



STORTINGET

Innst. 90 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 11 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

Til Stortinget

Sammendrag

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

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

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekstavtalen, blei det parallelt med forhandlingane om byvekstavtalen arbeidd fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka, som skal avløyse Bergensprogrammet, har ein innkrevjingsperiode på 20 år.

Dei nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019.

Forslag til finansierings- og bompengelopplegg for Bypakke Bergen blei behandla av lokale styresmakter våren 2017. Det er gjort greie for lokalpolitiske vedtak i kapittel 3 i proposisjonen.

I kapittel 4 i proposisjonen er det gjort greie for aktuelle prosjekt og tiltak.

Det er identifisert ein mogeleg prosjektportefølje for Bypakke Bergen, jf. tabell 4.1 og figur 4.1 i proposisjonen. Tabellen viser dei økonomiske rammene som var lagde til grunn ved den lokalpolitiske behandlinga av bompengelopplegget.

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

I kapittel 5 i proposisjonen er det gjort greie for trafikkgrunnlaget, og i kapittel 6 for bompengar og bompengelopplegg.

Det skal etablerast 15 nye bomstasjonar i tillegg til dei 14 eksisterande stasjonane, jf. tabell 6.1 i proposisjonen. Figur 6.1 i proposisjonen gir ei samla oversikt over plasseringa av eksisterande og nye bomstasjonar. Dei nye bomstasjonane får einvegs innkrevjing i retning mot sentrum, slik som i eksisterande bomstasjonar. Det blir lagt opp til eit system med tidsdifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar, men det blir ikkje innført tidsdifferensierte takstar i dei nye bomstasjonane. Det blir innført miljødifferensierte takstar både i eksisterande og nye bomstasjonar.

Det er lagt opp til ei ordning med felles timesregel for alle bomstasjonane.

Rabattsystemet er føresett lagt om i tråd med ny struktur, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Det vil ikkje

bli gitt ulike rabattar, som det er gjort greie for i proposisjonen.

I perioden fram til dei nye bomstasjonane blir sette i drift, er det rekna med ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 17,6 kroner i 2017-prisnivå.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Bergen.

Finansieringa av byvekstavtalen er basert på innkrevjing av bompengar og statlege og fylkeskommunale midlar.

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

I byvekstavtalen er det lagt til grunn 1,4 mrd. kroner i belønningsmidlar og 1,5 mrd. 2017-kroner til programområdetiltak langs riksveg i løpet av avtaleperioden 2017–2023.

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

I byvekstavtalen er det lagt til grunn at Hordaland fylkeskommune skal løyve 255 mill. 2017-kroner per år i avtaleperioden. Prosjekt og tiltak i Bypakke Bergen er ein del av byvekstavtalen og blir prioriterte gjennom porteføljestyring. Samferdselsdepartementet legg til grunn at omfanget på utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma og dei føringane om gjeld som blir fastsette for Bypakke Bergen. Departementet understrekar behovet for sterk kostnadskontroll. Kostnadsauke må derfor handterast innanfor den økonomiske ramma.

Hordaland fylkeskommune har tidlegare fatta vedtak om garanti ved sjølvskuldmarkausjon for eit maksimalt bompengelån på inntil 5,8 mrd. kroner. Det er ikkje lagt opp til å utvide garantiramma, men Hordaland fylkeskommune vedtok i møte i fylkestinget 13. juni 2017 å utvide garantiperioden til 2037. Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er maksimal lånegjeld rekna til om lag 6,1 mrd. 2017-kroner.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leitrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor

André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til proposisjonen og forslag til finansiering av ei bypakke for Bergen med tilhørende tiltak. Komiteen har merket seg at proposisjonen er i tråd med lokale vedtak. Departementet legger til grunn at byvekstavtalen er et av de viktigste virkemidlene for å nå målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Den nye bypakken for Bergen er en viktig del av byvekstavtalen og en forutsetning for å nå målet. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen har merket seg at staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har inngått en byvekstavnale for Bergen for perioden 2017–2023. I avtalen er det blant annet lagt til grunn statlig medfinansiering av videre utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, statlige midler til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg, samt videreføring av belønningsmidler.

