



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

**Deres referanse**  
20/1967

**Vår referanse**  
2020/49008-6-274297/2020-EIRBER

**Klassering**  
230

**Dato**  
16.12.2020

## Høringsuttalelse fra Fredrikstad kommune til rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene

Fredrikstad bystyre behandlet forslaget i møte den 10.12.2020 og vedtok følgende uttalelse:

Det vises til høringsbrev av 15.09.2020 fra Samferdselsdepartementet, om rapporten *På veg mot et bedre bomsystem – Utdfordringer og muligheter i det grønne skiftet*.

For Fredrikstad kommune er det sentralt at det må være et lokalt handlingsrom i innretningen av et bompengesystem. Det er ulike utfordringer og behov i store og mellomstore byområder. På grunn av lavere elbilandel i de mellomstore byene, og en lavere måloppnåelse i kollektivdekning, må det i større grad åpnes for en vekst i elbilandelen i disse byene.

Følgende vurderinger og kommentarer gis til utvalgets konklusjoner:

### Elbilfordelene i bompengesystemet bør avvikles

Fredrikstad kommune ser at det kan være nødvendig at dagens fritak og reduserte takster for elbiler fjernes på lengre sikt.

Det må likevel være rom for lokale tilpasninger for når og hvordan dette gjøres. I byområder med lav elbilandel kan det være riktig med fritak for elbiler. Et slikt fritak vil være et vesentlig insitament for å få større overgang til fossilfrie biler som er viktig for å nå blant annet klimamål. Samtidig vil det i disse byområdene ikke være et stort inntektstap i bomringene. Det vurderes at avvikling av fritak/rabatter for elbiler er et viktig tiltak for å oppnå nullvekstmålet, men det må avveies mot andre mål.

I Nedre Glomma er andelen elbiler fortsatt lav (7 prosent) sammenliknet med de fire største byområdene (12–18 prosent). En økende andel elbiler med dagens prissystem, utfordrer det vedtatte nullvekstmålet for biltrafikken, da disse er fritatt avgift i bomringen. Samtidig mener vi vurderingen av hvilke insitamenter som gir best måloppnåelse bør ligge til lokale styresmakter og baseres på de faktiske lokale forholdene. I tillegg til elbilandel, kan eksempler på slike lokale forhold være plasseringen av bomsnitt og hvor lenge bomringen har vært i drift, samt hvor godt kollektivtilbudet og tilretteleggingen for gående og syklende er. Å fortsette overgangen fra fossilbiler til elbiler er et sentralt virkemiddel for å nå mål i lokale klimaplaner.

### **Bærekraftig samfunnsutvikling**

Besøksadresse: Nygaardsgt. 16, 1606 Fredrikstad  
E-postadresse: [postmottak@fredrikstad.kommune.no](mailto:postmottak@fredrikstad.kommune.no)  
Telefon: 69 30 60 00 Org.nr: 940039541

Postadresse: Postboks 1405, 1602 FREDRIKSTAD  
Webadresse: [www.fredrikstad.kommune.no](http://www.fredrikstad.kommune.no)  
Tlf. saksbeh.: 69 30 60 00 Bankkonto:

### Bompengetakstene bør i større grad ivareta samfunnsøkonomiske hensyn

Fredrikstad kommune støtter at bompengene bør variere gjennom døgnet for i større grad å kunne ivareta samfunnsøkonomiske hensyn. Det kan ha en dempende effekt på trafikktoppene, og dermed behovet for å øke vegkapasiteten. Det vil også kunne bidra positivt til nullvekstmålet ved at flere velger sykkel, gange og kollektivtransport.

Fredrikstad kommune mener bompengetaksten bør variere gjennom døgnet for alle typer kjøretøy. Takstene for elbiler bør imidlertid ligge lavere enn for fossile kjøretøy, for å ha et insitament til å velge elbil framfor fossilbil. Med unntak av utslippene fra forbrenningsmotoren, har en elbil de samme ulempene for omgivelsene og de samme samfunnskostnadene som en fossilbil, og dette bør i større grad reflekteres i bompengetakstene.

Fredrikstad kommune er positive til utredningen av ny teknologi, som på sikt kan erstatte dagens bompengordning som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil. Samtidig er Fredrikstad kommune enig med utvalget i at det ikke bør være to systemer i drift samtidig. Det må sikres at teknologien med vegprising er god og stabil nok før systemet med bompenger byttes ut. Bypakke Nedre Glomma har tidligere uttrykt interesse for å være pilotområde for uttesting av et slikt system.

