



Arkivnr: 2015/1426-3
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørge

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		12.05.2015
Fylkesutvalet		19.05.2015
Fylkestinget		09.06.2015

Tidsdifferensierte bompengeretakstar - kollektivtilbod og finansiering

Samandrag

Bystyret i Bergen kommune og fylkestinget har vedtatt innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar frå 01.01.2016. Denne saka omhandlar forventade etterspurnadseffektar av ny bompengeretning og tiltak knytt til auka kapasitet i kollektivtrafikken, samt kostnader og finansiering.

På ein yrkesdag vert det gjennomført om lag 145 000 kollektivreiser i Bergensområdet. Ut frå estimert priselastisitet og andel reisande som vil velje kollektivt, vil etterspurnadsveksten kunne gi mellom fire og sju tusen nye daglege reisande. Kring 40 prosent av desse reisene vil skje innanfor rushperioden morgon og kveld. Det må presiserast at berekningane er basert på ei rekke ulike føresetnader og at det difor knyter seg stor usikkerhet til tala.

Store delar av kollektivnettet er i dag på eit kritisk nivå med omsyn til kapasitet for å møte auka etterspurnad, særleg i rushtoppene men også utanom rush i enkelte delar av nettet. Gjennom faste ruteendringsprosessar vert det arbeid kontinuerleg med å tilpasse og utvikle tilbodet best mogleg innanfor til ein kvar tid gitte rammer.

Innføring av tidsdifferensierte bompengar vil i første rekke gi auka behov for kollektivtransport i rushperiodane. Når det gjeld etterspurnad, viser erfaringar at å betre tilbodet utanom rush gir større effekt enn auke i rushperioden. I tillegg vil kapasitetsauke kun i rushtida få konsekvensar i form av overkapasitet utanom rush – med dårleg utnytting av ressursar knytt til materiell og bemanning i resten av driftsdøgeret.

Under føresetnad av ny belønningssavtale vil det vere rom for å i verksetje tiltak både i rush og ut over rush på fleire kritiske delar av kollektivnettet. Samferdselsdepartementet har i brev av 26.03.15 løyvd ekstra midlar til belønningssordninga frå 2015 (søknad vert lagt fram som eiga sak). Fylkesrådmannen vil her legge vekt på midlar til styrking av rutetilbodet, inklusiv tiltak knytt til tidsdifferensierte bompengeretakstar. Med ekstra belønningssmidlar vil ein sikre finansiering for å styrke ruteproduksjonen og kapasiteten i fleire delar av kollektivnettet. Ei slik styrking vil ha størst effekt på etterspurnaden også på lenger sikt.

Forslag til innstilling

Innføring av tidsdifferensierte bompenger i Bergen vil gi behov for å auke kapasiteten i kollektivtilbudet i store delar av kollektivnettet. Kapasitetsaukande tiltak skal i verksettast både i og utanom rush for å oppnå best effekt av ressursane som vert sett inn. Årleg kostnadsramma er kr 35 mill, med gjennomføring frå 01.01.2016.

Tiltaka søkas finansiert med belønningssmidlar. Dersom det ikkje vert gitt tilstrekkeleg løyving over belønningssordninga, vil det vere nødvendig å omdisponere midlane i inneverande belønningssøknad for å sikre tilstrekkeleg finansiering. Ei slik omdisponering må gjennomførast i samråd med Bergen kommune.

Rune Haugsdal
Fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 30.04.2015**Bakgrunn**

Bystyret i Bergen kommune vedtok 29. januar 2015 innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar. Vedtaket vart følgt opp med følgjande vedtak i fylkestinget, 10. mars 2015 (sak 10/2015):

