



Miljøløftet

NOTAT

Vedlegg nr. 8

Til: Styringsgruppa i Bypakke Bergen
Fra: Vestland fylkeskommune
Kopi:

Saksbehandler/telefon:
Ragnhild Dalsbø
Vår dato: 14.09.2022

Sak 57/22 Handlingsrom i Bypakke Bergen 2023-2037

Bakgrunn

I styringsgruppemøtet 17. juni 2022 la SVV frem sak 46/22 *Tidsavhengigheter bybanens byggetrinn 5*. I utkast til referat står det:

«Det er usikkert om det er realistisk med oppstart i 2024. Diskusjonene vil bli fulgt opp i prioriteringsrådet og siden i styringsgruppen. Det er viktig med en snarlig avklaring av om det er behov for ny proposisjon. VLFK starter dette arbeidet og involverer SVV og andre underveis.»

Dette notatet følger opp bestillingen fra styringsgruppen. Analysen viser mulig handlingsrom ved ulike inntektsscenarioer og trafikknivå, innenfor gjeldene bompengeproposisjon Prop. 11 S (2017-2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*.

Premiss for analysen

Bompengelånet i Bypakke Bergen er ventet å være på 5,6 mrd. kr per 31.12.22. En forutsetning i gjeldende proposisjon er at all gjeld skal være ferdig nedbetalt innen utgangen av 2037, siste år i bompengeskuldningen.

Eksisterende bindinger er i analysen forutsatt å være i en størrelsesorden på 500 mill. kr. Bindingene knyttes hovedsakelig til Bybanens byggetrinn 4 og Hjellestadveien.

Beløpene er i 2022-prisnivå, og det forutsettes prisjustering av takstene i takt med utviklingen av konsumprisindeksen (KPI), for alle inntektsscenarioene. Ferde estimerer at årlige innkrevingskostnader vil være mellom 80-85 mill. kr, og i analysen er innkrevingskostnadene satt til 85 mill. kr. Ferde anbefaler å forutsette et rentenivå på minst 3,75% de første årene og deretter minst 4,25%. I analysen er renten satt til 4,0% i perioden 2024-2027 og 4,5% fra 2028-2037, for å ta noe større hensyn til usikkerhet.

Det statlige tilskuddet til reduserte bompenger ble i Bypakke Bergen fra 01.01.2021 brukt til å kraftig redusere takstene for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1. I Prop. 111 S (2021-2022) pkt. 4.4. s. 5 står det følgende om endrede muligheter for bruken av tilskuddet:

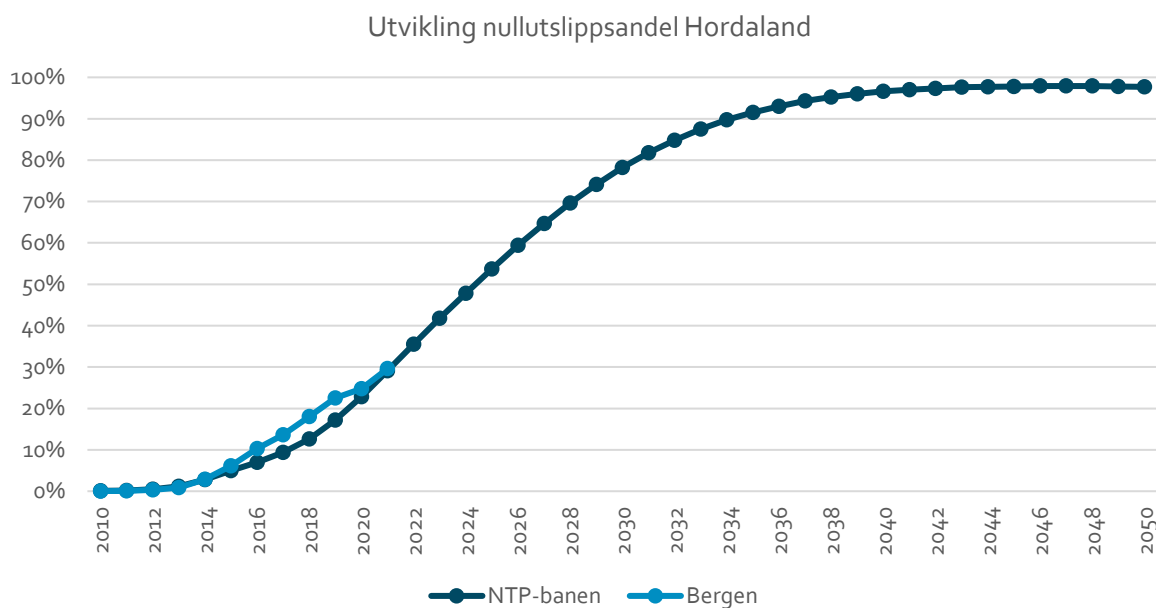
«Den delen av tilskotet som no skal nyttast til reduserte bompengar, kan endre føremål viss det lokalt er ønskje om det. Tilskotet kan derfor nyttast til tiltak for betre kollektivtransport, etter ei lokal prioritering. Dette vil gi lokale styresmakter større fridom til å bruke bompengar som eit tiltak for å dempe biltrafikken, samstundes som dette gir høve til å styrkje kollektivtransporten ytterlegare.»

