

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:
20/1967

Vår ref. (saksnr.):
20/6428 - 15

Saksbeh.:
Ellen-Christine Koren, 994 20 431

Dato:
22.02.2021

Høring - rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene - Oslo kommunes høringsuttalelse

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 31.10.2020 om høring av rapporten *På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*. Vi viser også til våre brev av 18.11.2020 og 28.01.2021 om utsatt høringsfrist, og Samferdselsdepartementets svar av 27.11.2020 og 29.01.2021.

Vedlagt oversendes byrådssak *På veg mot et bedre bomsystem - Oslo kommune høringsuttalelse* av 17.12.2020, protokoll fra samferdsels- og miljøutvalgets behandling av saken 03.02.2021 og bystyrets behandling 17.02.2021.

Med vennlig hilsen

Anne Sigrid Hamran
seksjonssjef

Ellen-Christine Koren
spesialrådgiver

Vedlegg

Byrådssak 256-20 På veg mot et bedre bomsystem - Oslo kommune høringsuttalelse
SMUV, 03022021, 12, Høring - På veg mot et bedre bomsystem -..

Sak 32 Høring - På veg mot et bedre bomsystem - Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet - Byrådssak 256 av 17.12.2020

Byrådssak 256/20

På veg mot et bedre bomssystem - Oslo kommune høringsuttalelse

Saksfremstilling:

Samferdselsdepartementet oppnevnte høsten 2019 et ekspertutvalg for å se på fremtidige inntekter i bomringene. Rapporten fra utvalget «På veg mot et bedre bomssystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» er sendt på høring med høringsfrist 18.12.2020. Oslo kommune har fått utsatt høringsfristen til 29.01.2021.

Utvalgets oppgave var blant annet å anslå utvikling av bompenginntektene i bomringene frem mot 2030, med særlig fokus på de fire største byområdene Oslo/Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim. De øvrige byområdene som har belønningsavtaler med staten, skulle også analyseres. Utvalget fikk også 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. Utvalget skulle ikke se på virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitik. Analyser av utslipp eller andre miljøkonsekvenser er ikke en del av oppdraget.

Utvalget har gjennomført fem hovedanalyser for å gi et bilde av mulig utvikling framover:

Referansealternativet: Vedtatte virkemidler (infrastruktur, bompengesystem og takster) videreføres. Dersom alt annet er likt, gir dette et fall i bompenginntektene på 890 mill. kroner og 75 mill. flere passeringer i bomringen hvert år sammenliknet med basisåret 2019. Her er elbilandelen over bomringen i 2030 for Oslo om lag 70 prosent i 2030. Utvalget anser at dette alternativet gir de mest sannsynlige anslagene på bompenginntektene i 2030 om virkemiddelbruken ikke endrer seg.

Nullvekstalternativet: Veksten i persontransport tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Elbilfordelene videreføres i dette alternativet. For å oppnå nullvekstmålet må myndighetene iverksetter flere tiltak. I beregningene er det ikke tatt stilling til valg av virkemidler. Dette alternativet gir enda lavere proveny enn referansealternativet. Årlig inntektsbortfall i bompengeringen i Oslo er beregnet til ca. 1,4 mrd. og ca. 8 mill. flere passeringer i bompengeringen sammenliknet med basisåret.2019. Økningen i antall passeringer skyldes at gjennomgangstrafikken og næringstransporten ikke inngår i nullvekstmålet.

Provenynøytralt alternativ. Bompenginntektene i 2030 opprettholdes omtrent på dagens nivå, samtidig som elbilfordelene opprettholdes. I dette alternativet må derfor takstene for fossile kjøretøy i Oslo dobles. Utvalget mener at dette ikke er realistisk. Antallet passeringer beregnes å øke fram til 2030, men mindre enn i referansealternativet.

Uten elbilfordeler. Alle elbilfordelene i bomringene opphører, og alle kjøretøy betaler normal-takst. I dette alternativet øker bompengene for Oslo med 623 mill. kroner og trafikken over bomringen med 34 mill. passeringer, sammenliknet med basisalternativet. Trafikk-økningen er mindre enn i referansealternativet, som følge av færre passeringer med elbil.

Elektronisk veiprising. Veiprising erstatter dagens bompengordning. Kjøretøyene i de samme områdene avgiftsbelegges per kjørte kilometer etter marginalkostnadsprinsippet. Inntektsendringer i dette alternativet omfatter endringen i samlede offentlige inntekter fra veiprising, bompenger og drivstoffavgift. For Oslo er det beregnet en økning i årlige inntekter på 9 532 mill. kroner og en reduksjon på antall bompaseringer med 18 mill., fra basisåret 2019 til 2030. I dette alternativet oppnås nullvekstmålet. Inntektene fra veiprising genereres fra et noe større geografisk område (avtaleområdet) enn det bomringene dekker, og er derfor ikke helt sammenlignbare med de andre alternativene.

Utvalget viser til at de fordelene som nullutslippskjøretøyene har i bomringen i dag, er et utfordrende virkemiddel sett opp mot bompenger som finansieringsinstrument for bypakkene. De senere årene har nullvekst i personbiltrafikken vært et sentralt politisk mål, og noen av storbyene har enda mer ambisiøse mål om til dels kraftig reduksjon av personbiltrafikken i årene fremover. Det har derfor vært gjennomført tiltak som har stabilisert eller redusert biltrafikken i de største byene. I beregningen legges det til grunn at dagens virkemidler videreføres. Likevel øker trafikkomfanget for alle alternativer utenom ved elektronisk veiprising. Befolkningsvekst og økonomisk utvikling er viktige drivkrefter for vekst i samtlige alternativer. Dette kan peke mot at en form for økonomisk regulering av veitrafikken vil måtte få en permanent karakter.

Utvalget kommer med 13 anbefalinger:

- Dagens fritak og reduserte avgifter for elbilene i bompengeprojekter avvikles
- Bompengetakstenes finansieringselement bør ivareta balansen mot alternativ finansiering
- Bompengetakstene bør så langt som mulig reflekterer de samfunnsmessige kostnadene ved transporten
- Timesregel og passeringsfritak bør avvikles
- Klima- og miljømål bør ivaretas gjennom direkte virkemidler
- Bruk av alle typer kjøretøy bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper
- Alle bruksrelaterte elbilfordeler bør gjennomgås
- Før evt. innføring av veiprising – bygge videre på eksisterende bompengesystem i tråd med anbefalingene over
- Praktiske og juridiske løsninger for innføring av elektronisk veiprising bør utredes
- Konsekvenser av usikkerheten i teknologisk utvikling bør risikovurderes og vektlegges i fremtidig planlegging
- Evaluering av organisering av bompengesektoren bør legge vekt på analysere styringsforhold i sektoren
- Vurdere om porteføljene i bypakkene tilfredsstillende rimelige krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og forankring i politiske mål
- Fordelingsvirkning – anbefales å inngå i beslutningsgrunnlag for oppfølging av utvalgets arbeid

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har mottatt innspill til høringsuttalelse fra Klimaetaten, Bymiljøetaten og Oslopakke 3-sekretariatet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Saken gjelder en høringsuttalelse og har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet til rapporten «På veg mot et bedre bomsystem»:

Oslo kommune har mål om å redusere klimagassutslippene i Oslo med 52 prosent innen 2023, og med 95 prosent innen 2030. Vi har også mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015. Oslopakke 3 og bompengesystemet er Oslos viktigste virkemiddel for å kutte utslipp fra vegtrafikken og er avgjørende for at Oslo skal nå trafikkreduksjons- og klimamålet som bystyret har sluttet seg til. Det er også den viktigste finansieringskilden til kollektiv- og sykkelsatsingen.

Som utvalget påpeker, står noen av målsettingene i motstrid til hverandre. Oslo og Viken har med Oslopakke 3 likevel lykkes på flere områder. Selv om befolkningsveksten har vært stor, er veitrafikken i Oslo i perioden 2015-2019 redusert med 3 %. Trafikken over Osloingen er redusert med 5 % i perioden 2015-2019. Veksten i kollektivtrafikken er høy og elbilandelen øker, men bompenginntektene synker. Reduserte inntekter gjør det svært utfordrende å finansiere investeringene i de store kollektivtiltakene og i gang- og sykkelveinettet som er nødvendige for at Oslo skal kunne nå sine klimamål og at kollektivtrafikken og gange og sykkel skal fortsette å ta sin del av veksten i persontransporten.

Etter vår vurdering er det svært uheldig og en stor svakhet at utvalget ikke har hatt mandat til å se på utslipp og andre miljøkonsekvenser, eller virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitikken som en del av oppdraget. Det gjør at utvalgets utredning blir partiell. Den kan ikke brukes som en vurdering av bompenger som klimavirkemiddel, eller for trafikkreduksjon, i og med at utvalget ikke har hatt som mandat å utrede dette.

