

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.: 613891/2020 - 2020/131554
Deres ref.: 20/1967-
Dato: 09.12.2020

Høring - Rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene

Jeg viser til Samferdselsdepartementets brev av 15. september 2020.

Vedlagt følger kopi av fylkesrådets innstilling og fylkesrådets vedtak 3. desember 2020 med uttalelse på vegne av Viken fylkeskommune.

Vennlig hilsen

Bernt Iversen
Seniorrådgiver

2 vedlegg

INFRA Mobilitetsseksjon

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/131554

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	03.12.2020	

Vedlegg:

1. Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet
2. Rapport fra utvalget

Høring: Rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene

Fylkesrådets forslag til vedtak

Fylkesrådet vedtar følgende høringsuttalelse til rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene:

Formålet med bomringene i de største byområdene er både finansiering av prosjekter og å nå trafikale og samfunnsmessige mål. Viken fylkeskommune vil peke på viktigheten av å foreta vurderinger av mål og behov i det enkelte byområde, f.eks. ut fra reisemiddelfordeling, andel utslippsfrie kjøretøyer, fordelingsvirkninger og framkommelighet for ulike trafikantgrupper. Viken fylkeskommune mener at innenfor de rammene som fastsettes av Stortinget, bør lokale vurderinger fortsatt legges til grunn for utviklingen av bomtakstsystemene i bypakkene. Ved evt. innføring av nytt system med veiprising, må bruken av inntektene i bypakkene fortsatt fastsettes gjennom regionale/lokale myndigheter

Viken fylkeskommune ser at fordelene for nullutslippskjøretøyer/elbiler etter hvert bør avvikles, men dette må skje gradvis slik at politiske mål for klimapolitikken og lokal luftkvalitet blir nådd. Tempoet i avviklingen bør bestemmes av partene i den enkelte bypakke ut fra lokale forhold.

Utvalget foreslår å avvikle ordningene med timesregel og passeringstak i bomringene. I Oslopakke 3 er disse ordningene en forutsetning for plasseringen av bomstasjonene. Avvikling av ordningene med timesregel og passeringstak vil få svært uheldige konsekvenser og føre til at bomstasjonsplasseringene og takstsystemet må revurderes. Viken fylkeskommune er kjent med at timesregel og passeringstak er grunnleggende også for andre bomringer/bypakker i Norge. Dette skyldes at utformingen av veinettet ofte gjør det svært vanskelig å legge

bomsnitt slik at ikke noen trafikanter må passere flere bomsnitt selv på helt korte turer. Videre er timesregel og passeringstak svært viktige virkemidler for å finne en balanse mellom fordelingsmessige virkninger, inntekter og måloppnåelse, med tilstrekkelig grad av forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv.

Utvalgets rapport er blitt utarbeidet uten involvering av partene i de største byområdene. Viken fylkeskommune mener dette er uheldig både av hensyn til utviklingen av beregningsalternativene og kvalitetssikring av de økonomiske beregningene. Viken fylkeskommune vil peke på at det er stor usikkerhet ved beregningsgrunnlaget og dermed også resultatet av beregningene.

Utvalget anbefaler at bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utvalget anbefaler også at bruk av alle typer kjøretøyer bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Viken fylkeskommune er skeptisk til dette. Viken fylkeskommune mener at ikke alle forhold som bør vektlegges i en bypakke kommer fram gjennom modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I tråd med mandatet har utvalget vurdert hvilke konsekvenser utviklingen i byområdene vil ha for strekningsvise bompengeprojekter i byområdenes randsoner. Viken fylkeskommune mener at disse konsekvensene må vurderes videre både når det gjelder rammebetingelsene for bompengeprojekter generelt og i finansieringsopplegget for det enkelte prosjekt. Vi viser til at fylkeskommunene har stilt garanti for bompengelån i slike prosjekter.

Utvalget anbefaler at flere forhold bør utredes videre. Viken fylkeskommune er i hovedsak enig i dette, men vi vil uttrykke skepsis til å gjennomføre en ny samlet vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredsstillende krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og politiske mål. Viken fylkeskommune viser til at bypakkene er resultat av langsiktige politiske kompromisser og har allerede gjennomgått omfattende utredning og planlegging før de er blitt vedtatt gjennom politiske prosesser.

12.11.2020

Olav Skinnnes

fylkesråd for samferdsel

Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet oppnevnte høsten 2019 et ekspertutvalg for å se på framtidige inntekter i bomringene. Rapporten fra utvalget – *På veg mot et bedre bomsystem*.

Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet – ble overlevert samferdselsministeren 14. september 2020.

Utvalgets oppgave var bl.a. å anslå utviklingen i bompenginntektene for bomringene fram mot 2030, med særlig fokus på de fire største byområdene Oslo-området, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim. De øvrige byområdene som har belønningsavtaler med staten skulle også analyseres. Utvalget fikk dessuten i oppdrag å skissere hvordan en endret

bompengepolitikk eventuelt kan endre inntektsbildet i bomringene og hvordan endringer i bilbruk og bilpark kan påvirke strekningsvise bomprosjekt i tilknytning til byene.