1. Fylkestinget går inn for å tidsdifferensiere bompengeretakstane i bomringen i Bergen, med sikte på oppstart seinast 1. januar 2016. Bompengerordninga i Bergen held elles fram som før, i samsvar med Prop. 143 S(2012-2013).
2. I rushtida måndag-fredag kl. 06.30-09.00 og 14.30-16.30 vert taksten fastsett til kr. 45 for liten bil og kr. 90 for stor bil. Utanom rushtida vert taksten fastsett til kr. 19 for liten bil og kr. 38 for stor bil (2015 kroner)
3. Bystyret i Bergen og fylkestinget i Hordaland må få fullmakt til å gjere naudsynte justeringar i bompengeretakstane eller periodane med tidsdifferensiering, om den nye ordninga medfører vesentlege avvik frå inntektsmålet i Prop. 143 S (2012-2013). Lokale fullmakter må fastsetjast i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompengeretakstar.
4. Tidsdifferensieringa gjer det truleg naudsynt å auke kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Fylkestinget legg opp til at belønningsmidlane, som det no er søkt om, i første omgang kan nyttast til å finansiera ein slik kapasitetsauke. Vidare vil fylkestinget søkje nødvendig finansiering av auka kollektivtransporttilbod i den komande bymiljøavtalen, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengeravtalen i Bergen. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggje fram sak om auka kollektivtilbod og finansiering, for handsaming i fylkestinget juni 2015.
5. Ordninga med tidsdifferensierte bompengar skal evaluerast etter eitt år.
6. I arbeidet med eventuelle endringar for å nå måla, må andre modellar for tidsdifferensierte bompengar vurderast, herunder den langsiktige modellen i rapporten "Køprising i Bergensområdet? Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger" frå Urbanet Analyse (2009), samt miljødifferensierte modellar.

Denne saka følgjer opp vedtaks punkt 4, og gjer greie for tiltak og finansiering ved auka kollektivtilbod som følgje av innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar. Vurderingar av kapasiteten i dagens kollektivnett og forventa etterspurnadseffektar blir her gjennomgått, og dannar grunnlag for fylkesrådmannen si tilråding.

Tidlegare utgreiingar

På oppdrag for Bergen kommune i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens Vegvesen utarbeidde Urbanet Analyse og Norconsult i 2009 rapporten «Køprising i Bergensområdet?». Utgreiinga inneheldt ei vurdering av køprising som transportpolitisk verkemiddel for å nå måla om betre miljø, lågare klimagassutslepp og auka effektivitet i transportsystemet. Hovudkonklusjonane i rapporten var mellom anna at køprising vil gi betre framkomst og redusere miljøutsleppa, samt at eit betre kollektivtilbod vil forsterke effekten av køprising.

Berekningsmodellar og konklusjonar i rapporten frå 2009 er tatt inn i saksgrunnlaget for vedtaka i bystyret i Bergen kommune og fylkestinget, om innføring av tidsdifferensierte bompengar frå 01.01.2016.

Urbanet Analyse har på oppdrag for Skyss nyleg også gjort ei vurdering av kapasiteten i dagens kollektivnett og kva konsekvensar innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar vil kunne gi når det gjeld etterspurnad og kapasitet i kollektivnettet. Også dette arbeidet nyttar den nemnte utgreiinga frå 2009 som grunnlag for å berekne etterspurnadseffektar.

Kapasitet og rushrelaterte problemstillingar i dagens kollektivnett

Tidsdifferensierte bompengeretakstar er eit verkemiddel for å betre trafikkavviklinga i rushperioden, då det er størst kø- og framkomstproblem. Føremålet er at fleire skal velje andre transportformar enn eigen privatbil, og det er forventa at ein stor del av dei reisande vil velje kollektivtransport. Tiltaket vil venteleg frigjere kapasiteten i vegnettet i rushperiodane, og såleis medverke positiv til framkomsten for kollektivtrafikken.

Den forventa veksten i talet på kollektivreisande vil i all hovudsak skje innafor ei avgrensa tidsperiode der kollektivtrafikken allereie i dag har utfordringar knytt til kapasitet. Rushtida er dimensjonerande for vognpark og sjåførkorps. Auke i kapasiteten kun i rushtida får konsekvensar utanom rush i form av overkapasitet der materiell og bemanning vanskeleg kan utnyttast effektivt i resten av driftsdøgeret.