Oslo kommune mener at utvalgets utredning:

- Hadde et for avgrenset mandat
- Ikke gir noen vurdering av bompenger som klimavirkemiddel, men kun ser på muligheter for å øke provenyet
- Ikke viser klima- og miljøkonsekvenser av forslagene, så utredningen er partiell og gir ikke noe grunnlag for endringer i politikken for å nå disse målene
- Burde ha vist hvordan bompenger kan være et effektivt virkemiddel for å oppnå klima- og trafikkmål, slik Norconsults utredning for Oslo kommune har vist
- Utvalget burde hatt et scenario som tilsvarer det Stortinget faktisk har vedtatt, altså hva provenyet blir hvis takstene for elbiler i hele Norge økes opp til halv takst av fossilbiler
- Resultatet fra beregningene fra Oslo-området burde vært forelagt Fjellinjen og Oslopakke 3-sekretariatet før rapporten ble publisert

Nedenfor følger flere detaljer om Oslo kommunes innvendinger.

Et for avgrenset mandat gir mangelfulle vurderinger av måloppnåelse på klima

Utvalget er blitt bedt om å se på måloppnåelse for proveny isolert. I mandatet står det: «Utvalget skal ikke se på virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitik. Analyser av utslipp eller andre miljøkonsekvenser er ikke en del av oppdraget.» En slik avgrensning av mandatet innebærer i seg selv en svakhet fordi bompenger er et av flere viktige virkemidler for å redusere klimagassutslippene fra transport. Denne svakheten bærer hele utredningen preg av. Det gjør det umulig for utvalget å vurdere bompenger i et helhetlig perspektiv. Dette er kanskje en spesielt stor mangel i byområder der bompenger er et viktig virkemiddel for å nå flere mål.

Etter vår vurdering er det en rekke viktige miljømessige virkninger av veitrafikken som bør vektlegges ved innretning av et trafikantbetalingssystem, som støy, støv, trafikkikkerhet, lokalmiljø, beslag av areal og belastning for bo- og stilleområder.

Analysen mangler vurderinger av måloppnåelse på klima

Utvalgets analyser illustrerer mulighetsområder for kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030. Oslo kommune savner imidlertid en vurdering av måloppnåelse på klima i analysene. Utvalget skriver:

«Dersom bompengene fortsatt skal stimulere til omstilling av kjøretøyparken gjennom elbilfordeler i bompengesystemet, og bompengeinntektene opprettholdes, må takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles i gjennomsnitt fram til 2030. Det kan øke trafikkavvisningen. Videre vil den absolutte takstforskjellen mellom konvensjonelle kjøretøy og nullutslippskjøretøy høyst sannsynlig øke, noe som ytterligere vil forsterke insentivene til å velge nullutslippskjøretøy og derved forsterke inntektstapet.»

Likevel konkluderer utvalget med at elbilfordelene for bompenger bør avvikles. Dette kan skyldes at utvalget er blitt bedt om å se på måloppnåelse for proveny isolert.

Utvalget konkluderer med at elbilfordelene for bompenger bør avvikles selv om de viser til at bompengeinnkrevningen i byene har flere formål: Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, til nullvekst i personbiltransporten og overgang til elbiler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp. Analysene er imidlertid begrenset til å vurdere hvordan bompengesystemet kan optimaliseres for å nå to av disse formålene, finansiering av transportløsninger og nullvekst i personbiltransporten. Mandatet hindrer nettopp vurderinger av innretning som bompengeopplegget på en måte som gjør at klimamål best kan nås, samtidig med at provenyet sikres.

For snevert syn på virkemiddelbruk

Utredningen tar utgangspunkt i at «bruk av ett spesifikt virkemiddel for å oppnå flere ulike mål er dermed krevende». Videre skriver de i sammendraget: «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, og færre helseskader og miljøulempere ved vegtrafikken.»

Utvalget anbefaler at dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprosjekter avvikles for å styrke inntektsgrunnlaget og nå nullvekstmålet. Videre anbefaler utvalget at mål i klimapolitikken bør ivaretas gjennom direkte virkemidler knyttet til avgifter og utenfor bompengesystemet. Utvalget peker på at tiltak rettet mot kjøp og eie kan stimulere til

overgangen til nullutslippskjøretøy. Utvalget har imidlertid ikke hatt mandat til å se på slike virkemidler.

Utvalget påpeker i rapporten at det er en konflikt mellom elbilfordeler, ønsket om å redusere trafikken og provenyinngangen gjennom bompengene. Det samme framgår av en rapport om trafikkantbetalingssystemet i Oslo, som Norconsult har skrevet på oppdrag fra Klimaetaten. Norconsult vektlegger også at elbiler er billigere i drift, også utenom bompengekostnadene og at dette i seg selv bidrar til trafikkvekst.

Dette gir et stort behov for å arbeide med virkemiddelpakken i byene framover. I transportetatens oppsummering av utfordringer i byområdene i NTP-prosessen heter det for Osloområdet at:

Viktige forutsetninger for å nå nullvekstmålet vil være målrettet trafikkantbetaling, begrensning i antall parkeringsplasser, et høykvalitets kollektivtilbud med hyppige avganger og korte samlede reisetider og målrettet arealbruk. Videre vil en prioritering av gatearealet til fordel for gående, syklende og kollektivtransport ha en positiv effekt.

Til dels vil de samme virkemidlene være viktige for å nå klimamålene. Utvalget har gjort en forenklet gjennomgang av ulike virkemidlers egnethet for å internalisere eksterne kostnader. Hvordan virkemidlene innrettes, det vil si sammensetning og styrke av virkemidler (inkludert bompenger), er viktig for hvor godt virkemidlene viker. Dette ser imidlertid utvalget bort i fra.

Utvalget fastslår i sin rapport at elbilandelen sannsynligvis vil stige framover. Imidlertid er det en rekke usikre faktorer som påvirker utviklingen: Prisutvikling for elbiler, statens avgiftspolitik, utviklingen av rekkevidden til elbiler, utbygging av ladeinfrastruktur og utvikling av øvrige transporttilbud, som sykkel, gange og kollektiv. Det er fortsatt et behov for sterke virkemidler for å sikre en rask nok innfasing av nullutslippskjøretøy skal vi nå klimamålene. Klimakur2030 sine analyser viser at de politiske målene er mulig å nå, gitt tilstrekkelig ladeinfrastruktur og styrking av virkemidler som legger til rette for forsert innfasing av elektriske kjøretøy.

Av Klimakur framgår det at selv om økonomisk teori tilsier at det er mest effektivt med ett virkemiddel for å nå et mål, er det ulike markedsmessige eller atferdsmessige barrierer som må bygges ned for at tiltak skal bli gjennomført til minst mulig kostnad. Det er derfor behov for et bredt spekter av tiltak for å nå klimamålene. Dette gjelder også for transport. Å nå klimamålene, både lokalt og nasjonalt, vil kreve en aktiv virkemiddelbruk på mange plan.

Om elbilutviklingen og utvalgets forutsetninger

Utvalget tar utgangspunkt i fem ulike alternativer:

- Referansealternativet. Her er elbilandelen over bomringen i 2030 for Oslo om lag 70 prosent. Dersom alt annet er likt, gir dette et vesentlig fall i bompengene.
- Nullvekstalternativet belyser virkningene på bompengene av at myndighetene iverksetter flere tiltak for å oppnå nullvekstmålet. Derfor er bompengene beregnet uten vekst i personbiltrafikken. Dette gir enda lavere provenyinngang enn i referansealternativet. Elbilfordelen videreføres i dette alternativet.
- Provenynøytralt alternativ. I dette alternativet opprettholdes elbilfordelene, og takstene for fossile kjøretøy må derfor doubles. Utvalget mener at denne takstøkningen ikke er realistisk.
- Alternativ uten elbilfordeler i bomringene. Uten elbilfordeler, med lik takst for alle kjøretøy. I dette alternativet øker bompengene med 15 prosent.

- Alternativet med elektronisk vegprising. I dette alternativet betaler man pr. kilometer og målet er å få dekket opp de samfunnsøkonomiske kostnadene for kjøringen. Utvalget beregner at dette vil gi vesentlig høyere inntekter og gir mindre trafikk i Oslo, men litt høyere i de andre byområdene. Utvalget drøfter også et alternativ der inntektene holdes omtrent på samme nivå som inntektene fra dagens bompenger. Et provenytralt alternativ vil ikke dekke de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikken. Dette alternativet gir vesentlig mer trafikk.

Utvalget konkluderer med; *Analysene viser tydelig at de fordelene som nullutslippskjøretøyene har i bomringene i dag, er et meget utfordrende virkemiddel sett opp mot bompenger som finansieringsinstrument for bypakkene.* Konklusjonene baserer seg på dagens virkemiddelbruk.

Utvalget skriver videre:

Med en strammere virkemiddelbruk som gir raskere innføring av nullutslippskjøretøy, tilsvarende som målene i Nasjonal transportplan 2018-2019, beregnes elbilandelen i passeringene i bomringene å være 17-31 prosent høyere enn i referansealternativet avhengig av byområde. Dette gir en ytterligere reduksjon i samlede beregnede bompenginntekter på 12 prosent sammenlignet med referansealternativet.

Utvalgets arbeid diskuterer ikke hvordan dette skal nås. Men som det framgår av sitatet, forutsetter de at det krever en strammere virkemiddelbruk.

