



Saksframlegg

Arkivsak
20/34413-2

Saksbehandler
Sølve Jerm

Behandles av
Formannskapet

Møtedato
15.12.2020

Rapport om framtidige inntekter i bomringene

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Asker kommune støtter hovedtrekkene i anbefalingene fra utvalgsrapport «På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter» med følgende merknader:
 1. Elbilfordelen knyttet til bompenger bør avvikles over tid tilpasset økning i elbil andel.
 2. Når sikre teknologiske løsninger foreligger og forholdet til personvern blir løst, bør det vurderes innføring av et veiprissingssystem kunne gi et mer korrekt og mer kostnadseffektivt system.
 3. Det bør gjennomføres en bred gjennomgang av bompengesektorens organisering herunder forholdet mellom skattefinansiering og brukerfinansiering av veiutbygging.
 4. Ordningen med lokal lånegaranti bør avvikles og erstattes med statlige garantier.
 5. Ordning med timeregul og passeringstak bør opprettholdes.

1. Sammendrag og konklusjon

Kommunedirektøren legger i saken frem forslag til Asker kommunes uttalelse til det regjeringsoppnevnte utvalgets rapport om framtidige inntekter i bomringene – [På veg mot et bedre bomsystem - Utfordringer og muligheter, \(14. september 2020\)](#), som ligger ute til høring (vedlegg 1). Frist for uttale er 18. desember 2020. Bærum har til orientering, forslag til de samme vedtakspunktene.

Samferdselsdepartementet har invitert alle kommunene som inngår i de ni største byområdene til å vurdere utvalgets anbefalinger i rapporten. Asker inngår i byområdet som omfatter Oslo og tidligere Akershus.

Dette er ikke like dagsaktuelt i Asker som det er i Bærum, men med utbyggingen av E18 vil veiprisning mest sannsynlig på sikt påvirke Asker kommune direkte.

Regjeringen satte i fjor ned et ekspertutvalg som har sett på det framtidige inntektsbildet for bomringene. I rapporten anslås det at årlige inntekter fra bomringene i Trondheim, Bergen, Nord-Jæren og Oslo vil gå ned i gjennomsnitt 23 prosent, tilsvarende 1,4 milliard kroner, fram mot 2030. Samtidig øker passeringene i bomringene med 25 prosent.

Hovedårsaken til fallende bompenginntekter er fritak og rabatter i bomringene for elbiler, og at andelen elbiler stadig øker. Dersom bompenginntektene skal opprettholdes på dagens nivå, samtidig som elbilfordelene opprettholdes, må takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles fram til 2030, heter det i rapporten.

Utvalget anbefaler blant annet avvikling av dagens ordninger med fritak og reduserte takster for elbiler i bompengeprojekter, og peker 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.

Utvalget har bestått av fem personer: Annegrete Bruvoll, partner, Menon Economics (leder), Øivind Hauge Støle, seksjonsleder, byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling, Bergen kommune, Astrid Lilliestråle, markedssjef transport, Enova, Sahar Babri, forsker, Sintef og Svein Bråthen, professor, Høgskolen i Molde.

Kommunedirektøren mener at kunnskapsgrunnlaget i rapporten og de anbefalinger som utvalget gir om videre oppfølging av deres arbeid, har betydning for Asker kommunes interesser. Oslopakke 3 er i hovedsak finansiert av bompenger og midlene derfra går til større og mindre veiprojekter bl.a. til drift av og investeringer i kollektivtrafikken i.

2. Bakgrunn for saken/saksopplysninger

Bompenginnkreving som finansieringskilde til investeringer i veginfrastruktur har en relativt lang historie i Norge. Tradisjonelt har det vært en klar kobling mellom

bompengeneinnkrevingen og vegstrekingen som bompengene skulle finansiere, og dermed mellom de som betaler for, og bruker vegen (nytteprinsippet). De senere årene er det åpnet opp for at bompenger i byområdene (bomringer eller bomsystem) i større grad kan begrunnes i og brukes til finansiering av tiltak til kollektivtransport, gange og sykkel. Samtidig er bompengesystemet også brukt som miljø- og klimavirkemiddel med miljødifferensierte takster, og til regulering av trafikken gjennom tidsdifferensierte takster for å redusere veksten i biltrafikk og at den tas med kollektiv, sykkel og gange.

Utvalgets oppdrag har bl.a. vært å anslå utvikling av bompengeneinntektene i bomringen fram mot 2030, med særlig fokus på de fire største byområdene Oslo/Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim. Utvalget har også skisserte 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.