Komiteen har videre merket seg at det parallelt med forhandlingene om byvekstavtalen ble arbeidet med en ny bypakke for Bergen. Den nye bypakken har en innkrevingsperiode på 20 år, fra 2018 til utgangen av 2037. Hovedelementene er videre utbygging av Bybanen, bymiljøttunnel/trafikkkløsning i Bergen sentrum, ringvei øst og høykvalitets kollektivløsning i vest.

Komiteen viser til at flere av prosjektene er på et tidlig stadium, og det er knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslag og fremdrift. Prosjektporteføljen må derfor tilpasses den samlede økonomiske rammen for bypakken.

Komiteen legger til grunn at det skal etableres 15 nye bomstasjoner i tillegg til de 14 eksisterende stasjonene. Trafikkgrunnlaget målt i årsdøgntrafikk (ÅDT) er på 133 000 kjøretøy gjennom eksisterende bomstasjoner og 130 000 kjøretøy gjennom de nye. Det gir en samlet ÅDT på 263 000.

Komiteen har merket seg at tidsdifferensierte bompengetakster skal videreføres i eksisterende bomstasjonene, men ikke i de nye. Videre merker komiteen seg at det skal innføres miljødifferensierte takster både i nye og eksisterende bomstasjoner.

Komiteen legger videre til grunn at det legges opp til et rabattsystem i tråd med ny struktur. Dette innebærer at forskuddsbetaling mot rabatt faller bort, og det blir innført 20 pst. rabatt for takstgruppe 1. Det vil ikke bli gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2. Ordningen med passeringstak på 60 passeringer per kalendermåned videreføres.

Komiteen har også merket seg at batterielektriske kjøretøy skal betale bomavgift når nullutslippskjøretøy utgjør mer enn 20 pst. av kjøretøy som passerer

bomringen. For ladbare hybrider i takstgruppe 1 gjelder normaltakst, mens ladbare hybrider i takstgruppe 2 betaler samme takst som Euro VI.

Komiteen har merket seg at gjennomsnittlig inntekt per passering etter at de nye bomstasjonene er satt i drift, vil være 11,50 kroner i 2017-priser. Den samlede bruttobompengerinntekten er beregnet til 20 mrd. kroner for perioden 2018–2037. Av dette er 11 mrd. kroner forutsatt brukt til gjennomføring av prosjekt og tiltak innenfor byvekstavtalen.

Komiteen har merket seg at lånerenten anslås til 4,5 pst. for 2018–2022, 5,5 pst. for 2023–2026 og 6,5 pst. fra 2027. Årlig prisvekst og takstøkning settes til 2,5 pst.

Årlige innkrevings- og driftskostnader er beregnet til 86 mill. kroner når de nye bomstasjonene blir satt i drift i 2019. Komiteen legger til grunn at bompengetakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten, og mener at dette er en mulighet partene kan benytte seg av dersom det er enighet om dette.

Komiteen viser til at det er gjennomført en kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsforutsetningene for Bypakken, og vil peke på viktigheten av streng porteføljestyling også i det videre arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til sine forslag i gjeldende NTP. Arbeiderpartiet vil halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030. Her vil storbyområdene være spesielt viktige. Disse medlemmer mener derfor at om en skal lykkes med målene, må staten må være villig til å finansiere inntil 70 pst. av kostnadene til store infrastrukturprosjekter.

På bakgrunn av dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative statsbudsjett for 2018, hvor Arbeiderpartiet foreslår satt av 300 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er åpnet for at kommuner og fylkeskommuner kan bygge enklere og billigere gang- og sykkelvei, og disse medlemmer oppfordrer derfor Bergen kommune til å se på denne muligheten for å få flere kilometer gang- og sykkelvei for pengene der dette er hensiktsmessig.

Disse medlemmer viser til at det i Bypakke Bergen legges opp til både tidsdifferensierte og miljødifferensierte bomtakster. Til tross for at dette er forankret lokalt, mot Fremskrittspartiets stemmer, mener disse medlemmer at bruken av både tidsdifferensierte og

miljødifferensierte bomtakster vil kunne medføre en urimelig høy bompengandel for enkelte bilister.