Bompenger er et effektiv klimavirkemiddel

Norconsult gjorde i 2020 en analyse for Klimaetaten, *Klimavennlig trafikantbetaling i Oslo*, av hvordan trafikantbetalingssystemet i Oslo bør innrettes for å nå klimamålene. Analyse viser at trafikantbetalingssystemet er et effektivt virkemiddel for å nå klimamålene, dersom det innrettes deretter. Når elbilandelen øker, synker provenyet. Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Bompengesystemet bør derfor innrettes ut i fra at elbiler betaler normal-takst, og fossile biler betaler den merkostnaden som er nødvendig for å nå klimamålene. Norconsult sin analyse for Oslo viser at en slik differanse kan være 100 kroner i 2030. Med en elbilandel opp mot 100 prosent vil svært få betale denne taksten. Også utvalget påpeker at i dag er elbilandelene lavest i Tromsø og Buskerudbyen, som er de eneste byområdene uten bompengeskjeving.

I forlengelsen av dette vil vi påpeke at det i gjengivelsen av bompenger i andre land er gitt et noe skjevt og mangelfullt bilde av hva formålet er med disse. Blant annet er bedre luftkvalitet en hovedbegrunnelse for Ultra Low Emission Zone i London. Når dette ikke framkommer, blir framstillingen mangelfull.

Oslo kommune er positiv til innføring av nye nasjonale tiltak som bidrar til å fase ut fossile biler, herunder økning av drivstoffavgifter. Det er imidlertid ikke utredet hva nivået på avgiftene må være for måloppnåelse på klima. Bompengeutvalget konkluderer dermed med å utvikle et effektivt virkemiddel for å stimulere til overgangen til nullutslippskjøretøy uten at det er utredet andre alternativer. Vi viser til Norconsults analyse, og understreker at bompenger bør opprettholdes også som klimavirkemiddel.

Klimagassutslipp har en samfunnsøkonomisk kostnad

Utvalget anbefaler at bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Videre skriver utvalget at *«Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken»*. Utslipp av klimagasser fra

forbrenningsmotorer har også en samfunnsøkonomisk kostnad, og disse kostnadene bør dermed reflekteres i bompengetakstene.

Det er ikke gitt at den samfunnsøkonomiske kostnaden som beregnes for CO₂-utslipp er den samme som den som kreves for å utløse nødvendige klimatiltak. Klimautfordringen er unik, ved at den truer livsgrunnet for store deler av livet på jorda. Tradisjonell samfunnsøkonomisk analyse og kost-nytte vurderinger med begrenset tidshorisont, er ikke egnet til å fange opp vesentlige sider ved en slik utfordring. Klimariskoutvalget (NOU 2018: 17) viser til at det er umulig å overskue alle potensielle virkninger av klimaendringer, og klimaendringer kan ha alvorlige konsekvenser for livet på jorden. Katastrofale klimaendringer kan ikke utelukkes.

Trafikantbetalingssystemet – et viktig virkemiddel for kommuner i klimaarbeidet

For å nå klimamålet må bruk av nullutslippskjøretøy være mer fordelaktig enn fossile kjøretøy. Kommunene har i dag ikke tilstrekkelige virkemidler for å nå egne klimamål. Trafikantbetalingssystemet er ett av virkemidlene der kommunen har innflytelse. Det er viktig for Oslo kommune at kommuner gis mulighet til å gjennomføre en ambisiøs klimapolitikk. Byenes muligheter for å innrette klimavirkemidler bør heller utvides enn innskrenkes.

Veipricing er et interessant alternativ som bør utredes nærmere

Veipricing er et interessant alternativ på lang sikt, men mindre aktuelt på kort sikt. Oslo kommune anbefaler at det arbeides videre med veipricing som alternativ til dagens bompengordning. En rekke problemstillinger må imidlertid avklares før veipricing eventuelt innføres.

Oslo kommune mener at et nytt innkrevningssystem ikke må svekke de lokale partenes muligheter til å nå lokale mål, som proveny og klima- og trafikkmål. Oslopakke 3 er bygget på lokal enighet mellom partene i avtalen. Oslopakke 3 har vært og er et viktig bidrag til finansieringen av infrastruktur til t-bane og trikk, drift av kollektivtransporten og for å nå våre klima- og trafikkmål.

Til beregningene av alternativet med veipricing vil vi bemerke at alternativet er beregnet for avtaleområdet, det vil si for Oslo og Akershus. Det er derfor ikke helt riktig å sammenlikne passeringsinntekter i Oslopakke 3 med inntekter fra veipricing i Oslo og Akershus. Skal sammenligningen bli riktig, må det også tas hensyn til andre bompengeprosjekter i Akershus i 2030, som for eksempel E18 Vestkorridoren, som i et system med veipricing må finansieres av inntektene fra dette systemet.

Timesregel og passeringstak

Utvalget anbefaler at timesregel og passeringstak avvikles. Fjerning av timesregelen gjør at ulike veivalg inn mot Oslo sentrum vil ha forskjellige bompengekostnader. Dette skyldes plasseringen av bomstasjonene, og spesielt det at Indre ring i hver ende går inn i Osloringen. Det vil derfor ha store uheldige konsekvenser for trafikkavviklingen og for trafikantene om timesreglen og passeringstaket avvikles i Oslo. For eksempel vil en biltur fra Follo mot Oslo sentrum via Mosseveien ha to bomplasseringer, mens et veivalg via E6 har tre bomplasseringer. Det blir med andre ord billigere å kjøre Mosseveien enn E6, der det er ønskelig at trafikken går. Det er mange slik eksempler i Oslo, og det er blant annet slike forhold timesregelen kontrollerer.

En avvikling av timeregelen i Oslo medfører at plasseringene av bomstasjonene i Indre ring og Osloringen må revurderes og endres. Det er komplisert å plassere bomstasjoner i et eksisterende veinett og i en tett by. Avvikling av timeregel og månedstak krever at hele takstsystemet må revurderes, og det må trolig utarbeides et helt nytt sett med takster. Det kan virke som vurderingene utvalget har gjort, ikke tar hensyn til plassering av eksisterende bomstasjoner.

Byrådet, den 17.12.2020

Raymond Johansen

Lan Marie Nguyen Berg

Vedlegg:

1. Høringsnotat



Sak 32 Høring - På veg mot et bedre bomsystem - utfordringer og muligheter i det grønne skiftet - Byrådssak 256 av 17.12.2020

Sendt til byrådet

Bystyret har behandlet saken i møtet 17.02.2021 sak 32

FORSLAG:

Forslag fremmet i utvalget:

Odd Einar Dørum på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

Erstatt:

Når elbilandelen øker, synker provenyet. Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Bompengesystemet bør derfor innrettes ut ifra at elbiler betaler normal-takst, og fossile biler betaler den merkostnaden som er nødvendig for å nå klimamålene. Norconsult sin analyse for Oslo viser at en slik differanse kan være 100 kroner i 2030.

med:

Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Ved etablering av eventuelle nye finansieringsløsninger for infrastruktur, skal det innføres en relativ fordel for elbil tilsvarende det som i dag finnes i bompengesystemet. Ved endringer i satsene for bompenger er det viktig for Oslo kommune at den relative fordel for elbil ikke svekkes.

Camilla Wilhelmsen på vegne av F fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyret ber byrådet fremme sak om fjerning av bomtakster på kveldstid og i helger.

2.

Bystyret ber byrådet fremme sak om utvidelse av timesregelen.

3.

Bystyret ber byrådet fremme sak om en folkeavstemming rundt bompengefinansieringen i Oslo.

Forslag fremmet i bystyret:

Bjørn Revil på vegne av FNB fremmet følgende endringsforslag:

1.

Endres fra:

Utvalget anbefaler at timesregel og passeringstak avvikles.

Endres til:

Timesregel og passeringstak beholdes slik det er i dag

Cecilie Lyngby på vegne av FNB fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyre ber byrådet avvikle bompenger da dette er usosialt og treffer skjevt

2.

Bystyre ber byrådet vedta å avholde en folkeavstemning om bompenger

3.

Bystyre ber byrådet legge frem en egen undersøkelse av de sosiale og økonomiske virkningene bompenger har på byens befolkning

Votering:

Vs endringsforslag ble forkastet mot 6 stemmer (V, Sp og KrF)

FNBs endringsforslag ble forkastet mot 7 stemmer (FNB, F og Ch)

Samferdsels- og miljøutvalgets innstilling ble vedtatt mot 11 stemmer (R, FNB, F og Ch)

Fs tilleggsforslag pkt 1 og 3 ble forkastet mot 7 stemmer (FNB, F og Ch)

Fs tilleggsforslag pkt 2 ble forkastet mot 8 stemmer (FNB, F, Sp og KrF)

FNBs tilleggsforslag pkt 1 – 3 ble forkastet mot 7 stemmer (FNB, F og Ch)

Etter dette er bystyrets vedtak:

1.

Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet til rapporten «På veg mot et bedre bomsystem»:

Oslo kommune har mål om å redusere klimagassutslippene i Oslo med 52 prosent innen 2023, og med 95 prosent innen 2030. Vi har også mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015. Oslopakke 3 og bompengesystemet er Oslos viktigste virkemiddel for å kutte utslipp fra vegtrafikken og er avgjørende for at Oslo skal nå trafikkreduksjons- og klimamålet som bystyret har sluttet seg til. Det er også den viktigste finansieringskilden til kollektiv- og sykkelsatsingen.