Utvalgets analyser illustrerer mulighetsområdet for kombinasjoner av bompengetakster, inntekter, innkrevingskostnader og trafikkvekst fram mot 2030, og problemstillinger omkring behovet for å begrense trafikk, elbilfordeler samt alternativ med vegprising i ulike varianter. Anbefalingene peker på utfordringer, mulighetsrom, sammenhenger og konsekvenser. Utvalget er klar over at enkelte av de anbefalte tiltakene ([se rapporten s 5](#)) kan ha vesentlige fordelingsmessige konsekvenser.

Utvalgets vurderinger og anbefalinger omfatter disse hovedtemaene:

- Elbil fordelene i bompengesystemet bør avvikles
- Bompengetakstene bør i større grad ivareta samfunnsøkonomiske hensyn
- Planleggingen bør ta høyde for usikker teknologiutvikling
- Organisering og styring bør ivareta overordnet effektivitet og måloppnåelse

Kommunen har pekt på at en ny E18 i Vestkorridoren med tunneler under tettstedene frigjør arealer til byutvikling. Det er en viktig forutsetning for kommunenes arealstrategier og er i tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Kommunen forutsatte også at fremtidig planlegging av E18 Lysaker-Drengsrud baseres på målsetninger i Statlig planretningsretningslinje: «planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet».

Asker kommune mener at gjeldende arealstrategi er basert på høy tetthet i knutepunktene og E18 i miljøtunnel under disse. Det forutsetter at mer komplette samfunnsøkonomiske beregninger, som inkluderer arealutviklingsbehov, legges til

grunn når Samferdselsdepartementet utarbeider de endelige prioriteringene for NTP (2022-2033).

Kommunen forutsetter derfor at det ved oppfølging av bomssystemrapporten legges til grunn at mernytten av dette innlemmes i forutsetningene i samfunnsøkonomien i finansieringen av E18 Vestkorridoren-etapper.

Kommunen legger til grunn at utvalgets anbefaling om at de fordelingsmessige konsekvensene utredes i beslutningsgrunnlaget knyttet til videre oppfølging av utvalgets anbefalinger blir fulgt opp.

3. Sakens relevans for de tre bærekraftsdimensjonene

Veipricing, uansett løsning vil påvirke miljø og økonomi.

Miljø: Veipricing er et virkemiddel for å redusere og differensiere trafikk. I kombinasjon med reduserte takster for nullutslippskjøretøy påvirker det miljøet positivt. Veipricing påvirker også valg av transportmiddel, f.eks. sykkel og kollektiv.

Økonomi: Veipricing er en form for skatt som påvirker brukeren. Skulle veien bli finansiert uten veipricing, ville pengene kommet gjennom andre skatter og avgifter i samfunnet. Veipricingen påvirker folks lommebok og valg, og slår i mange tilfeller uheldig ut med bomsnitt som ikke alltid føles like rettferdig. Og det betales ikke etter evne, slik mange andre skatter betales i Norge. Inntekten fra bompengene går f.eks. til å subsidiere kollektivtrafikk eller betale ned veistrekningen.

4. Tidligere behandling

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Asker kommunes innspill til transportvirksomhetenes svar på Samferdselsdepartementets oppdrag, formannskapet 16.06.2020 saksnr. 129/20 (vedlegg 2)

Nasjonal transportplan (2022-2033) – Asker kommunes innspill til Viken fylkeskommune, formannskapet 13.02.2020 saksnr. 30/20 (vedlegg 3)

15/1347 Adhoc-utvalg for E18 og Spikkestadkorridoren. Ny E18 Lysaker-Ramstadsletta, forslag til bompengefinansiering. Asker kommunes høringsuttalelse, formannskapet 19.09.2018 saksnummer 15/1347 (vedlegg 4)

Transportutredning for Hurum, Røyken og søndre Asker. Asker kommunes høringsuttalelse, formannskapet 27.02.2018 saksnr. 17/18490 (vedlegg 5)
E18 - korridoren i Asker, Slependen - Drengsrud Kommunedelplan for ny E18 med bussvei og sykkelvei, kommunestyret 08.11.2016 saksnr. 15/1346 (vedlegg 6)

5. Kommunedirektørens vurdering

Forholdet til elbilfordeler

Dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprosjekter bør avvikles. Det vil styrke inntektsgrunnlaget i bomringene, nullvekstmålet blir lettere å nå, og elbilister får riktigere signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.

Bruk av alle typer kjøretøy bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Overgang til nullutslippskjøretøy kan stimuleres gjennom tiltak rettet mot kjøp og eie, men utvalget har ikke vurdert slike virkemidler. Mål i klimapolitikken og hensyn til lokalt skadelige utslipp fra kjøretøy med forbrenningsmotor bør ivaretas gjennom effektive direkte virkemidler knyttet til avgifter på utslipp og standarder for utslippsteknologier i kjøretøyene.