Gjennom behandlingen av Prop. 87 S (2017-2018), vedtok Stortinget at nullutslippskjøretøy maksimalt kan betale 50% av grunntaksten (bensintaksten). Ved en tilbakeføring av takstene for nullutslippskjøretøy i Bypakke Bergen til 50% av grunntaksten, kan det statlige tilskuddet heller brukes til bedre kollektivtransport.

I 2022 er det statlige tilskuddet til reduserte bompenger på 60 mill. kr. Tilsvarende tilskuddsbeløp over den resterende byvekstperiode vil gi 420 mill. kr fra 2023-2029, og vil komme i tillegg til mulige disponible bompengeinntekter som er vist i Figur 3.

Ulike scenario

Videre vises det ulike scenario for inntektsutvikling for Bypakke Bergen. Utviklingen av fremtidig gjennomsnittstakst avhenger i stor grad av utviklingen av andel nullutslippskjøretøy. En mulig vekstbane for årene fremover er skissert av Transportøkonomisk institutt (TØI). I rapporten *Framskrivning av kjøretøyparken i samsvar med nasjonalbudsjettet 2019* la TØI frem fylkesvise framskrivinger av nullutslippssandelen. Figur 1 viser NTP-banen for Hordaland og den historiske nullutslippssandelen i bomringen i Bergen.



Figur 1 Realisert nullutslippssandel og mulig fremtidig nullutslippssandel

For alle inntektsscenarioene under er det lagt til grunn at nullutslippssandelen følger NTP-banen for Hordaland. Scenario 1-3 er forutsett å ha samme gjennomsnittstakst som scenario 0 tom. 30.06.2024, da det er forutsatt at lokalpolitiske vedtak om takstøkninger først kan komme på plass vinteren 2024.

Scenario 0: NTP-banen

Som følge av reduserte takster for nullutslippskjøretøy er dagens elbilrabatt i Bypakke Bergen om lag 80% av grunntaksten (bensintakst). Dersom alle andre forhold enn nullutslippandelen holdes konstant, vil gjennomsnittstaksten synke år for år, i takt med veksten i nullutslippskjøretøy. Dagens takster vil i dette scenarioet beholdes i hele innkrevingsperioden, og det gjøres ingen lokalpolitiske vedtak om takstøkninger. Som for de andre inntektsscenarioene, er det likevel lagt til grunn en årlig prisjustering av takstene.

Scenario 1: NTP-banen, 50% elbiltakst

Scenario 1 legger til grunn en økning av takstene for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 til 50% av normal takst (bensin) fra 01.07.2024. Samtidig vil tilskuddet til reduserte bompenger kunne benyttes til bedre kollektivtransport i Bergen. Summen av tilskuddsmidler som kan benyttes til bedre kollektivtransport er 330 mill. kr i byveksttalebepreioden, frem til og med 2029.