Som utvalget påpeker, står noen av målsettingene i motstrid til hverandre. Oslo og Viken har med Oslopakke 3 likevel lyktes på flere områder. Selv om befolkningsveksten har vært stor, er veitrafikken i Oslo i perioden 2015-2019 redusert med 3 %. Trafikken over Osloringen er

redusert med 5 % i perioden 2015-2019. Veksten i kollektivtrafikken er høy og elbilandelen øker, men bompenginntektene synker. Reduserte inntekter gjør det svært utfordrende å finansiere investeringene i de store kollektivtiltakene og i gang- og sykkelveinettet som er nødvendige for at Oslo skal kunne nå sine klimamål og at kollektivtrafikken og gange og sykkel skal fortsette å ta sin del av veksten i persontransporten.

Etter vår vurdering er det svært uheldig og en stor svakhet at utvalget ikke har hatt mandat til å se på utslipp og andre miljøkonsekvenser, eller virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitikken som en del av oppdraget. Det gjør at utvalgets utredning blir partiell. Den kan ikke brukes som en vurdering av bompenger som klimavirkemiddel, eller for trafikkreduksjon, i og med at utvalget ikke har hatt som mandat å utrede dette.

Oslo kommune mener at utvalgets utredning:

- Hadde et for avgrenset mandat
- Ikke gir noen vurdering av bompenger som klimavirkemiddel, men kun ser på muligheter for å øke provenyet
- Ikke viser klima- og miljøkonsekvenser av forslagene, så utredningen er partiell og gir ikke noe grunnlag for endringer i politikken for å nå disse målene
- Burde ha vist hvordan bompenger kan være et effektivt virkemiddel for å oppnå klima- og trafikk mål, slik Norconsults utredning for Oslo kommune har vist
- Utvalget burde hatt et scenario som tilsvarer det Stortinget faktisk har vedtatt, altså hva provenyet blir hvis takstene for elbiler i hele Norge økes opp til halv takst av fossilbiler
- Resultatet fra beregningene fra Oslo-området burde vært forelagt Fjellinjen og Oslopakke 3-sekretariatet før rapporten ble publisert

Nedenfor følger flere detaljer om Oslo kommunes innvendinger.

Et for avgrenset mandat gir mangelfulle vurderinger av måloppnåelse på klima

Utvalget er blitt bedt om å se på måloppnåelse for proveny isolert. I mandatet står det:

«Utvalget skal ikke se på virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitikken. Analyser av utslipp eller andre miljøkonsekvenser er ikke en del av oppdraget.» En slik avgrensning av mandatet innebærer i seg selv en svakhet fordi bompenger er et av flere viktige virkemidler for å redusere klimagassutslippene fra transport. Denne svakheten bærer hele utredningen preg av. Det gjør det umulig for utvalget å vurdere bompenger i et helhetlig perspektiv. Dette er kanskje en spesielt stor mangel i byområder der bompenger er et viktig virkemiddel for å nå flere mål.

Etter vår vurdering er det en rekke viktige miljømessige virkninger av veitrafikken som bør vektlegges ved innretning av et trafikantbetalingssystem, som støy, støv, trafikkikkerhet, lokalmiljø, beslag av areal og belastning for bo- og stilleområder.

Analysen mangler vurderinger av måloppnåelse på klima

Utvalgets analyser illustrerer mulighetsområder for kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030. Oslo kommune savner imidlertid en vurdering av måloppnåelse på klima i analysene. Utvalget skriver:

«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. Det kan øke trafikkavvisningen. Videre vil den absolutte takstforskjellen mellom konvensjonelle kjøretøy

og nullutslippskjøretøy høyst sannsynlig øke, noe som ytterligere vil forsterke insentivene til å velge nullutslippskjøretøy og derved forsterke inntektstapet.»

Likevel konkluderer utvalget med at elbilfordelene for bompenger bør avvikles. Dette kan skyldes at utvalget er blitt bedt om å se på måloppnåelse for proveny isolert.

Utvalget konkluderer med at elbilfordelene for bompenger bør avvikles selv om de viser til at bompengene i byene har flere formål: Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, til nullvekst i personbiltransporten og overgang til elbiler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp. Analysene er imidlertid begrenset til å vurdere hvordan bompengesystemet kan optimaliseres for å nå to av disse formålene, finansiering av transportløsninger og nullvekst i personbiltransporten. Mandatet hindrer nettopp vurderinger av innretning som bompengesystemet på en måte som gjør at klimamål best kan nås, samtidig med at provenyet sikres.

For snevert syn på virkemiddelbruk

Utredningen tar utgangspunkt i at «bruk av ett spesifikt virkemiddel for å oppnå flere ulike mål er dermed krevende». Videre skriver de i sammendraget: «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, og færre helseskader og miljøulempen ved vegtrafikken.»

Utvalget anbefaler at dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprojekter avvikles for å styrke inntektsgrunnlaget og nå nullvekstmålet. Videre anbefaler utvalget at mål i klimapolitikken bør ivaretas gjennom direkte virkemidler knyttet til avgifter og utenfor bompengesystemet. Utvalget peker på at tiltak rettet mot kjøp og eie kan stimulere til overgangen til nullutslippskjøretøy. Utvalget har imidlertid ikke hatt mandat til å se på slike virkemidler.

Utvalget påpeker i rapporten at det er en konflikt mellom elbilfordeler, ønsket om å redusere trafikken og provenyinngangen gjennom bompengene. Det samme framgår av en rapport om trafikkantbetalingssystemet i Oslo, som Norconsult har skrevet på oppdrag fra Klimaetaten. Norconsult vektlegger også at elbiler er billigere i drift, også utenom bompengene og at dette i seg selv bidrar til trafikkvekst.

Dette gir et stort behov for å arbeide med virkemiddelpakken i byene framover. I transportetatens oppsummering av utfordringer i byområdene i NTP-prosessen heter det for Osloområdet at:

Viktige forutsetninger for å nå nullvekstmålet vil være målrettet trafikkantbetaling, begrensning i antall parkeringsplasser, et høykvalitets kollektivtilbud med hyppige avganger og korte samlede reisetider og målrettet arealbruk. Videre vil en prioritering av gatearealet til fordel for gående, syklende og kollektivtransport ha en positiv effekt.

Til dels vil de samme virkemidlene være viktige for å nå klimamålene. Utvalget har gjort en forenklet gjennomgang av ulike virkemidlers egnethet for å internalisere eksterne kostnader. Hvordan virkemidlene innrettes, det vil si sammensetning og styrke av virkemidler (inkludert bompenger), er viktig for hvor godt virkemidlene viker. Dette ser imidlertid utvalget bort i fra.

Utvalget fastslår i sin rapport at elbilandelen sannsynligvis vil stige framover. Imidlertid er det en rekke usikre faktorer som påvirker utviklingen: Prisutvikling for elbiler, statens

avgiftspolitik, utviklingen av rekkevidden til elbiler, utbygging av ladeinfrastruktur og utvikling av øvrige transporttilbud, som sykkel, gange og kollektiv. Det er fortsatt et behov for sterke virkemidler for å sikre en rask nok innfasing av nullutslippskjøretøy skal vi nå klimamålene. Klimakur2030 sine analyser viser at de politiske målene er mulig å nå, gitt tilstrekkelig ladeinfrastruktur og styrking av virkemidler som legger til rette for forsert innfasing av elektriske kjøretøy.

Av Klimakur framgår det at selv om økonomisk teori tilsier at det er mest effektivt med ett virkemiddel for å nå et mål, er det ulike markedsmessige eller atferdsmessige barrierer som må bygges ned for at tiltak skal bli gjennomført til minst mulig kostnad. Det er derfor behov for et bredt spekter av tiltak for å nå klimamålene. Dette gjelder også for transport. Å nå klimamålene, både lokalt og nasjonalt, vil kreve en aktiv virkemiddelbruk på mange plan.

Om elbilutviklingen og utvalgets forutsetninger

- Utvalget tar utgangspunkt i fem ulike alternativer:
- Referansealternativet. Her er elbilandelen over bomringen i 2030 for Oslo om lag 70 prosent. Dersom alt annet er likt, gir dette et vesentlig fall i bompengene.
- Nullvekstalternativet belyser virkningene på bompengene av at myndighetene iverksetter flere tiltak for å oppnå nullvekstmålet. Derfor er bompengene beregnet uten vekst i personbiltrafikken. Dette gir enda lavere provenyinnngang enn i referansealternativet. Elbilfordelen videreføres i dette alternativet.
- Provenynøytralt alternativ. I dette alternativet opprettholdes elbilfordelene, og takstene for fossile kjøretøy må derfor dobles. Utvalget mener at denne takstøkningen ikke er realistisk.
- Alternativ uten elbilfordeler i bomringene. Uten elbilfordeler, med lik takst for alle kjøretøy. I dette alternativet øker bompengene med 15 prosent.
- Alternativet med elektronisk vegprising. I dette alternativet betaler man pr. kilometer og målet er å få dekket opp de samfunnsøkonomiske kostnadene for kjøringen. Utvalget beregner at dette vil gi vesentlig høyere inntekter og gir mindre trafikk i Oslo, men litt høyere i de andre byområdene. Utvalget drøfter også et alternativ der inntektene holdes omtrent på samme nivå som inntektene fra dagens bompengene. Et provenynøytralt alternativ vil ikke dekke de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikken. Dette alternativet gir vesentlig mer trafikk.