Kapasiteten i kollektivnettet vil variere stort gjennom døgeret og frå område til område. I delar av Bergen utgjør skoleskyss morgon og ettermiddag ein stor del av produksjonen. Skoleskyssen er og i stor grad dimensjonerande for vognmateriellet. Delar av døgeret har relativt få avgangar med få reisande, men som ut frå ei samla vurdering og effektiv bruk av tilgjengeleg vognmateriell ofte vert køyrt med større bussar enn det som er nødvendig med omsyn til etterspurnaden.

I dag veit ein ikkje eksakt kva område og korridorar som vil få nye reisande ved innføring av tidsdifferensierte bompengar, eller i kva grad kollektivnettet vert påverka av dette. Ein har teke utgangspunkt i ei forventning om at dei strekkingar og korridorar som i dag har stor trafikk og høg kollektivandel også vil få flest nye kollektivreisande. Kollektivandelen er høgare desto nærare sentrum ein kjem, og er høgast i Bergenhus bydel (Reisevaneundersøkelse for Bergensområdet 2013, Sintef).

Analysar av kapasiteten i dagens kollektivtilbod syner at ein vesentleg del av linjenettet har nådd eit beleggsnivå som er kritisk med omsyn til vekst i talet på reisande i rush. Blant desse linjene er fleire av bystamlinjene inklusiv Bybanen, samt tunge bylinjer og linjer i hovudkorridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt Bergen. Passasjervekst på desse linjene vil medføre kapasitetsoverskriding i den tyngste rushtida. I tillegg vil fleire linjer ligge i sjiktet opp mot det ein må vurdere som kritisk kapasitet. Desse linjene vil ha svært avgrensa moglegheit til å ta i mot fleire nye reisande utan at ein aukar ruteproduksjonen i form av suppleringar (fleire bussar til å køyre same avgang) eller auka frekvens. Auka kapasitet i rush vil såleis innebere at ein treng fleire bussar inn i produksjonen på mange av dagens busslinjer.

Auke i kollektivtilbodet

Nullvekst i personbiltrafikken er den overordna målsettinga som ligg til grunn for utvikling av kollektivtilbodet i byområdet. Gjennom Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram kollektiv 2015-2018 er det valt ut prioriterte område for tilbudsutvikling i Bergen og Bergensområdet, der målet er å auke andelen kollektivreiser og medverke til nullvekst i personbiltrafikken. Kollektivstrategien ligg også til grunn for søknaden om ny belønningssavtale for 2015-2018 (FUV-sak 236/2014). Eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg oppnår vi ved å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane. Prioriterte tiltak er særleg knytt til vidare utvikling av stamlinjene, tilpasse busstilbodet til opning av Bybanen til Bergen lufthamn Flesland og etablere regionale stamlinjer i korridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt byen.

Gjennom faste ruteendringar vert det kontinuerleg arbeidd med tiltak som styrkar og forbetrar kollektivtilbodet i Bergensområdet, innanfor dei gitte økonomiske rammene for ruteproduksjonen. Ein del av dette arbeidet inneber også å gjere tilpassingar innanfor dagens produksjon, i tråd med våre overordna strategiar. Innføring av tidsdifferensierte bompengar er ein av fleire faktorar som spelar inn på kollektivtrafikken og som må vurderast som del av den faste pågåande prosessen med å utvikle rutetilbodet.

Iverksetting av tiltak som følgje av tidsdifferensierte bompengeretakstar må sjåast i samanheng med og vere del av den systematiske og kontinuerlege utviklinga av linjenettet og rutetilbodet for byområdet. Følgjande prioriteringar er lagt til grunn for vurdering av tiltak:

- Linjer som har høgast belastning i dag, og der forbetring av tilbodet vil kome både nye og eksisterande kundar til gode.
- Strekningar der ein kan forvente størst overgang til kollektivtrafikk, og der kollektivtilbodet allereie framstår som attraktivt.
- Linjer eller område som i dag har eit dårleg tilbod sett i høve passasjergrunnlaget og som dermed har potensiale for nye kollektivreisande.