Alle bruksrelaterte elbilfordeler bør gjennomgås, som eksempelvis tilgang til kollektivfelt og redusert pris på parkering, med sikte på å gi de riktige signaler om hva bruk av vegkapasitet og parkeringsareal koster.

Kommunedirektørens vurdering:

Osloområdet har landets høyeste elbil tetthet. Fra 2025 er det politisk antydning at det blir forbud mot salg av fossile personbiler, men med stor usikkerhet gitt det politiske landskapet frem til 2025. Gitt omfanget av el-biler, oppfattes det som naturlig at elbil fordelene knyttet til bompenger avvikles ettersom både el-biler og fossilbiler benytter og belaster veikapasitet på like linje. Elbil fordelene har vist seg å være et meget effektivt redskap for å innfase elbiler. Ordningen bør derfor ikke avvikles «over natten», men fordelene kan nedtrappes over tid bl.a. i forhold til omfanget av elbiler.

Veipricing

De praktiske og juridiske løsningene for innføring av elektronisk vegprising bør utredes nærmere. Et rendyrket, kilometerbasert vegprisingssystem der de samfunnsøkonomiske kostnadene dekkes inn vil gi en enda bedre balanse mellom nytte og kostnader i transportsektoren enn ved å bruke bomringene til slik regulering. Det vil også gi bedre fordeling av belastningen og bedre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen. Utvalgets beregninger viser et betydelig inntekspotensial ved slik pricing sammenlignet med dagens bompengesystem.

Inntil et vegprisingssystem eventuelt er klart for innføring, bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer, i tråd med anbefalingene ovenfor. Å erstatte et fungerende system med et system som kan være beheftet med vesentlig teknisk og praktisk usikkerhet, kan gi utilsiktede virkninger. Bompenger er et innarbeidet system

med lang tradisjon i Norge, og det kan være lite realistisk å operere både med et bomsystem og et vegprisingssystem.

Kommunedirektørens vurdering.

Når sikre teknologiske løsninger foreligger og forholdet til personvern blir løst, vil innføring av et veipricingssystem kunne gi et mer korrekt og mer kostnadseffektivt system. Kommunedirektøren anbefaler derfor å gå videre med å utrede veipricing som et alternativt til dagens bompengesystem.

Om bompengeselskaper

En bebudet evaluering av bompengesektorens organisering bør legge vekt på å analysere styringsforhold i sektoren slik at det sikres effektiv innkreving, lavest mulig finansiell risiko og tydelige ansvarsforhold. En inntektsreduksjon av den størrelse utvalget har utredet ved videreføring av dagens elbilfordeler vil kunne gi nye utfordringer både for eiere av bompengeselskapene og for myndighetene som regulator. Som det framgår av Meld. St. 25 (2014-2015), skal organiseringen av bompengesektoren evalueres etter en tid.

Bompengetakstenes finansieringselement bør ivareta balansen mot alternativ finansiering. Bompenger er den billigste finansieringsformen for samfunnet så lenge den marginale kostnaden ved bompenger i form av trafikkavvisning og innkrevingskostnader er lavere enn skattefinansieringskostnaden. Bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten.

Timesregel og passeringstak bør avvikles, både for å unngå at noen trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren støtter en bred gjennomgang av bompengesektorens organisering herunder forholdet mellom skattefinansiering og brukerfinansiering av veiutbygging.

Det påpekes at utvalget ikke omtaler spesielt forholdet til lokale garantivedtak for riksveiutbygging. Ordningen med lokal lånegaranti bør avvikles og erstattes med statlige garantier. Dette utfra både at statlig garanti vil gi lavere finansieringskostnader og er også mer korrekt med hensyn til prinsippet om at staten bør garantere for statens veier.

Kommunedirektørens støtter ikke at timeregulering og passeringstak avvikles. Dette er ordninger som avbøter en del av ulempene som kommer særlig i områder med høy «tetthet» av bomsnitt slik som i Oslo området.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

08.11.2016 saksnr. 15_1346 E18 - korridoren i Asker, Slependsen - Drengsrud
Kommunedelplan for ny E18 med bussvei og sykkelvei, kommunestyret
13.2.2020 saksnr. 30_20 Nasjonal transportplan (2022-2033) – Asker kommunes
innspill til Viken fylkeskommune, formannskapet
19.09.2018 saksnr. 15_1347 Ny E18 Lysaker-Ramstadsletta, forslag til
bompengefinansiering. Asker kommunes høringsuttalelse, formannskapet
27.02.2018 saksnr. 17_18490 Transportutredning for Hurum, Røyken og søndre
Asker. Asker kommunes høringsuttalelse, formannskapet
16.06.2020 saksnr 129_20 NTP 2022-2033 - Askers innspill til
transportvirksomhetenes svar på Samferdselsdepartementets oppdrag,
formannskapet
14.09.2020 Rapport, På veg møte et bedre bomsystem