Utvalget konkluderer med; Analysene viser tydelig at fordelene som nullutslippskjøretøyene har i bomringene i dag, er et meget utfordrende virkemiddel sett opp mot bompenger som finansieringsinstrument for bypakkene. Konklusjonene baserer seg på dagens virkemiddelbruk.

Utvalget skriver videre:

Med en strammere virkemiddelbruk som gir raskere innfasing av nullutslippskjøretøy, tilsvarende som målene i Nasjonal transportplan 2018-2019, beregnes elbilandelen i passeringene i bomringene å være 17-31 prosent høyere enn i referansealternativet avhengig av byområde. Dette gir en ytterligere reduksjon i samlede beregnede bompengene på 12 prosent sammenlignet med referansealternativet.

Utvalgets arbeid diskuterer ikke hvordan dette skal nås. Men som det framgår av sitatet, forutsetter de at det krever en strammere virkemiddelbruk.

Bompenger er et effektivt klimavirkemiddel

Norconsult gjorde i 2020 en analyse for Klimaetaten, Klimavennlig trafikantbetaling i Oslo, av hvordan trafikantbetalingssystemet i Oslo bør innrettes for å nå klimamålene. Analyse viser

at trafikkantbetalingssystemet er et effektivt virkemiddel for å nå klimamålene, dersom det innrettes deretter. Når elbilandelen øker, synker provenyet. Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Bompengesystemet bør derfor innrettes ut ifra at elbiler betaler normal-takst, og fossile biler betaler den merkostnaden som er nødvendig for å nå klimamålene. Norconsult sin analyse for Oslo viser at en slik differanse kan være 100 kroner i 2030. Med en elbilandel opp mot 100 prosent vil svært få betale denne taksten. Også utvalget påpeker at i dag er elbilandelene lavest i Tromsø og Buskerudbyen, som er de eneste byområdene uten bompengerekkering.

I forlengelsen av dette vil vi påpeke at det i gjengivelsen av bompenger i andre land er gitt et noe skjævt og mangelfullt bilde av hva formålet er med disse. Blant annet er bedre luftkvalitet en hovedbegrunnelse for Ultra Low Emission Zone i London. Når dette ikke framkommer, blir framstillingen mangelfull.

Oslo kommune er positiv til innføring av nye nasjonale tiltak som bidrar til å fase ut fossile biler, herunder økning av drivstoffavgifter. Det er imidlertid ikke utredet hva nivået på avgiftene må være for måloppnåelse på klima. Bompengeutvalget konkluderer dermed med å utvikle et effektivt virkemiddel for å stimulere til overgangen til nullutslippskjøretøy uten at det er utredet andre alternativer. Vi viser til Norconsults analyse, og understreker at bompenger bør opprettholdes også som klimavirkemiddel.

Klimagassutslipp har en samfunnsøkonomisk kostnad

Utvalget anbefaler at bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Videre skriver utvalget at «Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken». Utslipp av klimagasser fra forbrenningsmotorer har også en samfunnsøkonomisk kostnad, og disse kostnadene bør dermed reflekteres i bompengetakstene.

Det er ikke gitt at den samfunnsøkonomiske kostnaden som beregnes for CO₂-utslipp er den samme som den som kreves for å utløse nødvendige klimatiltak. Klimautfordringen er unik, ved at den truer livsgrunlaget for store deler av livet på jorda. Tradisjonell samfunnsøkonomisk analyse og kost-nytte vurderinger med begrenset tidshorisont, er ikke egnet til å fange opp vesentlige sider ved en slik utfordring. Klimarisikoutvalget (NOU 2018: 17) viser til at det er umulig å overskue alle potensielle virkninger av klimaendringer, og klimaendringer kan ha alvorlige konsekvenser for livet på jorden. Katastrofale klimaendringer kan ikke utelukkes.

Trafikantbetalingssystemet – et viktig virkemiddel for kommuner i klimaarbeidet
For å nå klimamålet må bruk av nullutslippskjøretøy være mer fordelaktig enn fossile kjøretøy. Kommunene har i dag ikke tilstrekkelige virkemidler for å nå egne klimamål. Trafikkant-betalingssystemet er ett av virkemidlene der kommunen har innflytelse. Det er viktig for Oslo kommune at kommuner gis mulighet til å gjennomføre en ambisiøs klimapolitikk. Byenes muligheter for å innrette klimavirkemidler bør heller utvides enn innskrenkes.

Veipricing er et interessant alternativ som bør utredes nærmere

Veipricing er et interessant alternativ på lang sikt, men mindre aktuelt på kort sikt. Oslo kommune anbefaler at det arbeides videre med veipricing som alternativ til dagens

bompengordning. En rekke problemstillinger må imidlertid avklares før veiprising eventuelt innføres.

Oslo kommune mener at et nytt innkrevningssystem ikke må svekke de lokale partenes muligheter til å nå lokale mål, som proveny og klima- og trafikkmål. Oslopakke 3 er bygget på lokal enighet mellom partene i avtalen. Oslopakke 3 har vært og er et viktig bidrag til finansieringen av infrastruktur til t-bane og trikk, drift av kollektivtransporten og for å nå våre klima- og trafikkmål.

Til beregningene av alternativet med veiprising vil vi bemerke at alternativet er beregnet for avtaleområdet, det vil si for Oslo og Akershus. Det er derfor ikke helt riktig å sammenlikne passeringssinntekter i Oslopakke 3 med inntekter fra veiprising i Oslo og Akershus. Skal sammenligningen bli riktig, må det også tas hensyn til andre bompengeprojekter i Akershus i 2030, som for eksempel E18 Vestkorridoren, som i et system med veiprising må finansieres av inntektene fra dette systemet.

Timesregel og passeringstak

Utvalget anbefaler at timesregel og passeringstak avvikles. Fjerning av timesregelen gjør at ulike veivalg inn mot Oslo sentrum vil ha forskjellige bompengekostnader. Dette skyldes plasseringen av bomstasjonene, og spesielt det at Indre ring i hver ende går inn i Osloringen. Det vil derfor ha store uheldige konsekvenser for trafikkavviklingen og for trafikantene om timesregelen og passeringstaket avvikles i Oslo. For eksempel vil en biltur fra Follo mot Oslo sentrum via Mosseveien ha to bompasseringer, mens et veivalg via E6 har tre bompasseringer. Det blir med andre ord billigere å kjøre Mosseveien enn E6, der det er ønskelig at trafikken går. Det er mange slik eksempler i Oslo, og det er blant annet slike forhold timesregelen kontrollerer.

En avvikling av timeregelen i Oslo medfører at plasseringene av bomstasjonene i Indre ring og Osloringen må revurderes og endres. Det er komplisert å plassere bomstasjoner i et eksisterende veinett og i en tett by. Avvikling av timesregel og månedstak krever at hele takstsystemet må revurderes, og det må trolig utarbeides et helt nytt sett med takster. Det kan virke som vurderingene utvalget har gjort, ikke tar hensyn til plassering av eksisterende bomstasjoner.

Bystyrets sekretariat, Oslo 18.02.2021

Siv Songedal

Godkjent og ekspedert elektronisk



Oslo kommune
Samferdsels- og miljøutvalget

[20/01640-3]

Sak 12 Høring - På veg mot et bedre bomsystem - Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet - Byrådssak 256 av 17.12.2020

Sendt til bystyret

Samferdsels- og miljøutvalget har behandlet saken i møtet 03.02.2021 sak 12

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:

Sirin Stav (MDG), Nicolai Øyen Langfeldt (H), Hassan Nawaz (H), Sverre Knutsønn Seeberg (H), Andreas Halse (A), Awais Aslam (A), Hulda Holtvedt (MDG), Ola Wolff Elvevold (SV), Siavash Mobasher (R), Odd Einar Dørum (V), Camilla Wilhelmsen (F)

Dokumenter innkommet:

- Notat 962/2020 - Høring av rapporten - På veg mot et bedre bomsystem - Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet fra Byråd for miljø og samferdsel Lan Marie Nguyen Berg av 31.10.2020 (20/01640-1)

MERKNADER:

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H og V viser til Oslopakkenes lange tradisjon i Oslo. De har vært avgjørende for at vi har fått et kollektivtilbud i verdensklasse, redusert luftforurensning, og flyttet biltrafikk vekk fra bo- og sentrumsområder. Det tverrpolitiske samarbeidet om areal- og transportutvikling har gjort Oslo til Oslo.

Disse medlemmer viser til utvalgets forslag om å fjerne timesregel og passeringstak. Disse medlemmer mener dette er en dårlig idé. Timesregelen og passeringstak er måter å gjøre dagens bomsystem mer rettferdig på. Det er i tillegg viktig for å unngå uønskede trafikklekkasjer, for eksempel vekk fra riksveiene.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H og F mener Oslo skal være en åpen og tilgjengelig by.