Utgangspunktet vil vere å auke kapasiteten i dagens linjenett, gjennom til dømes auka frekvens, supplering av enkelte avgangar, betre takting og forlenging av eller kopling mellom linjer. Tiltaka vil måtte tilpassast den enskilde linje og praktisk iverksetting bli vurdert opp mot kritiske punkt knytt til kapasitet i nødvendig infrastruktur.

Beredskapsplanen for aktuelle tiltak ved vedtak om datokøyring i Bergen kommune vil også vere relevant i vurderingane kring tidsdifferensierte bompengetakstar. Område som her er vurdert som viktig med omsyn til nok kapasitet i kollektivnettet er hovudkorridorane mellom regionsenter kring Bergen og Bergen sentrum, særleg mot vest og sør. I nordkorridoren er det ledig kapasitet på båtsambandet og bussar som korresponderer med båten. Enkelte strekningar innanfor Bergen kommune peiker seg også ut, då særleg Åsane-Bergen sentrum og Lagunen-Bergen sentrum.

Urbanet Analyse sin gjennomgang av dagens kapasitet gir også nyttig grunnlag i vurderingane av kvar i linjenettet det vil vere behov for kapasitetsaukande tiltak.

Etterspurnadseffektar av tidsdifferensierte bompengetakstar

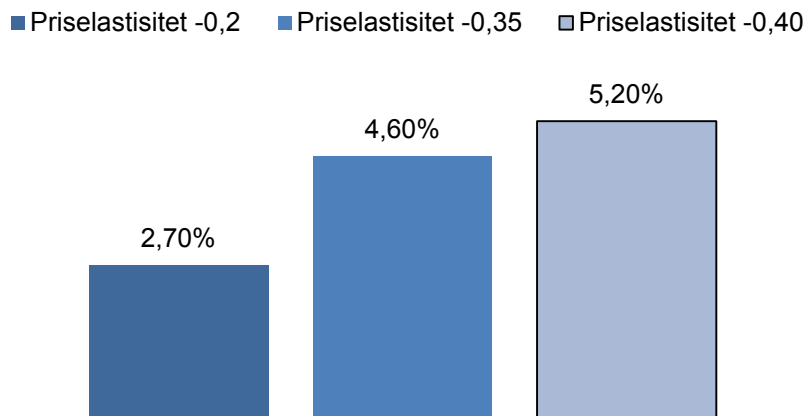
Modellen for å berekne etterspurnad for kollektivtransport i rapporten frå 2009 kan overførast til dagens aktuelle vedtak. I berekning av etterspurnadseffekten av tidsdifferensierte bompengetakstar er difor følgjande føresetnader lagt til grunn:

- Priselastisiteten er sett til -0,35 (dersom medrekna bilistane sine totale bilkostnader, inkl. drivstoff og andre driftskostnader)
- Om lag halvparten (47 %) av dei som vel å setje frå seg bilen som følgje av høgare takstar i rush vil velje kollektivtransport

Taksten for liten bil er satt til kr 45 i rush og kr 19 utanom rush og i helgar. Av bilane som passerer bompengeringen har 82 % elektronisk brikke og avtale om 20 % rabatt. Taksten for liten bil med rabatt blir kr 36 i rushtida og kr 15,20 resten av døgnet og i helgar. Takstendringa vil i rush utgjere ei auke på 80 % frå dagens nivå.

Priselastisitet er ein sentral faktor som i denne samanheng utrykkjer forventa reduksjon i personbiltransporten over bompengeringen som følgje av auka bompengesatsar. På bakgrunn av føresetnadene over vil dei nye bompengetakstane kunne gje ein vekst i kollektivpassasjerar i rush på 4,6 %.

Med ein lågare antatt priselastisitet på -0,2, vil etterspurnadseffekten på kollektivtransport bli 2,7 %. Dersom priselastisiteten er høgare, til dømes -0,4, vil ein kunne få ein vekst i kollektivreiser på 5,2 %. Figuren under illustrerer eit mogleg spenn i berekna etterspurnadseffekt med ny bompengetakst på kr 45 i rushperioden. Rushperioden som er lagt til grunn her er to timar morgon og ettermiddag.