Fredrikstad kommune ser at det kan være behov for å vurdere løsninger som timesregel og månedstak. Dette er løsninger som gir insentiver før økt trafikk, noe som ikke bidrar til å nå nullvekstmålet. Dette må imidlertid ses i sammenheng med bompeng- og takststrukturen. Her må det være et handlingsrom lokalt.

### Planleggingen bør ta høyde for usikker teknologiutvikling

Fredrikstad kommune støtter utvalgets konklusjon om at det er viktig å ta høyde for framtidig teknologiutvikling og trender. Dette bør kunne håndteres som del av planleggingen av bypakke.

### Organisering og styring bør ivareta overordnet effektivitet og måloppnåelse

Fredrikstad kommune er enig i prinsippet om at bompengefinansierte prosjekter i så stor grad som mulig skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme. I bypakker, som ofte består av mange og ulike virkemidler for å oppnå vedtatte mål, vil det imidlertid være flere hensyn å ta. Med en sammensatt portefølje av prosjekter som skal prioriteres og gjennomføres over lang tid, er det nødvendig med god lokalpolitisk kunnskap og forankring. I tillegg må det være et reelt lokalpolitisk handlingsrom. Samfunnsøkonomi må derfor være et av flere forhold som vurderes når prioriteringer og beslutninger skal gjøres i en bypakke.

Med hilsen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*

Jon-Ivar Nygård  
ordfører

Vedlegg:

- 1 Særutskrift bystyresak 163/20 - Høring – rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene



Saksnr.: 2020/49008  
Dokumentnr.: 4  
Løpenr.: 232822/2020  
Klassering: 230  
Saksbehandler: Eirik Berget

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	26.11.2020	213/20
Bystyret	10.12.2020	163/20

## Høring – rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene

### Ordførers innstilling

Ordfører anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdsdepartementet som Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til rapporten På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet.

Fredrikstad, 18.11.2020

### Formannskapets behandling 26.11.2020:

Bjørnar Laabak (FrP) fremmet følgende forslag:

Staten skal ha finansieringsansvaret for en hensiktsmessig veiutbygging i landet, og all bruk av bompenger, veipricing eller annen direkte trafikant-betaling er en ytterligere beskatning av trafikantene som Fredrikstad kommune ikke ønsker.

### Votering

Forslag fremmet av Bjørnar Laabak (FrP) fikk 2 stemmer (FrP) og ble ikke vedtatt.

Ordførers innstilling ble vedtatt med 9 stemmer (Ap 5, MDG 1, Sp 1, R 1, KrF 1) mot 4 stemmer (H 2, FrP 2).

### Formannskapets innstilling til bystyret 10.12.2020:

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdsdepartementet som Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til rapporten *På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet.*

### Bystyrets behandling 10.12.2020:

Bjørnar Laabak (FrP) tok opp forslag fremmet i formannskapet.

Hermund Arntzen Dale (R) fremmet følgende forslag:

### Høringssvar bompengesaken.

Dagens bompengesystem dekker to formål: skaffe inntekter til investering og drift i transportsystemet, og ivareta eksterne virkninger som kø, støy, veislitasje, utslipp og ulykker.

Med en sammensatt portefølje av prosjekter som skal prioriteres og gjennomføres over lang tid, er det nødvendig med god lokalpolitisk kunnskap og forankring. I tillegg må det være et reelt lokalpolitisk handlingsrom. Samfunnsøkonomi og miljøhensyn er sentrale forhold som vurderes når prioriteringer og beslutninger skal gjøres.

Infrastruktur, som vei, jernbane og havner, er en viktig forutsetning for bosetting og verdiskaping i hele landet. Å finansiere nødvendige forbedringer for økt framkommelighet, bedre trafiksikkerhet, mindre utslipp og bedre lokalmiljø er en offentlig oppgave.

Dagens bompengesystem er en flat avgift som ikke tar hensyn til inntekten til de som betaler. Systemet rammer ulikt, derfor er Fredrikstad kommune positiv til utredningen av ny teknologi, som på sikt kan erstatte dagens bompengeordning som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil.

Infrastruktur er et felles samfunnsgode og bør hovedsakelig finansieres gjennom progressive skatter.

For å redusere biltrafikk er det viktigste virkemiddelet bedre og billigere kollektivtrafikk i kombinasjon med restriksjoner på biltrafikk. Veipricing kan være ett av flere virkemidler for å redusere bilbruken. Veipricing innebærer at man betaler en avgift for å kjøre på veien, hvor formålet med avgiften ikke er å finansiere veien, men å regulere trafikken for å redusere kø- og miljø-problemer. Inntektene fra avgiften bør brukes til å finansiere utbygging av kollektivtransport og tiltak for myke trafikanter.