Disse medlemmer mener en godt utbygget infrastruktur er grunnlaget for god ferdsel. I en by er det mange behov som skal dekkes, deriblant arbeidsreiser, handledurer skolereiser, logistikk i næringslivet og reiser til fritidsaktiviteter og fornøyer. Det bør være et mål at man skaper et system som tilrettelegger for mangfold av transportbehov, effektiv reise, lave eksterne negative effekter og som virker inkluderende. Disse medlemmer mener et godt utbygget kollektivtilbud er bra for byen, og gjør at mange kan løse mye av transportbehovet sitt på en enkel måte.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H viser til at den borgerlige regjeringen har mer enn femdoblet kollektivtilskuddene til Oslo og Akershus, sammenliknet med da de rødgrønne

styrte. Til tross for dette, så mener disse medlemmer at vi fremover må vi tenke nytt i måten vi finansierer store infrastrukturprosjekter på, for å sikre bærekraftig finansiering. Målene om redusert privatbilisme, lavere fossilandel, og økt behov for finansiering av fremtidens transportløsninger, er i konflikt med hverandre. Det er et paradoks at vi i dag er avhengig av minkende fossilbil-inntekter for å finansiere tiltakene som skal redusere fossilbilbruken.

Disse medlemmer mener imidlertid ikke at svaret er å fjerne alle elbilfordelene. Norsk elbilpolitikk er en suksessoppskrift til inspirasjon for andre land. Skal utskiftingen av bilparken fortsette, så må det fremdeles være sterke incentiver for å velge nullutslipp fremfor fossile biler.

Disse medlemmer mener det er viktig at bomsystemet bidrar til finansiering av Oslos transporttilbud, og samtidig innrettes på en måte som anerkjenner at det fortsatt er slik at bilen helt avgjørende for å få hverdagen til å gå opp for veldig mange familier i Oslo.

Disse medlemmer mener at på sikt vil elektronisk veiprising gjøre bompengekostnadene mer målrettede og rettferdige. I tillegg bør det utvikles et finmasket system der lokal og global forurensning vektlegges. Det finnes mange ulike typer biler, noen er store og tunge, mens andre er lette og mindre. Det er derfor for snevert å kun vektlegge brensel som komponent for bompasseringsavgift.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra R mener prinsipielt at bompengoordningen ikke bør ha som formål å skaffe penger til offentlige transportinvesteringer og -drift, siden dette vil gi det offentlige økonomisk interesse i at transportaktivitet man ønsker å begrense, fortsetter eller øker, hvis dagens elbilfordeler ved bompasering fortsetter. Samtidig er bompengefinansiering bare mulig der det er stort trafikkgrunnlag og favoriserer dermed sentrale strøk der trafikkvekst i stor grad kunne vært tatt med kollektivtrafikk. Å finansiere nødvendige forbedringer for økt framkommelighet, bedre trafikksikkerhet, mindre utslipp og bedre lokalmiljø bør være en offentlig oppgave finansiert over statsbudsjettet.

Dette medlem mener veiprising/rushtidsavgift er gode løsninger for å begrense bilkjøringen og flytte reisende over til kollektivtrafikk, men midlene som kommer inn må gå direkte til å redusere kollektivpriser og støtte utbygging samt forbedring av det kollektive transporttilbudet. I stedet for dette har vi fått økte kollektivpriser i Oslo. Det blir feil å straffe bilbruk der det ikke fins alternativer, eller når det kollektive alternativet allerede har for dårlig kapasitet.

Dette medlem mener generelt at det ikke bør bli billigere å kjøre bil i Oslo. De som merker ulempene ved biltrafikken, er i særlig stor grad folk med lav inntekt og formue, og de som kjører mest, er de som har mange penger å rutte med. Med dagens situasjon, der en del viktige kollektivtransportinvesteringer er avhengige av bompengeinntekter, mener dette medlem det er logisk å øke avgiftene både på kjøring med fossilbil og elbil. Det finnes få gode argumenter for at et bompengesystem skal skille mellom elbiler og andre biler.

Dette medlem understreker at elbiler skaper så godt som like store samfunnsøkonomiske kostnader som ordinære biler. Elbiler reduserer utslipp fra veitrafikken, men de lager like mye støy, svevestøv, mikroplast, kø og ulykker. Den eneste forskjellen er utslipp av CO₂, men som samfunnsøkonomisk kostnad er denne svært liten per kjørte kilometer sammenlignet med de andre eksterne kostnadene. Produksjon av elbiler krever også mye energi og utvinning av sjeldne mineraler gir store naturinngrep. Det er godt dokumentert at det pågår alvorlige

menneskerettighetsbrudd og barnarbeid i utvinningen av kobolt, et sentralt mineral i elbilene. Å subsidiere elbiler på ulike måter innebærer at man gjør at færre vil velge enda mer miljøvennlige transportformer som å gå, ta kollektivt eller sykle.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra F viser til at det er viktig at gode kollektivløsninger har en bærekraftig og langsiktig finansiering, slik at næringsliv og befolkningen kan gjøre gode beslutninger om hvor de vil bo og jobbe, drive næring og investere. Det er verdt å glede seg over at det skjer betydelig teknologiutvikling som vil redusere negative sider ved transport. Produksjon, distribusjon og lagring av miljøvennlig energi blir stadig rimeligere og enklere. I praksis betyr det at luft- og støyforurensing går ned selv om transportbruken går opp. Det bør reflekteres i den politikken som land og byer fører, og muligheter til å ta i bruk ny teknologi bør prioriteres fremfor nye restriksjoner, avgifter og forbud.

Dette medlem viser til at det fra statens side har vært et betydelig økonomisk løft siden 2013 for kollektivsatsingen i landet og mange byer. Jernbanebudsjettet er tilnærmet doblet, statens bidrag til kollektivsatsing er mangedoblet, og satsingen på sykkelveier er mer enn doblet. Det er bra. Med en borgerlig regjering har staten sikret at halvparten av investeringskostnadene for store kollektivprosjekt kommer over statsbudsjettet – det er unikt, og en satsing på Oslo som langt overgår det noen tidligere regjering har vist vilje til.

Dette medlem er derimot bekymret over at Oslos bidrag til økt kollektivsatsing skyldes økt bompengebelastning mot bilistene. Dette medlem viser til at det reflekterer byråds store ord om behov for satsing, men liten vilje til faktisk å prioritere. Problemet med en slik politikk er at finansieringen av kollektivsatsingen i Oslo dermed ikke er langsiktig bærekraftig. Dette medlem viser til at byrådet har en målsetning om å fjerne bilistene fra byen gjennom mange restriksjoner og økte bomtakster. Dersom byrådet faktisk lykkes, vil de samtidig fjerne store deler av det lokale finansieringsgrunnet for kollektivsatsingen. Da vil store deler av kollektivtilbudet i Oslo bremse opp. Dette medlem tviler på at staten vil overta det økonomiske ansvaret.

Dette medlem mener at dette er en problemstilling som må diskuteres med større alvor, både i bystyret og blant byens innbyggere. Dette medlem er imot dagens bompengefinansiering, fordi det er en kostbar måte å finansiere fellesgoder, den legger en urimelig byrde på deler av befolkningen og bygger opp et finansieringssystem som ikke er bærekraftig. Det er særdeles viktig at kollektivsatsingen er langsiktig, at innbyggernes mobilitetsløsning er mangfoldige, og at politikken henger sammen. Dette må drøftes på en grundig måte i forkant av neste revisjon av byveksttalen. Fremfor å gi inntrykk av at ytterligere økning i bompenger vil gi økte økonomiske rammer, må samfunnsdebatten ta innover seg at det er full motstrid mellom målsetningene som byrådet legger til grunn. Dette må løses bedre på hvordan man sikrer forsvarlig og langsiktig finansiering.

Dette medlem mener derfor at byrådet bør forberede en sak hvor innbyggerne får gi føringer om prinsipielle premisser for neste byveksttale. Enkelt sagt foreslår dette medlem en folkeavstemning rundt bruk av bompenger til finansiering av kollektivsystemet i Oslo. For å sikre at innbyggerne kan gjøre en vurdering av spørsmålet, må det utarbeides lettfattelig informasjon om konsekvensene ved bompengefinansiert kollektivsystem dersom målet om redusert/fjerning av biltrafikk oppnås.

Dette medlem har merket seg at byrådet peker på rushtidsproblem og luftveisutfordringer som delvis begrunnelse for sin bompengeiver. Dette medlem peker på at høye bompengekostnader

for mange oppleves som en urimelig og vanskelig økonomisk belastning. Dette medlem er ikke enig med byrådet, som i media gir inntrykk av at bilbruk primært er en løsning for byens eldre, bemidlede menn. For mange familier er bilen en praktisk løsning på hverdagens transportbehov til og fra sport- og fritidsaktiviteter. Mange av disse aktivitetene skaper reisebehov på tvers av byen, og hvor kollektivtilbudet langt fra gir noen rasjonelle løsninger. For å legge bedre til rette for mobilitet og aktivitet på tvers av bydeler, men dette medlem at byrådet snarest bør fremme forslag til endringer i takstegimet, slik at man fjerner bompenger i helgene og på kveldstid, samt at man utvider times-regelen.