Disse medlemmer merker seg at som del av Bypakke Bergen planlegges en ny ringvei øst, som vil omfatte tre store riksveiprosjekt på E16 og E39. Disse medlemmer mener dette er klokt, for å bidra til både mindre trafikk og bedre miljø i Bergen samtidig som fremkommeligheten for gjennomgangstrafikken bedres vesentlig. Disse medlemmer er opptatt av at ringveien i øst bygges som en trafikkssikker og fremtidsrettet vei.

Disse medlemmer merker seg at passeringstaket er satt til 60 passeringer per måned for alle kjøretøy med gyldig brikke og avtale. Disse medlemmer mener at et passeringstak på 40 passeringer kan etableres dersom det er lokalpolitisk enighet om dette, for å unngå at noen bilister opplever urimelige økonomiske belastninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget har sluttet seg til nullvekstmålet i de store byene. Dette innebærer at veksten i persontrafikk ikke skal tas med økt biltrafikk. Dette medlem understreker at også statens satsing på kollektivtrafikk i de store byene må økes de kommende årene dersom denne ambisjonen skal nås. Dette medlem ønsker derfor at staten skal ta 70 pst., og ikke bare 50 pst., av kostnaden for utbyggingen av store kollektivprosjekt. Dette medlem er svært positiv til og støtter at det nå kommer på plass en bypakke for Bergen som inneholder flere gode kollektivprosjekter. Dette medlem er imidlertid svært kritisk til den planlagte «Bymiljøtunnelen». Dette medlem understreker at «Bymiljøtunnelen» er ikke et tiltak som er i tråd med målsettinger om tydeligere ivaretagelse av klima- og miljøhensyn eller vedtatt mål i Bergen bystyre om reduksjon i personbiltrafikken med 10 pst. innen 2020 og 20 pst. innen 2030. Dette medlem understreker at det er helt nødvendig å unngå en økning av den samlede vegkapasiteten for privatbiltransporten i Bergen, dersom vi skal nå målene om reduserte klimagassutslipp, god luftkvalitet og reduksjon i personbiltrafikken med 10 pst. innen 2020 og 20 pst. innen 2030.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre en omprioritering av midlene i bypakken, slik at midlene som er avsatt til bymiljøtunnel, blir brukt på andre kollektivprosjekt i bypakken.»

Dette medlem viser til at på bakgrunn av mangelfull statlig oppfølging av finansielle forpliktelser i Bergensprogrammet siden 2002, samt de store utfordringene fremover for å sikre at all vekst i transportsystemet tas av kollektivtransport, sykkel og gange, bør

den statlige delen av finansieringen av bybaneutbyggingen økes til minimum 70 pst. Dette medlem viser også til en felles høringsuttalelse fra Hordaland fylkeskommune, NHO, LO og Bergen Næringsråd, som mener staten bør ta 70 pst. av finansieringen av Bybanen i Bergen. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i bypakken, inkludert Bybanen etappe 4 og 5.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til enigheten mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig folkeparti om 50 pst. statlig finansiering av sykkel-tunnelen parallelt med Bybanens trasé gjennom Løvestakken mot Fyllingsdalen. Dette medlem mener utnyttelsen av planlagt rømningstunnel til dette formålet er et svært godt initiativ.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Venstre viser til at sykkel-tunnelen gjennom fjellet korter ned dagens strekning rundt Løvestakken med 5,5 km og gjør reisetiden 20 minutter kortere. Tiltaket vil øke sykkelens attraktivitet som fremkomstmiddel på strekningen og bygge oppunder målet om at flere skal bruke sykkel som fremkomstmiddel på de daglige reisene. Disse medlemmer understreker at sykkelandelen i Bergen per i dag er lavere enn i de andre store byene i Norge, og at tiltak som sykkel-tunnelen kan være med å bidra til å øke andelen sykklende i byen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Bypakke Bergen.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre en omprioritering av midlene i bypakken, slik at midlene som er avsatt til bymiljø-tunnel, blir brukt på andre kollektivprosjekt i bypakken.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i bypakken, inkluderer Bybanen etappe 4 og 5.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. desember 2017

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører