



Det kongelige samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
20/14292-6

Dato
05.02.2021

Høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet om fremtidens bomsystem i Norge

På vegne av Skien Bystyre oversendes Skien kommune sin høringsuttalelse til rapporten *På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*, datert 14.9.2020.

For å rekke politisk behandling av høringen, fikk Skien kommune utsatt høringsfristen til 5.februar. Vedlagt følger saksframlegg og saksprotokoll fra Skien Bystyre sin behandling av saken.

Med hilsen

Marie Ekelund
Prosjektkoordinator Bypakke Grenland
+4797602361

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: Bystyresekretariatet

Byutvikling

Tlf: +47 35 58 10 00
postmottak@skien.kommune.no
Post:Pb.158,3701Skien
Besøk "Kaffehuset", Henrik Ibsensgt. 2
Bank: 2680.07.01049
Org. Nr.: 938 759 839





Arkivsak-dok. 20/14292-4
Saksbehandler Marie Ekelund

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

Høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet om fremtidens bomssystem i Norge

Kommunedirektørens innstilling

1. Rapporten *På veg mot et bedre bomssystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet* tar opp forhold som er av stor betydning for areal- og transportutvikling i regionens byområder.
2. Skien kommune legger til grunn at fremtidig bomssystem skal fungere både som finansieringskilde og som virkemiddel for å nå nullvekstmålet slik ekspertutvalget konkluderer.
3. Bypakke Grenland har gitt oss betydelige erfaringer med gjennomføring av en bompengefinansiert tiltakspakke på tvers av kommunegrenser i et byområde med flere bysentra. Gjennom bypakka har regionen fått realisert prioriterte prosjekter vi ikke kunne fått til uten bompenger. Våre erfaringer tilsier at det er viktig at rammebetingelsene for framtidige bomssystem i Norge åpner for løsninger tilpasset ulikhetene i byområdene i Norge. Dette innebærer blant annet:
 - Å kunne ta høyde for regionale ulikheter i befolkningens betalingsevne.
 - Å kunne tilrettelegge for gode alternativer til persontransport med bil.
 - Å kunne legge til rette for en mest mulig rettferdig innkreving der belastning på regionens innbyggere er rimelig jevnt fordelt.
4. Elbiler er også arealkrevende, gir fremkommelighetsutfordringer i vegnettet og bidrar til forurensning. I et fremtidig bomssystem bør derfor elbiler også avgiftsbelegges. Det er imidlertid viktig at målet om flere nullutslippskjøretøyer nås og at den samlede nasjonale avgiftspolitikken bidrar til dette.

Bakgrunn for saken

Med bakgrunn i regjeringens bompengeaftale i 2019 oppnevnte Samferdselsdepartementet 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* - ble overlevert samferdselsminister Knut Arild Hareide 14. september 2020. Utvalgets oppgave var blant annet å anslå utvikling i bompengelinntektene 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 en endret bompengepolitikk eventuelt kan endre inntektsbildet i bomringen og hvordan endringer i bilbruk og bilpark kan påvirke strekningsvise bomprosjekt i tilknytning til byene.

Samferdselsdepartementet har sendt ekspertutvalgets rapport på høring. Dette er et felles saksframlegg for partene i Bystrategi Grenland-samarbeidet. Frist for innspill og hørings svar er satt til utgangen av fredag 18. desember 2020. Skien kommune har fått utsatt frist til 5.2.

Saksfremstilling

Bakgrunn for ekspertutvalgets rapport er at bruken av bompenger har endret seg fra å være et virkemiddel i finansiering av veiprosjekter til også å være et virkemiddel i byutviklingen. I bypakkene er det bygget opp porteføljer av tiltak som skal bidra til en helhetlig byutvikling med både vei-, kollektivtransport, gang- og sykkeltiltak. Det er i enkelte av de fire største byområdene åpnet for å bruke bompenger til drift av kollektiv (ikke i Grenland). Et viktig utgangspunkt for rapporten er at avgiftsfordelene el-/nullutslippsbiler har fått, fører til en kraftig økning i antallet elbiler. Dette er særlig gjeldende i de store byene som har fått en betydelig nedgang i inntektene. Vedtatte prosjekter er ikke lenger fullfinansiert. Utvalget konkluderer med at avgiftene på bensin- og dieselbilene må dobles fram mot 2030 hvis dagens elbilfordeler skal opprettholdes. Samtidig fører fritak i bommer/ lave avgifter på elbiler til økende trafikk ettersom bommenes avvisende effekt ikke gjelder denne typen kjøretøy. Dette blir et økende problem ettersom elbilandelen blir større. Etter hvert blir det stadig vanskeligere å nå nullvekstmålet. *(Nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.)*

Utgangspunktet for avgiftsfordelene til el-/ nullutslippsbiler er statens mål om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025.