Dagens takster i Bypakke Bergen (før AutoPass-rabatt) i takstgruppe 1 og takstene ved 50% takst for nullutslippskjøretøy:

Bypakke Bergen		Dagens takster			50% elbiltakst		
		Diesel	Normal takst	Nullutslipp	Diesel	Normal takst	Nullutslipp
Full pris	Utenfor rushtid	32	26	5	32	26	13
	Rushtid	59	54	11	59	54	27

Scenario 2: Dagens snitttakst

Prognosen for inntektene til Bypakke Bergen for 2022 tilsier en gjennomsnittstakst på 11,25 kr. Scenario 2 forutsetter at det gjennomføres en første takstøkning for å oppnå denne gjennomsnittstaksten 01.07.2024, og deretter årlige takstøkninger, for å opprettholde gjennomsnittstaksten på 11,25 kr.

Scenario 3: Prop. 11 S (2017-2018): 12,25

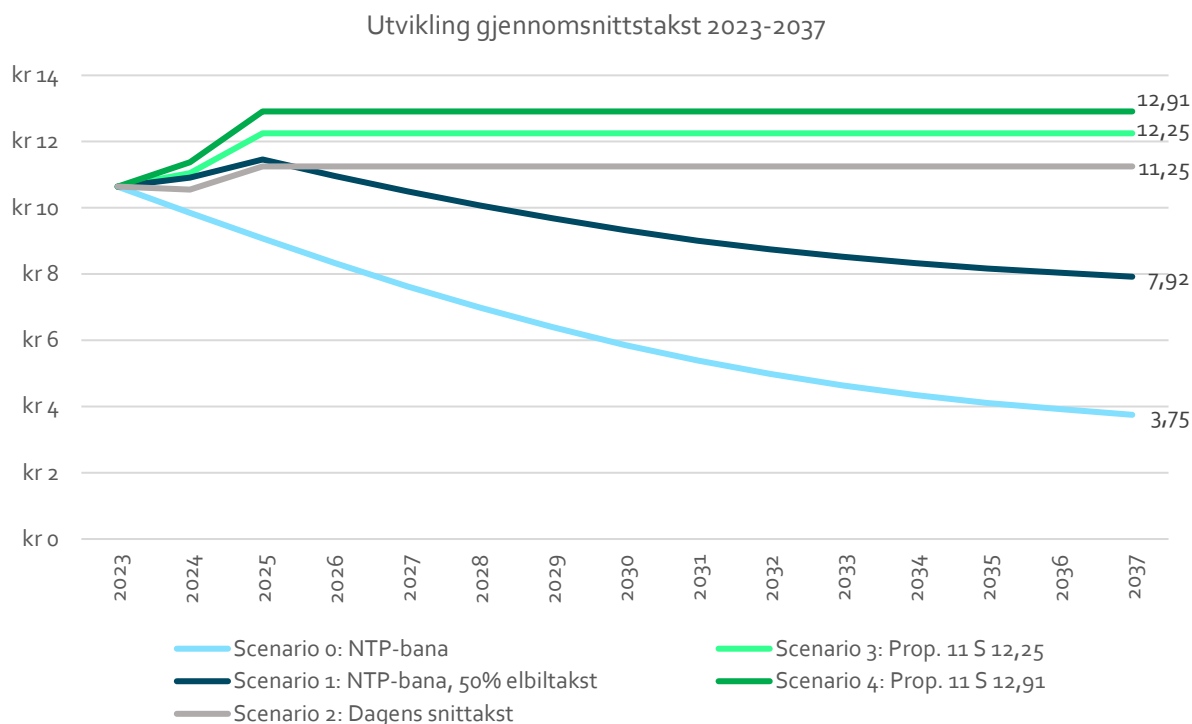
Finansieringsplanen i Prop. 11. S (2017-2018) legger til grunn en gjennomsnittstakst på 11,5 2017-kroner. Omregnet til 2022-kr tilsvarer dette en gjennomsnittstakst på 12,91 2022-kr. Etter fratrukk fra det statlige tilskuddet til reduserte bompenger gir det en gjennomsnittstakst på 12,25 2022-kr. Scenario 3 forutsetter en første takstøkning for å oppnå denne gjennomsnittstaksten 01.07.2024, og deretter årlige takstøkninger, for å opprettholde gjennomsnittstaksten på 12,25 kr.