FORSLAG:

Odd Einar Dørum på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

Erstatt:

Når elbilandelen øker, synker provenyet. Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Bompengesystemet bør derfor innrettes ut i fra at elbiler betaler normal-takst, og fossile biler betaler den merkostnaden som er nødvendig for å nå klimamålene. Norconsult sin analyse for Oslo viser at en slik differanse kan være 100 kroner i 2030.

med:

Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Ved etablering av eventuelle nye finansieringsløsninger for infrastruktur, skal det innføres en relativ fordel for elbil tilsvarende det som i dag finnes i bompengesystemet. Ved endringer i satsene for bompenger er det viktig for Oslo kommune at den relative fordel for elbil ikke svekkes.

Camilla Wilhelmsen på vegne av F fremmet følgende tilleggsforslag:

1.
Bystyret ber byrådet fremme sak om fjerning av bomtakster på kveldstid og i helger.
2.
Bystyret ber byrådet fremme sak om utvidelse av timesregelen.
3.
Bystyret ber byrådet fremme sak om en folkeavstemming rundt bompengefinansieringen i Oslo.

Votering:

Vs endringsforslag fikk 1 stemme (V)
Fs tilleggsforslag pkt 1-3 fikk 1 stemme (F)
Byrådets innstilling ble tiltrådt mot 2 stemme (R og F)

Etter dette er samferdsels- og miljøutvalgets innstilling:

1.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet til rapporten «På veg mot et bedre bomssystem»:

Oslo kommune har mål om å redusere klimagassutslippene i Oslo med 52 prosent innen 2023, og med 95 prosent innen 2030. Vi har også mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015. Oslopakke 3 og bompengesystemet er Oslos viktigste virkemiddel for å kutte utslipp fra vegtrafikken og er avgjørende for at Oslo skal nå trafikkreduksjons- og klimamålet som bystyret har sluttet seg til. Det er også den viktigste finansieringskilden til kollektiv- og sykkeltransporten.

Som utvalget påpeker, står noen av målsettingene i motstrid til hverandre. Oslo og Viken har med Oslopakke 3 likevel lyktes på flere områder. Selv om befolkningsveksten har vært stor, er veitrafikken i Oslo i perioden 2015-2019 redusert med 3 %. Trafikken over Osloringen er redusert med 5 % i perioden 2015-2019. Veksten i kollektivtrafikken er høy og elbilandelen øker, men bompengeinntektene synker. Reduserte inntekter gjør det svært utfordrende å finansiere investeringene i de store kollektivtiltakene og i gang- og sykkelveinettet som er nødvendige for at Oslo skal kunne nå sine klimamål og at kollektivtrafikken og gange og sykkel skal fortsette å ta sin del av veksten i persontransporten.

Etter vår vurdering er det svært uheldig og en stor svakhet at utvalget ikke har hatt mandat til å se på utslipp og andre miljøkonsekvenser, eller virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitikken som en del av oppdraget. Det gjør at utvalgets utredning blir partiell. Den kan ikke brukes som en vurdering av bompenger som klimavirkemiddel, eller for trafikkreduksjon, i og med at utvalget ikke har hatt som mandat å utrede dette.

Oslo kommune mener at utvalgets utredning:

- Hadde et for avgrenset mandat
- Ikke gir noen vurdering av bompenger som klimavirkemiddel, men kun ser på muligheter for å øke provenyet
- Ikke viser klima- og miljøkonsekvenser av forslagene, så utredningen er partiell og gir ikke noe grunnlag for endringer i politikken for å nå disse målene
- Burde ha vist hvordan bompenger kan være et effektivt virkemiddel for å oppnå klima- og trafikkmål, slik Norconsults utredning for Oslo kommune har vist
- Utvalget burde hatt et scenario som tilsvarende det Stortinget faktisk har vedtatt, altså hva provenyet blir hvis takstene for elbiler i hele Norge økes opp til halv takst av fossilbiler
- Resultatet fra beregningene fra Oslo-området burde vært forelagt Fjellinjen og Oslopakke 3-sekretariatet før rapporten ble publisert

Nedenfor følger flere detaljer om Oslo kommunes innvendinger.

Et for avgrenset mandat gir mangelfulle vurderinger av måloppnåelse på klima. Utvalget er blitt bedt om å se på måloppnåelse for proveny isolert. I mandatet står det: «Utvalget skal ikke se på virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitikken. Analyser av utslipp eller andre miljøkonsekvenser er ikke en del av oppdraget.» En slik avgrensning av mandatet innebærer i seg selv en svakhet fordi bompenger er et av flere viktige virkemidler for å redusere klimagassutslippene fra transport. Denne svakheten bærer hele utredningen preg av.

Det gjør det umulig for utvalget å vurdere bompenger i et helhetlig perspektiv. Dette er kanskje en spesielt stor mangel i byområder der bompenger er et viktig virkemiddel for å nå flere mål.

Etter vår vurdering er det en rekke viktige miljømessige virkninger av veitrafikken som bør vektlegges ved innretning av et trafikantbetalingssystem, som støy, støv, trafiksikkerhet, lokalmiljø, beslag av areal og belastning for bo- og stilleområder.

Analysen mangler vurderinger av måloppnåelse på klima

Utvalgets analyser illustrerer mulighetsområder for kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030. Oslo kommune savner imidlertid en vurdering av måloppnåelse på klima i analysene. Utvalget skriver:

«Dersom bompengene fortsatt skal stimulere til omstilling av kjøretøyparken gjennom elbilfordeler i bompengesystemet, og bompengeinntektene opprettholdes, må takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles i gjennomsnitt fram til 2030. Det kan øke trafikkavvisningen. Videre vil den absolutte takstforskjellen mellom konvensjonelle kjøretøy og nullutslippskjøretøy høyst sannsynlig øke, noe som ytterligere vil forsterke insentivene til å velge nullutslippskjøretøy og derved forsterke inntektstapet.»

Likevel konkluderer utvalget med at elbilfordelene for bompenger bør avvikles. Dette kan skyldes at utvalget er blitt bedt om å se på måloppnåelse for proveny isolert.

Utvalget konkluderer med at elbilfordelene for bompenger bør avvikles selv om de viser til at bompengeinnkrevningen i byene har flere formål: Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, til nullvekst i personbiltransporten og overgang til elbiler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp. Analysene er imidlertid begrenset til å vurdere hvordan bompengesystemet kan optimaliseres for å nå to av disse formålene, finansiering av transportløsninger og nullvekst i personbiltransporten. Mandatet hindrer nettopp vurderinger av innretning som bompengeopplegget på en måte som gjør at klimamål best kan nås, samtidig med at provenyet sikres.

For snevert syn på virkemiddelbruk

Utredningen tar utgangspunkt i at «bruk av ett spesifikt virkemiddel for å oppnå flere ulike mål er dermed krevende». Videre skriver de i sammendraget: «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, og færre helseskader og miljøulempere ved vegtrafikken.»

Utvalget anbefaler at dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprosjekter avvikles for å styrke inntektsgrunnlaget og nå nullvekstmålet. Videre anbefaler utvalget at mål i klimapolitikken bør ivaretas gjennom direkte virkemidler knyttet til avgifter og utenfor bompengesystemet. Utvalget peker på at tiltak rettet mot kjøp og eie kan stimulere til overgangen til nullutslippskjøretøy. Utvalget har imidlertid ikke hatt mandat til å se på slike virkemidler.

Utvalget påpeker i rapporten at det er en konflikt mellom elbilfordeler, ønsket om å redusere trafikken og provenyinntekten gjennom bompengeinnkrevningene. Det samme framgår av en rapport om trafikantbetalingssystemet i Oslo, som Norconsult har skrevet på oppdrag fra

Klimaetaten. Norconsult vektlegger også at elbiler er billigere i drift, også utenom bompenggekostnadene og at dette i seg selv bidrar til trafikkvekst.

Dette gir et stort behov for å arbeide med virkemiddelpakken i byene framover. I transportetatens oppsummering av utfordringer i byområdene i NTP-prosessen heter det for Osloområdet at:

Viktige forutsetninger for å nå nullvekstmålet vil være målrettet trafikantbetaling, begrensning i antall parkeringsplasser, et høykvalitets kollektivtilbud med hyppige avganger og korte samlede reisetider og målrettet arealbruk. Videre vil en prioritering av gatearealet til fordel for gående, syklende og kollektivtransport ha en positiv effekt.

Til dels vil de samme virkemidlene være viktige for å nå klimamålene. Utvalget har gjort en forenklet gjennomgang av ulike virkemidlers egnethet for å internalisere eksterne kostnader. Hvordan virkemidlene innrettes, det vil si sammensetning og styrke av virkemidler (inkludert bompenger), er viktig for hvor godt virkemidlene viker. Dette ser imidlertid utvalget bort i fra.

Utvalget fastslår i sin rapport at elbilandelen sannsynligvis vil stige framover. Imidlertid er det en rekke usikre faktorer som påvirker utviklingen: Prisutvikling for elbiler, statens avgiftspolitik, utviklingen av rekkevidden til elbiler, utbygging av ladeinfrastruktur og utvikling av øvrige transporttilbud, som sykkel, gange og kollektiv. Det er fortsatt et behov for sterke virkemidler for å sikre en rask nok innfasing av nullutslippskjøretøy skal vi nå klimamålene. Klimakur2030 sine analyser viser at de politiske målene er mulig å nå, gitt tilstrekkelig ladeinfrastruktur og styrking av virkemidler som legger til rette for forsert innfasing av elektriske kjøretøy.