Utdrag av anbefalinger i rapporten

- Dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprojekter bør avvikles. Det vil styrke inntektsgrunnlaget i bomringene, nullvekstmålet blir lettere å nå, og elbilister får riktigere signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.
- Bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken. Alle typer kjøretøy forårsaker kø, og alle kjøretøy bør derfor pålegges samme rushtidsavgifter som tillegg til den finansielle delen av bomtakstene.
- Timesregel og passeringstak bør avvikles, både for å unngå at noen trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger.
- Bruk av alle typer kjøretøy bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Overgang til nullutslippskjøretøy kan stimuleres gjennom tiltak rettet mot kjøp og eie, men utvalget har ikke vurdert slike virkemidler.
- De praktiske og juridiske løsningene for innføring av elektronisk vegprising bør utredes nærmere.
- Konsekvenser av usikkerhet i teknologisk utvikling bør risikovurderes og vektlegges i framtidig planlegging. De teknologiske løsningene i transportsektoren endres raskt og det er stor usikkerhet knyttet til framtidige investeringsbehov.
- En nærmere vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredsstillende rimelige krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og godt forankrede politiske mål bør gjennomføres, for å sikre bompengefinansieringens legitimitet, bæreevne og en forsvarlig risikoeksponering. Utvalget mener samtidig at det er viktig å opprettholde nødvendig fleksibilitet i sammensetning av porteføljene, og at en i den sammenheng også legger til rette for de muligheter som digitalisering og ny teknologi gir.
- Utvalget vil anbefale at ivaretagelse av fordelingsvirkninger inngår som del av beslutningsgrunnlaget knyttet til oppfølgingen av utvalgets arbeid.

Effekten av saken

Perspektiv	Negativ	Nøytral	Positiv	Ingen
Konsekvens for klima på kort og lang sikt				X
Konsekvens for miljøet på kort og lang sikt				X
Økonomiske konsekvenser i et langt perspektiv				X
Konsekvens for folkehelsen				X

Saken har ikke direkte økonomiske konsekvenser eller konsekvenser for klimaet, miljøet eller folkehelsen. I et langsiktig perspektiv vil imidlertid utvalgets rapport kunne påvirke den nasjonale bompengepolitikken. Bompenger er blitt et virkemiddel for å nå mål om redusert klimagassutslipp, kø og luftforurensning.

Kommunedirektørens vurdering og konklusjon

Rapporten *På veg mot et bedre bomssystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet* har til hensikt å gi innspill til utforming av fremtidig statlige bompengepolitikk i byområdene. Utvalgets anbefalinger vil kunne påvirke vilkårene i alle fremtidige bypakker. Saken er derfor relevant for partene i Bypakke Grenland, og for de andre byområdene i Vestfold og Telemark. Ekspertutvalgets rapport vil ikke påvirke dagens bomssystem i Bypakke Grenland. Dette er definert i St.prp. 134 S (2013-2014) og kan ikke endres uten ny behandling i Stortinget. Et unntak er bomavgifter på nullutslippskjøretøy/ elbiler der man lokalt kan vedta en avgift på inntil 50 prosent av ordinær avgift.

Gjennom bypakka har regionen fått realisert prioriterte prosjekter vi ikke kunne fått til uten bompenger. Samtidig er bompenger den viktigste enkeltstående årsaken til at Grenland oppfyller statens krav til nullvekst i persontransport med bil definert i belønningsavtalen. Det viser nedgangen i biltrafikk som inntraff når bommene ble etablert i oktober 2016. Trafikken i 2019 var 3,5 prosent lavere enn i 2016. Grenlands erfaring med bompenger er at de er nødvendige for å realisere viktige prosjekter, men at de også er viktige for å skape en mer miljøvennlig og attraktiv region.