Scenario 4: Prop. 11 S (2017-2018): 12,91

Dersom bruken av det statlige tilskuddet til reduserte bomtakster heller benyttes til bedre kollektivtransport i Bergen, kan det legges til grunn en gjennomsnittstakst på 12,91 2022-kr. Scenario 4 forutsetter en første takstøkning for å oppnå 12,91 i gjennomsnittstakst fra 01.07.2024, og deretter årlige takstøkninger, for å opprettholde gjennomsnittstaksten.

Utvikling av gjennomsnittstaksten

Den skisserte framskrivningen av gjennomsnittstaksten i Figur 2 viser alle de nevnte inntektsscenarioene. I 2023 og første halvdel av 2024 følger gjennomsnittstaksen for alle inntektsscenarioene NTP-banen. Justering av takstene for scenario 1-4 skjer først fra 01.07.2024.



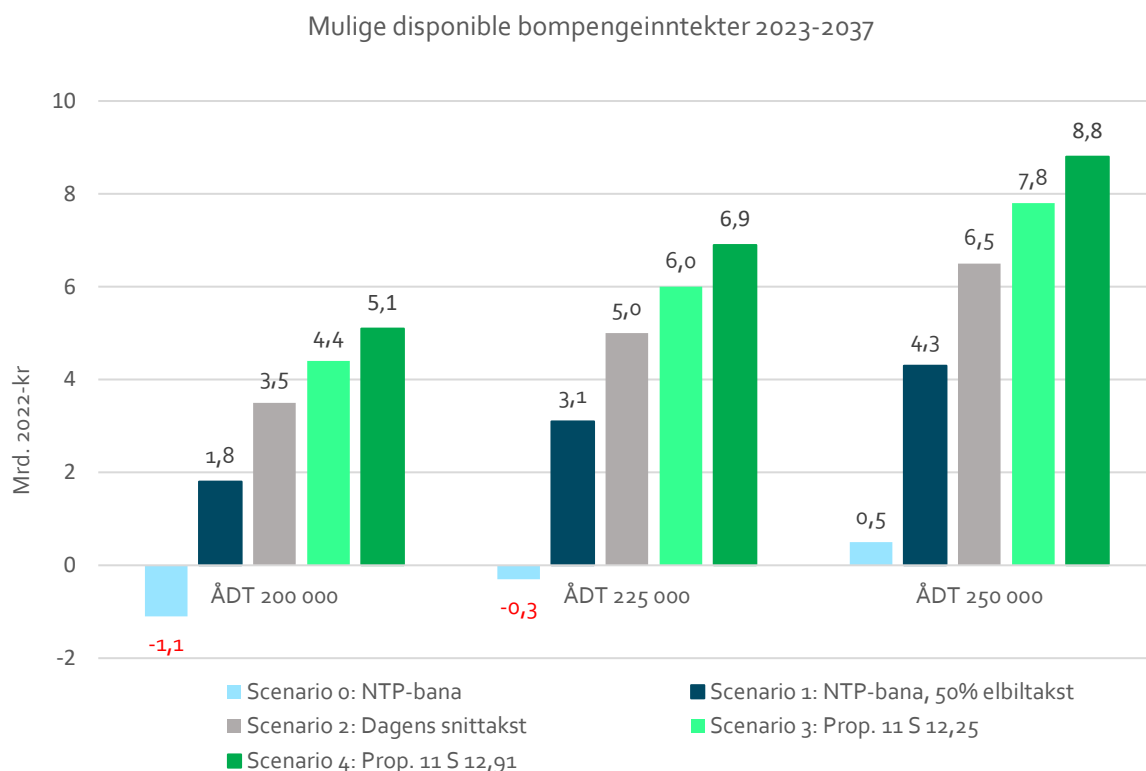
Figur 2 Utvikling av gjennomsnittstaksten 2023-2037 for hvert av inntektsscenarioene

NTP-banen gir en forventet gjennomsnittstakst i 2028 på ca. 7 kr. Scenario 1 med 50% elbiltakst gir en gjennomsnittstakst i 2028 på ca. 10 kr. Forutsetningen i proposisjonen er en konstant gjennomsnittsinntekt i hele innkrevingsperioden på i overkant av 12 kr.