Av Klimakur framgår det at selv om økonomisk teori tilsier at det er mest effektivt med ett virkemiddel for å nå et mål, er det ulike markedsmessige eller atferdsmessige barrierer som må bygges ned for at tiltak skal bli gjennomført til minst mulig kostnad. Det er derfor behov for et bredt spekter av tiltak for å nå klimamålene. Dette gjelder også for transport. Å nå klimamålene, både lokalt og nasjonalt, vil kreve en aktiv virkemiddelbruk på mange plan.

Om elbilutviklingen og utvalgets forutsetninger

- Utvalget tar utgangspunkt i fem ulike alternativer:
- Referansealternativet. Her er elbilandelen over bomringen i 2030 for Oslo om lag 70 prosent. Dersom alt annet er likt, gir dette et vesentlig fall i bompengeinntektene.
- Nullvekstalternativet belyser virkningene på bompengeinntektene av at myndighetene iverksetter flere tiltak for å oppnå nullvekstmålet. Derfor er bompengeinntektene beregnet uten vekst i personbiltrafikken. Dette gir enda lavere provenyinnngang enn i referansealternativet. Elbilfordelen videreføres i dette alternativet.
- Provenynøytralt alternativ. I dette alternativet opprettholdes elbilfordelene, og takstene for fossile kjøretøy må derfor dobles. Utvalget mener at denne takstøkningen ikke er realistisk.
- Alternativ uten elbilfordeler i bomringene. Uten elbilfordeler, med lik takst for alle kjøretøy. I dette alternativet øker bompengeinntektene med 15 prosent.
- Alternativet med elektronisk vegprising. I dette alternativet betaler man pr. kilometer og målet er å få dekket opp de samfunnsøkonomiske kostnadene for kjøringen. Utvalget beregner at dette vil gi vesentlig høyere inntekter og gir mindre trafikk i Oslo, men litt høyere i de andre byområdene. Utvalget drøfter også et alternativ der inntektene holdes omtrent på samme nivå som inntektene fra dagens bompengoordninger. Et provenytralt alternativ vil ikke dekke de

samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikken. Dette alternativet gir vesentlig mer trafikk.

Utvalget konkluderer med; Analysene viser tydelig at de fordelene som nullutslippskjøretøyene har i bomringene i dag, er et meget utfordrende virkemiddel sett opp mot bompenger som finansieringsinstrument for bypakkene. Konklusjonene baserer seg på dagens virkemiddelbruk.

Utvalget skriver videre:

Med en strammere virkemiddelbruk som gir raskere innfasing av nullutslippskjøretøy, tilsvarende som målene i Nasjonal transportplan 2018-2019, beregnes elbilandelen i passeringene i bomringene å være 17-31 prosent høyere enn i referansealternativet avhengig av byområde. Dette gir en ytterligere reduksjon i samlede beregnede bompengeneinntekter på 12 prosent sammenlignet med referansealternativet.

Utvalgets arbeid diskuterer ikke hvordan dette skal nås. Men som det framgår av sitatet, forutsetter de at det krever en strammere virkemiddelbruk.

Bompenger er et effektiv klimavirkemiddel

Norconsult gjorde i 2020 en analyse for Klimaetaten, Klimavennlig trafikantbetaling i Oslo, av hvordan trafikantbetalingssystemet i Oslo bør innrettes for å nå klimamålene. Analyse viser at trafikantbetalingssystemet er et effektivt virkemiddel for å nå klimamålene, dersom det innrettes deretter. Når elbilandelen øker, synker provenyet. Økt elbilandel er nødvendig for å nå klimamålene. Bompengesystemet bør derfor innrettes ut i fra at elbiler betaler normal-takst, og fossile biler betaler den merkostnaden som er nødvendig for å nå klimamålene. Norconsult sin analyse for Oslo viser at en slik differanse kan være 100 kroner i 2030. Med en elbilandel opp mot 100 prosent vil svært få betale denne taksten. Også utvalget påpeker at i dag er elbilandelene lavest i Tromsø og Buskerudbyen, som er de eneste byområdene uten bompengeneinnkreving.

I forlengelsen av dette vil vi påpeke at det i gjengivelsen av bompenger i andre land er gitt et noe skjævt og mangelfullt bilde av hva formålet er med disse. Blant annet er bedre luftkvalitet en hovedbegrunnelse for Ultra Low Emission Zone i London. Når dette ikke framkommer, blir framstillingen mangelfull.

Oslo kommune er positiv til innføring av nye nasjonale tiltak som bidrar til å fase ut fossile biler, herunder økning av drivstoffavgifter. Det er imidlertid ikke utredet hva nivået på avgiftene må være for måloppnåelse på klima. Bompengeutvalget konkluderer dermed med å utvikle et effektivt virkemiddel for å stimulere til overgangen til nullutslippskjøretøy uten at det er utredet andre alternativer. Vi viser til Norconsults analyse, og understreker at bompenger bør opprettholdes også som klimavirkemiddel.

Klimagassutslipp har en samfunnsøkonomisk kostnad

Utvalget anbefaler at bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Videre skriver utvalget at «Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken». Utslipp av klimagasser fra forbrenningsmotorer har også en samfunnsøkonomisk kostnad, og disse kostnadene bør dermed reflekteres i bompengetakstene.

Det er ikke gitt at den samfunnsøkonomiske kostnaden som beregnes for CO₂-utslipp er den samme som den som kreves for å utløse nødvendige klimatiltak. Klimautfordringen er unik, ved at den truer livsgrunnlaget for store deler av livet på jorda. Tradisjonell samfunnsøkonomisk analyse og kost-nytte vurderinger med begrenset tidshorisont, er ikke egnet til å fange opp vesentlige sider ved en slik utfordring. Klimarisikoutvalget (NOU 2018: 17) viser til at det er umulig å overskue alle potensielle virkninger av klimaendringer, og klimaendringer kan ha alvorlige konsekvenser for livet på jorden. Katastrofale klimaendringer kan ikke utelukkes.

Trafikantbetalingssystemet – et viktig virkemiddel for kommuner i klimaarbeidet
For å nå klimamålet må bruk av nullutslippskjøretøy være mer fordelaktig enn fossile kjøretøy. Kommunene har i dag ikke tilstrekkelige virkemidler for å nå egne klimamål. Trafikkant-betalingsystemet er ett av virkemidlene der kommunen har innflytelse. Det er viktig for Oslo kommune at kommuner gis mulighet til å gjennomføre en ambisiøs klimapolitikk. Byenes muligheter for å innrette klimavirkemidler bør heller utvides enn innskrenkes.

Veipricing er et interessant alternativ som bør utredes nærmere
Veipricing er et interessant alternativ på lang sikt, men mindre aktuelt på kort sikt. Oslo kommune anbefaler at det arbeides videre med veipricing som alternativ til dagens bompengoordning. En rekke problemstillinger må imidlertid avklares før veipricing eventuelt innføres.

Oslo kommune mener at et nytt innkrevningssystem ikke må svekke de lokale partenes muligheter til å nå lokale mål, som proveny og klima- og trafikkmål. Oslopakke 3 er bygget på lokal enighet mellom partene i avtalen. Oslopakke 3 har vært og er et viktig bidrag til finansieringen av infrastruktur til t-bane og trikk, drift av kollektivtransporten og for å nå våre klima- og trafikkmål.

Til beregningene av alternativet med veipricing vil vi bemerke at alternativet er beregnet for avtaleområdet, det vil si for Oslo og Akershus. Det er derfor ikke helt riktig å sammenlikne passeringssinntekter i Oslopakke 3 med inntekter fra veipricing i Oslo og Akershus. Skal sammenligningen bli riktig, må det også tas hensyn til andre bompengeprojekter i Akershus i 2030, som for eksempel E18 Vestkorridoren, som i et system med veipricing må finansieres av inntektene fra dette systemet.

Timesregel og passeringstak

Utvalget anbefaler at timesregel og passeringstak avvikles. Fjerning av timesregelen gjør at ulike veivalg inn mot Oslo sentrum vil ha forskjellige bompengekostnader. Dette skyldes plasseringen av bomstasjonene, og spesielt det at Indre ring i hver ende går inn i Osloringen. Det vil derfor ha store uheldige konsekvenser for trafikkavviklingen og for trafikantene om timesregelen og passeringstaket avvikles i Oslo. For eksempel vil en biltur fra Follo mot Oslo sentrum via Mosseveien ha to bomplasseringer, mens et veivalg via E6 har tre bomplasseringer. Det blir med andre ord billigere å kjøre Mosseveien enn E6, der det er ønskelig at trafikken går. Det er mange slik eksempler i Oslo, og det er blant annet slike forhold timesregelen kontrollerer.

En avvikling av timesregelen i Oslo medfører at plasseringene av bomstasjonene i Indre ring og Osloringen må revurderes og endres. Det er komplisert å plassere bomstasjoner i et eksisterende veinett og i en tett by. Avvikling av timesregel og månedstak krever at hele

takstsystemet må revurderes, og det må trolig utarbeides et helt nytt sett med takster. Det kan virke som vurderingene utvalget har gjort, ikke tar hensyn til plassering av eksisterende bomstasjoner.

Bystyrets sekretariat, Oslo 04.02.2021

Camilla Melvold

Godkjent og ekspedert elektronisk