Skien kommune tilslutter seg mange av utvalgets anbefalinger. Rapporten fokuserer i stor grad på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette hensynet er viktig, men ikke alltid forenelig med viktige politiske forhold som hensyn til rettferdighet og sosiale forskjeller. Byregionene i Norge er forskjellige i befolkningssammensetning, geografisk utstrekning og inntektsnivå. I et område som Grenland bor folk mer spredt slik at det er vanskelig å gi et fullverdig kollektivtilbud til alle, sammenlignet med i store byer som Oslo og Bergen. Inntektsnivået i befolkningen er også lavere. Dette begrenser i første omgang hvor stor bompengebelastning man kan legge opp til. Det anses som viktig at det fremover er tilstrekkelig fleksibilitet til å utforme bomssystem som i tillegg til å bidra til måloppnåelse, gir forutsigbare inntekter og en mest mulig rettferdig innkreving. I noen grad vil ulike rabattordninger som timesregel og månedstak kunne bidra til dette. (Timesregel: Man betaler for kun én bompassering per time uansett hvor mange bommer du kjører gjennom. Månedstak: Man betaler for et maksimum antall passeringer per måned. I Grenland er dette antallet 60 passeringer). Skien kommune anbefaler at dagens muligheter for fleksibilitet i rammevilkår for bomsystemene opprettholdes, slik at byområdenes ulikheter kan ivaretas på en god måte også i fremtiden.

I Grenland har det vært viktig å styrke befolkningens tilgang til gode reisealternativer til bil før innføring av bomavgifter i 2016. Ved hjelp av midler fra belønningsavtalen er kollektivtilbudet styrket blant annet med reduserte takster og økt frekvens på de viktigste rutene. Periodebillettene i Grenland er i dag blant landets laveste og en betydelig andel av befolkningen har tilgang til et godt og billig kollektivtilbud. For å styrke tilbudet ytterligere er det iverksatt et arbeid for etablering av en bysykkelordning som en integrert del av kollektivtilbudet i byområdet.

Elbilandelen i Grenland er raskt voksende. I 2019 var andelen elbiler 9%. I bommene er andelen nærmere 12% i 2020. Dette viser hvordan bommens avvisningseffekt ikke påvirker elbilene. Beregninger viser imidlertid at dette ikke hindrer Grenland i å nå inntektene definert i St.prp. 134 S (2013-2014). Det innebærer at Grenland ikke er avhengige av å innføre bomavgift på elbiler de nærmeste årene. Andelen elbiler er fremdeles lavere i Grenland enn i mange andre byområder. I et kortsiktig perspektiv vil et fortsatt avgiftsfritak bidra til å øke elbilandelen ytterligere. Elbiler er imidlertid like arealkrevende, gir samme fremkommelighetsutfordringer i vegnettet og bidrar til forurensning. I et fremtidig bomssystem bør derfor elbiler også avgiftsbelegges. Rapporten påpeker betydningen av lavere avgifter på innkjøp av nullutslippsbiler. Skien kommune anser det som viktig at den nasjonale avgiftspolitikken ivaretar dette hensynet.

Vedlegg:

1. *På veg mot et bedre bomssystem, rapport fra ekspertutvalg. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet datert 14.09.2020*

Saksprotokoll

Høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet om fremtidens bomssystem i Norge

Arkivsak-dok. 20/14292
Saksbehandler Marie Ekelund

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	26.01.2021	7/21
2 Bystyret	04.02.2021	2/21