Samferdselsdepartementet ønsker at berørte og interesserte aktører vurderer utvalgets anbefalinger, og har derfor sendt rapporten på høring. Høringsfristen er 18. desember 2020.

Fakta

Utvalget viser til at bompengeinnkreving i byene har flere formål. Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, til nullvekst i personbiltransporten og overgang til el-biler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp. Noen av disse effektene står i motstrid til hverandre. For eksempel vil el-bilfordelene gi økt trafikk og mer kø. Utvalget mener at bruk av ett spesifikt virkemiddel for å oppnå flere ulike mål dermed er krevende. Fritak og reduserte takster for el-biler reduserer bompengeinntektene og undergraver bidraget til å finansiere kollektivtransport, sykkelveier og andre tiltak i bypakkene. Utvalget mener videre at en balansert oppnåelse av alle målene vil kreve en kombinasjon av virkemidler rettet mer direkte mot de målene en ønsker å oppnå: god og forutsigbar finansiering, reduserte køer, lavere utslipp av klimagasser og lokale utslipp, samt færre helseskader og miljøulempen ved veitrafikken.

Utvalgets analyser illustrerer mulighetsområder for kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030. Skal trafikken begrenses, vil også bompengeinntektene bli redusert så lenge en holder fast ved dagens elbilfordeler. Utvalget peker på at veiprisning (som innebærer et kilometerbasert innkrevningssystem) bør utredes nærmere.

Utvalget anslår at samlede årlige inntekter fra bomringene i Trondheim, Bergen, Nord-Jæren og Oslo vil falle med 23 pst. fra dagens nivå fram mot 2030, en reduksjon tilsvarende 1,4 mrd. kr. Samtidig legges det til grunn at passeringene i bomringene øker med 25 pst. Hovedårsaken til fallende bompengeinntekter samtidig med økt trafikk er fritak og rabatter for elbiler i bomringene og at andelen elbiler stadig øker. Dersom bompengeinntektene skal opprettholdes på dagens nivå og elbilfordelene opprettholdes, anslår utvalget at takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøyer må nær dobles fram mot 2030.

Utvalgets anbefaling i 13 punkter framgår på side 5 i rapporten. Utvalget anbefaler bl.a. avvikling av dagens ordning med fritak og reduserte takster for el-biler i bompengeprosjekter. Utvalget anbefaler også at ordningene med timesregel og passeringstak bør avvikles. Videre peker utvalget på at bompengetakstene generelt bør speile de kostnadene bilbruken påfører samfunnet. Utvalget anbefaler å bygge videre på dagens bomsystem inntil et veiprisningssystem eventuelt kan bli aktuelt. Dessuten peker utvalget på at en rekke forhold bør vurderes/utredes videre.

Vurdering og problemstillinger

Jeg viser til utvalgets beskrivelse innledningsvis i hovedbudskapet om at bompengeinnkreving i byene har flere formål: Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, til nullvekst i personbiltransporten og overgang til elbiler/nullutslippskjøretøyer, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp.

Viken fylkeskommune har gjennom vedtak i fylkestinget 20. mai 2020 kommet med innspill til Samferdselsdepartementet om prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033. Flere av innspillene er relevante også for høringen av rapporten fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene, bl.a.:

- Investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljø, økonomi og sosial utvikling blir ivaretatt, må være en sentral del av oppfølgingen av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål og Parisavtalen.

- Ordningen med byvekstavtaler må styrkes og videreutvikles.

- Innenfor rammene som fastsettes av Stortinget, bør lokale vurderinger ligge til grunn for bomtakstsystemene i bypakkene.

- Ved evt. innføring av nytt system med veipricing må bruken av inntektene fortsatt fastsettes gjennom regionale/lokale myndigheter.

- Viken fylkeskommune mener at samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges i transportkorridorene.

Formålet med bomringene i de største byområdene er både finansiering av prosjekter og å nå trafikale og samfunnsmessige mål. Viken fylkeskommune bør som et overordnet utgangspunkt peke på viktigheten av å foreta vurderinger av mål og behov i det enkelte byområde, f.eks. ut fra reisemiddelfordeling, andel utslippsfrie kjøretøyer, fordelingsvirkninger og framkommelighet for ulike trafikantgrupper.

Viken fylkeskommune bør slutte seg til at fordelene for nullutslippskjøretøyer/elbiler etter hvert bør avvikes, men dette må skje gradvis slik at de politiske målene for klimapolitikken og lokal luftkvalitet blir nådd. Ifølge Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2021, side 198, var 42,4 pst, av nybilsalget i Norge i 2019 nullutslippskjøretøyer. Utfasingen av fordelene for nullutslippskjøretøyer, bl.a. bompengetakstene, må skje gradvis slik at målene for nullutslippskjøretøyer blir nådd. Dette gjelder bl.a. målet om at nye personbiler og nye lette varebiler skal være nullutslippskjøretøyer i 2025.