Figur 1 Antatt prosentvis auke i talet på kollektivreisande, basert på ulike priselastisitetar.

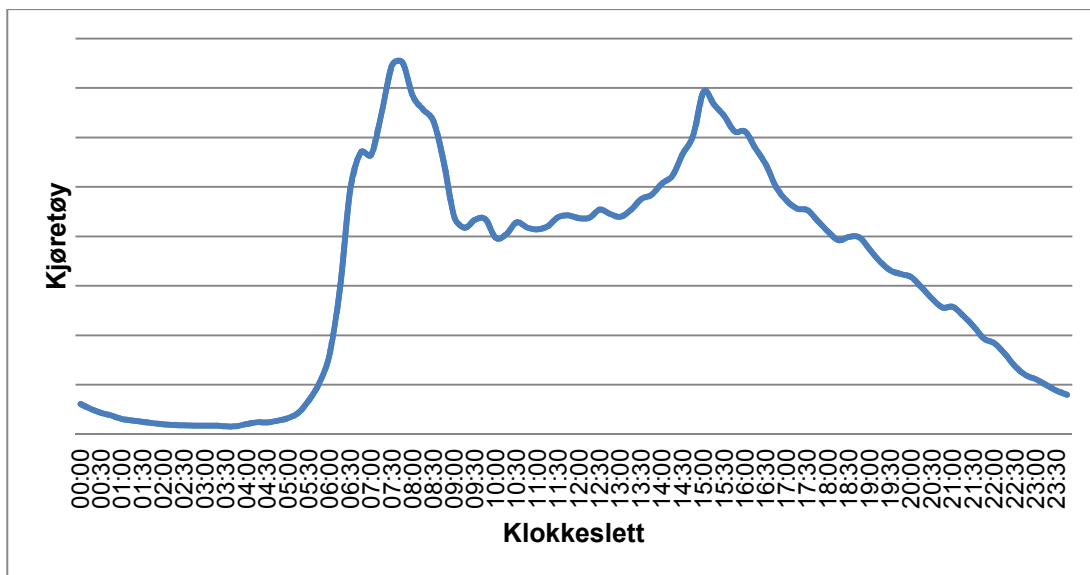
Det vil alltid knyte seg stor usikkerheit til priselastisitet og berekning av etterspurnadseffektar. Berekningane over er baserte på fagrapporten frå Urbanet Analyse, som mellom anna referer til tilsvarande tiltak i Stockholm og SSB sine etterspurnadsmodellar. Det vert i rapporten argumentert for å fastsette priselastisiteten til $-0,35$, men det vil også vere argument som støttar både ein lågare og ein høgare faktor.

Priselastisitet vil mellom anna variere ut frå kva tidsperspektiv ein legg til grunn, type reiseføremål og korleis konkurranseflaten er mellom kollektivtransport og bil. Veksten i talet på elbilar vil og ha innverknad på graden av prisfølsomheit. Erfaringane frå Bergen ved sist endring i bompengeretakstane gav indikasjon om ein relativt låg følsomheit. Prisfølsomheit i rushperioden kan og vere lågare ettersom det er fleire som gjennomfører såkalla tvungne reiser til arbeid og skole. Det er grunn til å vere varsam med å gå ut frå ein for høg priselastisitet, men som utgangspunkt nyttar ein priselastisitet på mellom $-0,2$ og $-0,35$ i den vidare drøftinga.

Omfang og tiltak

Det var totalt 145 000 daglege påstigande passasjerar på buss, båt og bane i Bergensområdet i 2014 (gjeld yrkesdagar). Etterspurnadseffekten av tidsdifferensierte bompengeretakstar vil med priselastisitetsmodellen vist over (frå $-0,2$ til $-0,35$) kunne utgjere mellom 3 900 – 6 700 nye daglege reiser. Kor stor del av reisene som skjer innanfor rushperioden vil ha betydning for kapasiteten og utviklinga av kollektivtilbodet.