Bypakke Nedre Glomma har tidligere uttrykt interesse for å være pilotområde for uttesting av et slikt system.

Fredrikstad kommune støtter at intensiver kan variere gjennom døgnet for i større grad å kunne ivareta samfunnsøkonomiske hensyn. Det kan ha en dempende effekt på trafikktoppene, og dermed behovet for å øke vegkapasiteten. Det vil også kunne bidra positivt til nullvekstmålet ved at flere velger sykkel, gange og kollektivtransport.

Fredrikstad kommune ser at så lenge bomstasjonene står vil det være behov for å fortsatt vurdere løsninger som timesregel og månedstak, men her må det være et handlingsrom lokalt.

#### Votering:

Forslag fra Bjørnar Laabak fikk 9 stemmer (FrP 7, Pp 2) og ble ikke vedtatt.

Forslag fra Hermund Arntzen Dale fikk 6 stemmer (R 3, Bym 2, Uavh.1) og ble ikke vedtatt.

Formannskapets innstilling ble vedtatt med 38 stemmer (Ap 19, H 8, MDG 3, Sp 3, SV 2, KrF 2, V 1.mot 15 stemmer (FrP 7, R 3, Pp 2, Bym 2, Uavh.1).

#### **Bystyrets vedtak 10.12.2020:**

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdselsdepartementet som Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til rapporten *På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*.

Fredrikstad, 15.12.2020

Rett utskrift

Yvonne Meidell  
møtesekretær

Utskrift til: saksbehandler Eirik Berget, Seksjon for kultur, miljø og byutvikling.  
Kopi til: direktør Bente Meinert, Seksjon for kultur, miljø og byutvikling.

#### **Kort begrunnelse for eventuelt endret innstilling fra ordfører**

Ingen endring.

#### **Kommunedirektørens kommentar**

Ingen kommentar.

## **Kommunedirektørens forslag til innstilling**

1. Vedlagte forslag til høringsuttalelse oversendes Samferdselsdepartementet som Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til rapporten *På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*.

## **Sammendrag**

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har et ekspertutvalg utredet framtidige inntekter i bomringene fram mot 2030. Utvalgets rapport er nå sendt på høring.

Analysen av alternative innretninger av bompengesystemet viser at dersom dagens elbilfordeler i bomringene videreføres, vil det innebære vesentlig inntektsfall samtidig som trafikken i byområdene vil øke. På bakgrunn av analysene anbefaler utvalget blant annet at dagens elbilfordeler i bomringene avvikles og at bompengetakstene i større grad bør ivareta samfunnsøkonomiske hensyn.

Kommunedirektøren vektlegger i sitt forslag til høringsuttalelse viktigheten av at lokale myndigheter har handlingsrom til å innrette bomringer etter lokale forhold og andre lokale mål og hensyn. Det kan være nødvendig at fordelene for elbiler fjernes på lengre sikt, men det må være rom for lokale tilpasninger for når og hvordan dette gjøres.

## **Vedlegg**

- 1 Innkommet høringsbrev fra Samferdselsdepartementet, datert 15.09.2020
- 2 Forslag til høringsuttalelse fra Fredrikstad kommune – rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene
- 3 Rapport: På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet, datert 14.09.2020

## **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)**

Ingen.

## **Saksopplysninger**

Samferdselsdepartementet oppnevnte høsten 2019 et ekspertutvalg for å utrede framtidige inntekter i bomringene. Utvalgets oppgave var blant annet å anslå utvikling i inntektene i bomringene fram mot 2030, med særlig fokus på de fire største byområdene: Oslo, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim.

De øvrige byområdene som har belønningsavtaler med staten skulle også analyseres. Utvalget fikk også i oppdrag å skissere hvordan endret bompengepolitikk kan endre inntektsbildet i bomringene og hvordan endringer i bilbruk og bilpark kan påvirke strekningsvise bomprosjekt i tilknytning til byene.

Samferdselsdepartementet har sendt utvalgets rapport på høring, med høringsfrist 18.12.2020.

I møte i styringsgruppen for Bypakke Nedre Glomma den 23.09.2020, ble det fremmet et forslag om å sende inn en felles høringsuttalelse fra Nedre Glomma til Samferdselsdepartementet. Dette er et felles likelydende saksframlegg for Bypakke Nedre Glomma samt Sarpsborg og Fredrikstad kommuner. Viken sender eget høringsutspill da de ikke rekker å behandle det i Viken før saken behandles i styringsgruppen for Bypakke Nedre Glomma.

