspunkt i at Bergen kan bli ansvarlig forvaltningsorgan for kollektivtransporten i Bergen, vil kommunen naturlig også ha ansvaret for driften av Bybanen.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet, vil det bli inngått en tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med de forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet.

Vi HARALD, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet i samsvare med et vedlagt forslag.

Forslag
til vedtak om revidert bompengereordning for
Bergensprogrammet

Stortinget samtykker i at:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