Ei tilnærming for å berekne trafikkfordeling i rush og utanom rush kan vere å sjå på dagens fordeling av målt biltrafikk over bompengeringen, då det er grunn til å anta at kollektivtrafikanter har rimeleg lik reisefordeling som bilførarane gjennom døgret. Figuren under viser trafikken over bomringen i Bergen og korleis den fordelte seg i og utanom rush i 2014.



Figur 2 Trafikk over bomringen i Bergen frå januar til november 2014 på kvardagar, kjelde Bergen kommune

Overført til kollektivreiser vil tilseie at mellom 35 og 40 prosent av kollektivreisene skjer i rushperiodane som er vedtatt for ny bompengoordning.

Tidlegare utgreiingar om trafikfordeling viser ein indikasjon om at om lag 43 prosent av alle daglege kollektivreiser vert gjennomført innanfor ein kort rushtidsperiode (UA-notat 39/2011 «Drøfting av tiltak for å redusere biltrafikken i Bergensområdet»). Rushtrafikken varierer mellom ulike kvardagar, og innanfor rushperioden. Rushtoppen er, som figuren viser i eit avgrensa tidsrom om morgonen. Ved planlegging av kollektivtilbodet må ein også ta høgde for at største delen av reisene skjer medrush i retning inn mot Bergen sentrum. Effektvurderingar og tiltaksnivå vil i tillegg til antakingar gjort i dei ulike berekningsmodellane måtte basere seg på stor grad av skjønn.

Med bakgrunn i vurderingar som er gjort av dagens kapasitet og kor vi forventar vekst i passasjeretalet som følgje av tidsdifferensierte bompengetakstar, er det gunnlag for å styrke tilbodet på enkelte linjer i nokre utvalde korridorar og strekningar. I tillegg vil det vere andre område og strekningar som også vil ha behov for styrking, som del i arbeidet med å bygge kapasiteten i heile kollektivnettet.

Ulike nivå for kapasitetsaukande tiltak

Det er som nemnt stor usikkerheit knytt til kor stor etterspurnaden etter kollektivtransport vil bli, og nøyaktig kor i linjenettet det vert flest nye reisande. Generelt vil det vere grunn til å dimensjonere tilbodet noko i overkant heller enn å vere for forsiktig. Tilpassing av tilbodet vil då kunne skje raskare etter kvart som ein hentar erfaringar med den nye bompengoordninga. I tillegg vil auka kapasitet, og betre plass på bussane, i seg sjølv gi ein etterspurnadsgevinst.

Under viser to ulike nivå for kapasitetsaukande tiltak, der alternativ 1 er eit minimumsnivå for å kunne ta unna for nye kollektivreisande i rushperioden på kritiske strekningar. Alternativ 2 er det lagt til auka kapasitet også utanom rush på dei same strekningane. Begge desse alternativa vil truleg vere mogleg å i verksette frå 01.01.2016.

1. Kun auke i rushperioden:

- Auka frekvens, supplerings på enkelte avgangar på utvalde linjer, i begge retningar
- Kring 80 nye avgangar totalt i rush morgon og ettermiddag
- I tal nye bussar vil det gi eit behov på om lag 20 stykk
- Total kostnad drift pr år om lag 15 MNOK

2. Alternativ 1 + auka kapasitet ut over rush på tilsvarande utval strekningar/linjer:
- Auka frekvens gjennom heile dagen/utvida rushperiode ettermiddag, i begge retningar
 - Kring 300 nye avgangar
 - Om lag tilsvarande behov for nye bussar som for alternativ 1
 - Total kostnad drift pr år om lag 35 MNOK

Kostnadane er basert på førebelse utrekningar og gir uttrykk for grove anslag av forventa totalprisar med heilårsverknad. Behovet for nye bussar bør minimerast, men tiltak i rush vil generere behov for fleire vogner i produksjon.

Ved å auke kapasiteten ut over rushperioden, vil ein få ein betre utnytting av vognmateriell og sjåførkorps. For å trekke til seg fleire kollektivreisande er det også avgjerande å kunne tilby eit høgt frekvent tilbod heile dagen, og eit samanhengande kollektivnett som gir føreseielege, raske og effektive reiser. Tilbodet må vere attraktivt også ut over rushperioden for at fleire skal velje kollektivtransport både til arbeid, skole, tenestetilbod og fritidsaktivitetar. Erfaringar viser at ein skapar større etterspurnad ved å auke frekvensen ut over rush enn styrking kun i rushperiodane.