Formannskapetets vedtak/innstilling

1. Rapporten *På veg mot et bedre bomssystem. Utdringer og muligheter i det grønne skiftet* tar opp forhold som er av stor betydning for areal- og transportutvikling i regionens byområder.
2. Skien kommune legger til grunn at fremtidig bomssystem fra statens side skal fungere både som finansieringskilde og som virkemiddel for å nå nullvekstmålet slik ekspertutvalget konkluderer. Imidlertid vil utviklingen av kjøretøy med lave utslipp gi en trafikkvekst med mindre skader på miljøet som også skal håndteres av våre veisystemer. Statens direkte bidrag til gjennomføring av veiutbygging må som en konsekvens av dette økes.
3. Bypakke Grenland har gitt oss betydelige erfaringer med gjennomføring av en bompengefinansiert tiltakspakke på tvers av kommunegrensene i et byområde med flere bysentra. Gjennom bypakka har regionen fått realisert prioriterte prosjekter vi ikke kunne fått til uten bompenge. Våre erfaringer tilsier at det er viktig at rammebetingelsene for framtidige bomssystemer i Norge åpner for løsninger tilpasset ulikhetene i byområdene i Norge. Dette innebærer blant annet:
 - Å kunne ta høyde for regionale ulikheter i befolkningens betalingsevne.
 - Å kunne tilrettelegge for gode alternativer til persontransport med bil.
 - Å kunne legge til rette for en mest mulig rettferdig innkreving der belastning på regionens innbyggere er rimelig jevnt fordelt. For Skien og Grenland betyr dette at geografisk differensierte passeringstak, reduserte priser utenom rushtider og timesregler fortsatt skal være virkemidler for å sikre rettferdige bompenger.
4. Elbiler er også arealkrevende, gir fremkommelighetsutfordringer i vegnettet og bidrar til forurensning. I et fremtidig bomssystem bør derfor elbiler også avgiftsbelegges. Det er imidlertid viktig at målet om flere nullutslippskjøretøyer nås og at den samlede nasjonale avgiftspolitikken bidrar til dette.
5. Fremtidens bomssystemer som i «pakke-sammenheng» omfatter flere kommuners myndighetsområde må det fastslås at enkeltkommuner skal ha stor innflytelse på:
 - plassering av innkrevingspunkter,
 - innretning på takstsystemet, (bl.a. mulighet for differensiering der det ikke er tilfredsstillende kollektivløsninger)

- bruk av bompenger til kollektivtrafikk,
- bruk av bompenger til støtteordninger for personer med liten betalingsevne, eksempelvis direkte støtte til bompenger eller gratis busskort.

Bystyret har behandlet saken i møte 04.02.2021 sak 2/21

Møtebehandling

Tomas Bakken (Byp.) fremmet følgende forslag:

1. Brukerfinansiering kan kun benyttes der det finnes et gratis alternativ.
2. Brukerfinansiering skal kun brukes til veiprosjekter. For riks- og europaveiprosjekter skal brukerfinansiering aldri overstige 25 prosent av kostnadene.
3. Brukerfinansiering kan ikke benyttes som trafikkregulerende middel, til finansiering av kollektivtrafikk, gang-og sykkelprosjekter som ikke er del av et veiprosjekt eller rene byfornyingsprosjekter som parker eller etablering av miljøgater og lignende.
4. Vegprising kan være et alternativ til dagens fysiske passeringpunkter, når og om teknologien blir god nok. Vegprising krever dog full gjennomgang av dagens avgiftssystem for vei- og bilrelaterte avgifter, og må kun innføres etter strenge kriterier for å unngå eskalering av avgiftsnivå.
5. Nullutslippskjøretøy skal ikke være fritatt fra brukerfinansiering. Hverken helt eller delvis.
6. Rabattordninger skal være mulig.
7. Brukerfinansiering skal ta høyde for regionale ulikheter i befolkningens betalingsevne, tilrettelegge for gode alternativer til persontransport med bil og legge til rette for en mest mulig rettferdig innkreving der belastning på regionens innbyggere og næringsliv er rimelig jevnt fordelt.

Rune Mathisen (Rødt) fremmet følgende forslag:

Tillegg til punktlista under kommunedirektørens forslag tredje ledd:

- Å kunne ta høyde for ulik betalingsevne blant innbyggerne

Jørn Inge Næss (Frp)

1. Det må legges til grunn at behovet for vei, infrastruktur og kollektiv utbygging vil være økende frem mot 2030-40.
2. Dagens finansieringssystem der el biler har store avgiftslettelser vs bensin/diesel biler er ikke økonomisk bærekraftig for å forsvare økt infrastruktur bygging.
3. Stortingsmelding 33 NTP-2018-29 har føringer på at personbiler/lette varebiler skal være utslippsfrie fra 2025, tyngre varebiler, langdistanse buss og nye lastebiler skal være utslippsfrie fra 2030. det er grunn til å anta at myndighetenes målsettinger nås i 2025-2030. Vegtrafikken står for 17 % av de totale klimagassene i Norge i 2020.
4. Teknologit utvikling, forretningsmodeller-Pandemiens effekter.
Selvkjørende kjøretøy og delings mobilitet vil med stor sannsynlighet gjøre transport i byområdene mer areal effektiv, samtidig som behovet for mer effektive veier og infrastruktur trolig vil øke.
Intelligente transport systemer/autonom transport vil effektivisere trafikk avviklingen, men krever god infrastruktur.
Selvkjørende kjøretøy kan i fremtiden fremme effektive buss/kollektiv systemer.