Handlingsrom innenfor gjeldene bompengeproposisjon

Prop. 11 S (2017-2018) legger til grunn en årsdøgnstrafikk (ÅDT) på 250 000. Det økonomiske handlingsrommet er analysert ved en ÅDT på 250 000, samt to lavere trafikknivå. Ved å ta høyde for avdrag på lån, rentekostnader, eksisterende bindinger og innkrevingskostnader, kommer en frem til mulige disponible bompengeinntekter innenfor rammene til gjeldene bompengeproposisjon. De disponible bompengeinntektene skal porteføljestyres, og kan benyttes til byggetrinn 5 av Bybanen. Figur 3 viser mulige disponible bompengeinntekter fra 2023-2037.

Økt elbilandel har stor påvirkning på inntektene i bypakken. De lyseblå søylene i Figur 3 viser inntektene dersom gjennomsnittstaksten synker år for år, i takt med veksten i andelen nullutslippskjøretøy, NTP-banen. I dette scenarioet er det usikkert hvorvidt Bypakke Bergen vil ha nedbetalt bompengelånet innen utgangen av 2037. Vestland fylkeskommune er garantist for bompengelånet, og bærer med dette ansvaret for eventuell gjeld som ikke er nedbetalt innen innkrevingsslutt.



Figur 3 Ulike scenarier for mulige disponible brutto bompengainntekter 2023-2037

Scenario 2 med 50% elbiltakst gir et større økonomisk handlingsrom. Ved en ÅDT på 250 000 gir dette inntektsscenarieret 4,3 mrd. kr i disponible bompengainntekter over perioden 2023-2037. Dersom man i tillegg til økt nullutslippsandel, legger inn en forventning om trafikkreduksjon ned mot 200 000 i ÅDT, vil imidlertid de mulige disponible bompengainntektene kunne bli i underkant av 2 mrd. kr.

Opprettholdelse av dagens gjennomsnittstakst gir en mulig disponibel bompengainntekt på 6,5 mrd. kr over perioden 2023-2037, ved en ÅDT på 250 000. Ved samme trafikknivå vil takstøkninger slik at bypakken oppnår gjennomsnittstaksten på 12,25 kr, gi en mulig disponibel bompengainntekt over innkrevingsperioden på 7,8 mrd. kr. Hvis bruken av tilskuddet til reduserte bompenger endres og Bypakke Bergen oppnår en gjennomsnittstakst på 12,91 kr, kan det med en ÅDT på 250 000 gi 8,8 mrd. kr i disponible bompengainntekter.

Oppsummering

Styringsgruppen i Bypakke Bergen har ansvaret for at prosjektporteføljen tilpasses de samlede økonomiske rammene til bypakken. Hvorvidt det er behov for en ny bompengeproposisjon i Bergen vil avhenge av størrelsen på kostnadene til prosjektene som skal bompengefinansieres, størrelsen på de disponible bompengainntektene, og hvor høy den statlige finansieringsandelen blir.

Figur 3 viser ett stort spenn i det økonomiske mulighetsrommet i Bypakke Bergen. Scenario 0 gir uvisse i hvorvidt bompengelånet vil bli nedbetalt innen utgangen av 2037, mens scenario 4 gir en mulig disponibel bompengainntekt på 8,8 mrd. kr. I tillegg kommer tilskuddet til reduserte bompenger, som kan omdisponeres til bedre kollektivtransport i Bergen. Det er beregnet til en størrelsesorden på 420 mill. kr fra 2023-2029.