Nokre utfordringar

Eventuelt behov for auke i kapasiteten på Bybanen er ei utfordring på kort sikt. Tilbodet ein har i dag er basert på maksimal utnytting av dei 20 vognene og nødvendig nedetid for vedlikehald av infrastrukturen. Ein vil ikkje kunne auke tilbodet nemneverdig opp med tilgjengeleg vognpark og infrastruktur. I takt med at bybanevognene framover vil bli forlenga og nye vogner kjem på plass, vil tilbodet på Bybanen igjen kunne bli auka opp. Fullt utbygd bybane til Flesland vil heller ikkje erstatte behovet for bussar i området.

Kollektivtrafikken treng tilrettelegging av infrastruktur for god tilgjenge for dei reisande og gjennomføring av effektiv drift. Auke i busstilbodet medfører auke i bruken av haldeplassar, nødvendige terminalar og snuplassar i rushtidene. Dårleg framkome fører også til auka behov for reguleringsplassar for bussane. I regi av Bergensprogrammet er det dei siste åra gjennomført ei rekkje utbetringar av kollektivtrafikken sin infrastruktur. Likevel har ein i dag utfordringar med kapasiteten på fleire punkt i Bergensområdet. Manglande kapasitet i infrastrukturen kan gje utfordringar for iverksetjing av ønska tiltak.

Fylkesrådmannen si tilråding

I fylkestingsvedtaket om innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar vert det lagt opp til at auka kapasitet i kollektivtrafikken i første omgang skal finansierast over belønningssmidlar og vidare over komande bymiljøavtale, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengavtalen i Bergen.

I ny belønningssøknad for 2015-2018 er det søkt om kr 45 mill for 2015 og kr 50 mill for 2016 til utvikling og styrking av kollektivtilbodet. Totalt er det søkt om kr 220 mill til auka ruteproduksjon i heile avtaleperioden. Under føresetnad at vi får på plass ein ny belønningssavtale, er det i årets budsjett lagt til grunn bruk av belønningssmidlar på kr 30 mill, til vidareføring av dei gode tiltaka som allereie er innført.

Styrking av rutetilbodet er nødvendig for sikre kapasitet til fortsatt passasjervekst i Bergensområdet. Med innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar vil etterspurnaden etter kollektivtransport skape ytterlegare press i allereie kritiske delar av nettet. Nødvendige tiltak vil bli sett i samanheng med dei faste pågåande prosessane for tilbodsutviklinga, der styrking av stamlinjenettet, tunge bylinjer og regionale stamlinjer er sentrale element.

Fylkesrådmannen vil rå til at kapasitetsaukande tiltak knytt til tidsdifferensierte bompengar bør gjennomførast både i og utanom rush. Finansieringa av tiltaka blir søkt løyst med belønningssmidlar.

Etterspurnadsveksten er usikker med omsyn til omfang og kva delar av kollektivnettet som vert påverka. Dimensjonering av tiltak bør gi rom for justeringar etter kvart som ein hentar erfaringar med den nye bompengoordninga. Alternativ 2 omtalt over vil gi eit rimeleg godt nivå og grunnlag for å planlegge nødvendige tiltak frå 2016 innanfor ei ramme på kr 35 mill.

I tillegg til søknad om ny belønningsordning for 2015-2018, er det gitt høve til å søke om midlar gjennom ekstra løyving, gjeldande for heile avtaleperioden. Ekstra løyving vil finansiere tiltak knytt til tidsdifferensierte bompengar utan at andre tiltak i inneverande søknad må justerast. Dersom ein ikkje får ei slik ekstraløyving, vil det vere nødvendig å omdisponere midlane i inneverande belønningssøknad for å sikre tilstrekkeleg finansiering. Ei slik omdisponering må gjennomførast i samråd med Bergen kommune.