Pandemien vil med stor sannsynlighet forandre måten vi lever og arbeider. Økt arbeid fra eget hjem vil redusere transport behovet, samtidig vil økt etterspørsel etter hjemkjøring av varer og tjenester øke transport behovet.

5. Bompenger er en skattlegging på linje med andre skatter og avgifter.

Bompenger har fordelingsvirkning der høye areal priser sentrumsnært, fører til at lavinntekts familier bosetter seg på utsiden av sentrums områdene. Befolkningen som bor utenfor sentrum, men arbeider i sentrum, vil få økte kostnader vs de som bor og arbeider innenfor sentrums området. Dette vil gi uheldige bosettings effekter.

Konklusjon/anbefaling:

Finansiering av infrastruktur skal dekke 2 formål. Bygge vei og infrastruktur og motvirke uheldige miljø effekter-

Finansiering av infrastruktur skal finansieres over offentlige budsjetter, det forutsettes at skattefinansiert/offentlig finansiert infrastruktur er mer effektiv enn bompenger/veiprisings alternativer.

Votering

Bakken (Byp.) sitt forslag fikk 2 stemmer (Byp.) og falt

Næss (Frp) sitt forslag fikk 7 stemmer (Frp og Byp.) og falt

Mathisens sitt forslag ble enstemmig vedtatt

Bystyrets vedtak

1. Rapporten *På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet* tar opp forhold som er av stor betydning for areal- og transportutvikling i regionens byområder.
2. Skien kommune legger til grunn at fremtidig bomsystem fra statens side skal fungere både som finansieringskilde og som virkemiddel for å nå nullvekstmålet slik ekspertutvalget konkluderer. Imidlertid vil utviklingen av kjøretøy med lave utslipp gi en trafikkvekst med mindre skader på miljøet som også skal håndteres av våre veisystemer. Statens direkte bidrag til gjennomføring av veiutbygging må som en konsekvens av dette økes.
3. Bypakke Grenland har gitt oss betydelige erfaringer med gjennomføring av en bompengefinansiert tiltakspakke på tvers av kommunegrenser i et byområde med flere bysentra. Gjennom bypakka har regionen fått realisert prioriterte prosjekter vi ikke kunne fått til uten bompenger. Våre erfaringer tilsier at det er viktig at rammebetingelsene for framtidige bomsystem i Norge åpner for løsninger tilpasset ulikhetene i byområdene i Norge. Dette innebærer blant annet:
 - Å kunne ta høyde for regionale ulikheter i befolkningens betalingsevne.
 - Å kunne tilrettelegge for gode alternativer til persontransport med bil.
 - Å kunne legge til rette for en mest mulig rettferdig innkreving der belastning på regionens innbyggere er rimelig jevnt fordelt. For Skien og Grenland betyr dette at geografisk differensierte passeringstak, reduserte priser utenom rushtider og timesregler fortsatt skal være virkemidler for å sikre rettferdige bompengetariffer.
 - Å kunne ta høyde for ulik betalingsevne blant innbyggerne
4. Elbiler er også arealkrevende, gir fremkommelighetsutfordringer i vegnettet og bidrar til forurensning. I et fremtidig bomsystem bør derfor elbiler også avgiftsbelegges. Det er imidlertid viktig at målet om flere nullutslippskjøretøyer nås og at den samlede nasjonale avgiftspolitikken bidrar til dette.

5. Fremtidens bomssystemer som i «pakke-sammenheng» omfatter flere kommuners myndighetsområde må det fastslåes at enkeltkommuner skal ha stor innflytelse på:
- plassering av innkrevingspunkter,
 - innretning på takstsystemet, (bl.a. mulighet for differensiering der det ikke er tilfredsstillende kollektivløsninger)
 - bruk av bompenger til kollektivtrafikk,
 - bruk av bompenger til støtteordninger for personer med liten betalingsevne, eksempelvis direkte støtte til bompenger eller gratis busskort.