Utvalget foreslår å avvikle ordningene med timesregel og passeringstak i bomringene. I Oslopakke 3 er disse ordningene en forutsetning for plasseringen av bomstasjonene. Avvikling av ordningene med timesregel og passeringstak vil få svært store konsekvenser og føre til at bomstasjonsplasseringene og takstsystemet må revurderes. Jeg er kjent med at timesregel og passeringstak er grunnleggende også for andre bomringer/bypakker i Norge. Dette skyldes at utformingen av veinettet ofte gjør det svært vanskelig å legge bomsnitt slik at ikke noen trafikanter må passere flere bomsnitt selv på helt korte turer. Videre er timesregel og passeringstak svært viktige virkemidler for å finne en balanse mellom fordelingsmessige virkninger, inntekter og måloppnåelse, med tilstrekkelig grad av forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv.

Utvalget anbefaler at bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utvalget anbefaler også at bruk av alle typer kjøretøyer bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Jeg mener at Viken fylkeskommune bør være skeptisk til dette fordi ikke alle forhold som bør vektlegges i en bypakke kommer fram gjennom modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utvalget

mener også at det bør gjennomføres en nærmere vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredsstillende krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og politiske mål. Bypakkene allerede har gjennomgått omfattende utredning og planlegging før de er blitt vedtatt gjennom politiske prosesser. Jeg mener at utvalgets forslag vil legge til rette for omkamper og kan sette resultatet av politiske prosesser i spill.

Vedtakskompetanse

Beslutningen treffes med hjemmel i reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget i Viken og tildeling av innstillingsrett, punkt 3.5.2, bokstav g.

Fylkesrådets behandling av sak 308/2020 i møte den 03.12.2020:

Behandling:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets vedtak

Fylkesrådet vedtar følgende høringsuttalelse til rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene:

Formålet med bomringene i de største byområdene er både finansiering av prosjekter og å nå trafikale og samfunnsmessige mål. Viken fylkeskommune vil peke på viktigheten av å foreta vurderinger av mål og behov i det enkelte byområde, f.eks. ut fra reisemiddelfordeling, andel utslippsfrie kjøretøyer, fordelingsvirkninger og framkommelighet for ulike trafikantgrupper. Viken fylkeskommune mener at innenfor de rammene som fastsettes av Stortinget, bør lokale vurderinger fortsatt legges til grunn for utviklingen av bomtakstsystemene i bypakkene. Ved evt. innføring av nytt system med veipricing, må bruken av inntektene i bypakkene fortsatt fastsettes gjennom regionale/lokale myndigheter

Viken fylkeskommune ser at fordelene for nullutslippskjøretøyer/elbiler etter hvert bør avvikles, men dette må skje gradvis slik at politiske mål for klimapolitikken og lokal luftkvalitet blir nådd. Tempoet i avviklingen bør bestemmes av partene i den enkelte bypakke ut fra lokale forhold.

Utvalget foreslår å avvikle ordningene med timesregel og passeringstak i bomringene. I Oslopakke 3 er disse ordningene en forutsetning for plasseringen av bomstasjonene. Avvikling av ordningene med timesregel og passeringstak vil få svært uheldige konsekvenser og føre til at bomstasjonsplasseringene og takstsystemet må revurderes. Viken fylkeskommune er kjent med at timesregel og passeringstak er grunnleggende også for andre bomringer/bypakker i Norge. Dette skyldes at utformingen av veinettet ofte gjør det svært vanskelig å legge bomsnitt slik at ikke noen trafikanter må passere flere bomsnitt selv på helt korte turer. Videre er timesregel og passeringstak svært viktige virkemidler for å finne en balanse mellom fordelingsmessige virkninger, inntekter og måloppnåelse, med tilstrekkelig grad av forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv.

Utvalgets rapport er blitt utarbeidet uten involvering av partene i de største byområdene. Viken fylkeskommune mener dette er uheldig både av hensyn til utviklingen av beregningsalternativene og kvalitetssikring av de økonomiske beregningene. Viken fylkeskommune vil peke på at det er stor usikkerhet ved beregningsgrunnlaget og dermed også resultatet av beregningene.

Utvalget anbefaler at bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utvalget anbefaler også at bruk av alle typer kjøretøyer bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Viken fylkeskommune er

skeptisk til dette. Viken fylkeskommune mener at ikke alle forhold som bør vektlegges i en bypakke kommer fram gjennom modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I tråd med mandatet har utvalget vurdert hvilke konsekvenser utviklingen i byområdene vil ha for strekningsvise bompengeprosjekter i byområdenes randsoner. Viken fylkeskommune mener at disse konsekvensene må vurderes videre både når det gjelder rammebetingelsene for bompengeprosjekter generelt og i finansieringsopplegget for det enkelte prosjekt. Vi viser til at fylkeskommunene har stilt garanti for bompengelån i slike prosjekter.

Utvalget anbefaler at flere forhold bør utredes videre. Viken fylkeskommune er i hovedsak enig i dette, men vi vil uttrykke skepsis til å gjennomføre en ny samlet vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredsstillende krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og politiske mål. Viken fylkeskommune viser til at bypakkene er resultat av langsiktige politiske kompromisser og har allerede gjennomgått omfattende utredning og planlegging før de er blitt vedtatt gjennom politiske prosesser.