## **Kort oppsummering av utvalgets hovedfunn**

Utvalget har analysert seks ulike alternativer for innretning av bompengesystemet. Hensikten har vært å beregne hvilken effekt alternativene vil ha på inntektene og passeringene i bomringene fram mot 2030 sammenliknet med basisåret 2018/2019.

Analysene er basert på de fire største byområdene, men utvalget vurderer at omtrent den samme utviklingen kan forventes også i mindre byområder som Nedre Glomma.

Tre av alternativene forutsetter at dagens elbilfordeler i bomringene videreføres:

1. Referansealternativet: Beregnet ut fra vedtatte og iverksatte virkemidler og infrastrukturtiltak.
2. Nullvekstalternativet: All vekst i persontransporten i byområdene tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Inkluderer vedtatte infrastrukturprosjekter som i referansealternativet. Det er ikke tatt stilling til hvilke andre tiltak som må iverksettes for å oppnå nullvekstmålet.
3. Provenynøytralt alternativ: Inntektene holdes omtrent på dagens nivå fram mot 2030. Innebærer at takstene for fossile kjøretøy øker.

Tabellen under viser beregnet effekt på inntekter og passeringer i bomringene ved de ulike alternativene med elbilfordeler:

	<b>Endring inntekter</b>	<b>Endring passeringer</b>
<b>Referansealternativet</b>	-23%	+25%
<b>Nullvekstalternativet</b>	-34%	+5% (ettersom gjennomgangstrafikk og næringstransport ikke omfattes av nullvekstmålet)
<b>Provenynøytralt alternativ</b>	Omtrent uendret, per design	+17%

Det er også analysert tre alternativer uten dagens elbilfordeler i bomringene:

1. Alternativ uten elbilfordeler i bomringene: Alle kjøretøy betaler samme takst i bomringene.
2. Alternativ med elektronisk veipricing, marginalkostnadsprising: Dagens fysiske bomringer erstattes av elektronisk veipricing, som innebærer at det betales per kjørt kilometer. Variabel sats etter hvor og når det kjøres. Satsene reflekterer de eksterne kostnadene ved kjøringen.
3. Alternativ med elektronisk veipricing, mindre ambisiøs: Som alternativet over, men satsene settes slik at inntektene blir omtrent tilsvarende dagens inntekter fra bomringene.

Tabellen under viser beregnet effekt på inntekter og passeringer/trafikk i bomringene/veipricingssystemet ved de ulike alternativene uten elbilfordeler:

	<b>Endring inntekter</b>	<b>Endring passeringer/trafikk</b>
<b>Alternativ uten elbilfordeler i bomringene</b>	+15%	+12%
<b>Alternativ med elektronisk veipricing, marginalkostnadsprising</b>	+230%	Omtrent uendret
<b>Alternativ med elektronisk veipricing, mindre ambisiøs</b>	Omtrent uendret, per design	+26%

Utvalgets analyser viser at dersom dagens elbilfordeler, takster og andre rabatter videreføres, vil inntektene fra bomringene gå vesentlig ned fram mot 2030, samtidig som trafikken i byområdene vil øke. Dersom bompengene fortsatt skal stimulere til omstilling av kjøretøyparken gjennom elbilfordeler i bompengesystemet, og bompenginntektene opprettholdes, må takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles i gjennomsnitt fram til 2030.

Utvalgets anbefalinger:

### *Elbilfordelene i bompengesystemet bør avvikles*

Fritakene og rabattene som i dag tilbys den økende andelen elbiler er hovedårsaken til fallende bompengainntekter. Samtidig øker trafikken, noe som utfordrer vedtatte nullvekstmål for biltrafikken. Dette medfører en stadig høyere andel bompasseringer av kjøretøy med nulltakst eller redusert takst. Utvalget anbefaler en gjennomgang av alle de bruksrelaterte fordelene, som bruk av kollektivfelt og parkering. Da vil en oppnå at også elbilister får signaler om at bruk av veikapasitet og parkeringsareal koster. Utvalget ser at en overgang til utslippsvennlige kjøretøy kan stimuleres gjennom tiltak rettet mot kjøp og eie, men mener samtidig at bruk av alle typer kjøretøy bør skje etter samfunnsøkonomiske prinsipper.

### *Bompengetakstene bør i større grad ivareta samfunnsøkonomiske hensyn*

Bompengesystemet skal dekke to hovedformål: skaffe inntekter til investering og drift i transportsystemet, og ivareta eksterne virkninger som kø, støy, veislitasje, utslipp og ulykker. Kø vil for eksempel variere gjennom døgnet, noe som også betyr at bompengetakstene bør variere gjennom døgnet. Der hvor det er kapasitetsknapphet i veinettet vil alle typer kjøretøy forårsake kø, uavhengig av kjøretøyteknologi. Alle kjøretøy bør derfor pålegges samme rushtidsavgifter som et tillegg til de ordinære bomtakstene. Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken.

Utvalget anbefaler at timesregel og passeringstak avvikles. Dette for å unngå insentivene til økt trafikk.

Utvalget anbefaler at et system med elektronisk veiprisering blir utredet nærmere, for på sikt å kunne fase ut bompengesystemet og innføre et prisingssystem som fanger opp de eksterne kostnadene ved trafikk. Inntil et veiprisingssystem er juridisk og teknisk modent for innføring, bør bompengesystemet, etter utvalgets syn, tilpasses slik at de veifarende dekker de samfunnsøkonomiske kostnadene så langt som et tradisjonelt bompengesystem i praksis tillater.

### *Planleggingen bør ta høyde for usikker teknologiutvikling*

Elektrifisering og overgang til andre nullutslippsteknologier i kombinasjon med nye mobilitetsformer vil fortsette. Teknologisk utvikling med selvkjørende kjøretøy, digitalisering og delingsmobilitet trekker generelt i retning av billigere og mer tilgjengelig transport. Nye reisemønstre som følge av en eldre befolkning, urbanisering, lavere bilhold blant unge og mikromobilitet er også viktige drivkrefter som generelt trekker i retning av mindre trafikk som kan gi bompengainntekter. Økte realinntekter kan trekke i retning av at en reiser mer enn før. Nye trender og brå og sterke påvirkninger, som pandemien i 2020, vil kunne gi tilpasninger som det er vanskelig å vurdere konsekvensene av på forhånd. Utvalget anbefaler at denne usikkerheten blir risikovurdert og vektlagt i planlegging og rullering av prosjektporteføljene framover.

### *Organisering og styring bør ivareta overordnet effektivitet og måloppnåelse*

Utvalget anbefaler at det vurderes nærmere om porteføljen i bypakkene tilfredsstillende rimelige krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og/eller godt forankrede politiske mål. Dette for å sikre bompengefinansieringens legitimitet, bæreevne og en forsvarlig risikoeksponering.

Utvalget mener det er viktig å opprettholde nødvendig fleksibilitet i sammensetning av porteføljene, og at en også legger til rette for de muligheter som digitalisering og ny teknologi gir.

### **Økonomiske konsekvenser**

Ingen direkte økonomiske konsekvenser for Fredrikstad kommune. Utvalgets funn og anbefalinger kan imidlertid få konsekvenser for inntekter i og nedbetaling av Bypakke Nedre Glomma, avhengig av hvordan sentrale myndigheter følger opp rapporten.

### **Konsekvenser levekår/folkehelse**

Utvalgets anbefaling om å fjerne elbilfordelene i bomringene vil kunne gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Samtidig vil det kunne svekke elbilenes konkurransekraft mot fossilbiler og dermed gi økte helseskadelige utslipp.

### **Ansattes medbestemmelse**

Ikke relevant.

### **Vurdering**

Kommunedirektøren ser at det kan være nødvendig at dagens fritak og reduserte takster for elbiler fjernes på lengre sikt. Det må imidlertid være rom for lokale tilpasninger for når og hvordan dette gjøres.

Kommunedirektøren har i vedlagte forslag til høringsuttalelse vurdert utvalgets anbefalinger opp mot mål i Bypakke Nedre Glomma, samt andre lokale mål og hensyn. Det vil være motstrid både mellom ulike mål i Bypakke Nedre Glomma og mellom partenes mål. For eksempel vil det være motstrid mellom nullvekstmålet og inntektsmål i en bomring. Det kan også være motstrid mellom nullvekstmålet og mål om flere nullutslippskjøretøy. For å kunne oppnå en balansert måloppnåelse kreves det en kombinasjon av ulike virkemidler og et handlingsrom lokalt. Lokal kunnskap og forankring er avgjørende.

For å kunne avveie disse motstridende hensynene er det avgjørende at utforming av bompengesystemet tillegges lokale myndigheter. Dette har vært viktig for kommunedirektøren å understreke i forslaget til høringsuttalelse.