

## MANDAT

### UTVALG SOM SKAL Å SE PÅ HVORDAN ENDRING I BILPARK ETC PÅVIRKER FREMTIDIG INNTEKTSBILDE FOR BOMRINGENE

#### **Innledning og bakgrunn**

Bompenginntekter er en av flere finansieringskilder for både å planlegge, bygge, vedlikeholde og utvikle transportsystemet i norske byer. Bruken av bompenger har endret seg over tid, og kan nå også under gitte forutsetninger brukes til drift av kollektivtrafikk.

Byutredningene som ble slutført av Statens vegvesen i januar 2018 viser at bompenger (brukerfinansiering) har stor effekt på biltrafikken. I tillegg kommer parkeringspolitikk, arealpolitikk og et godt kollektivtilbud. Disse virkemidlene er viktige for å oppnå gjeldende nullvekstmål som innebærer at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Sammenliknet med konvensjonelle biler har nullutslippsbiler lavere avgifter og flere fordeler ved bruk. Slike biler betaler eksempelvis maksimalt halvparten av det tradisjonelle biler gjør i bomringer. Dette fører til økt bruk av nullutslippsbiler i områder med bomringer og til lavere finansieringsbidrag pr bil.

Sammensetting av bilparken får derfor konsekvenser for inntektene i bomringene (byområdene). I tillegg kan demografiske endringer, endrede reisevaner og/eller teknologiske endringer og nye forretningsmodeller endre inntektsgrunnlaget.

Samtidig er det lagt opp til store veg- og kollektivutbygginger som krever et stabilt finansieringsgrunnlag i mange byområder der det foreligger Stortingsvedtak om delvis lokal finansiering.

Dette gjør det aktuelt å se nærmere på hvordan faktorer som sammensetningen av bilparken, demografi, reisevaner og teknologisk utvikling påvirker inntektsnivået i bomringene – og om det er mulig å etablere et innkrevingsnivå som sikrer at det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet oppfylles samtidig som det gir et forsvarlig inntektsnivå.

I Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* er det (kap. 11.2.10) angitt måltall for bilparken. Her fremgår det bl.a. at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025 og at alle tyngre varebiler, 75 pst av nye langdistansebusser og 50 pst av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2030. Varedistribusjon i større bysentra skal være tilnærmet utslippsfri i 2030. Regjeringens allerede vedtatte virkemidler antas å gi vesentlige bidrag til å nå måltallene. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene.

#### **Oppdrag**

Utvalgets hovedoppgave vil være å gi anslag på hvordan inntektene i bomringene frem mot 2030 vil bli påvirket av endringer i bilparken og bilbruk. Utvalget skal lage en

basisfremskrivning der gjeldene nullvekstmål og andre føringer for bompengepolitikken legges til grunn i områder der det er fattet Stortingsvedtak om bompengefinansierte bypakker. Det skal lages minst to alternativberegninger, der ett alternativ er forenlig med at NTP-målene for nullutslippskjøretøy nås.

Det kan være aktuelt å bygge fremskrivningene på metodikk som brukes i arbeidet med Nasjonal transportplan, altså bruk av regionale transportmodeller i byområdene.

Utvalget skal følge retningslinjene i utredningsinstruksen. I den grad utvalget kommer med anbefalinger skal konsekvensene utredes i henhold til utredningsinstruksen. Det skal vurderes økonomiske og administrative konsekvenser

Utvalget skal ikke se på virkemidler innenfor skatte- og avgiftspolitik. Analyser av utslipp eller andre miljøkonsekvenser er ikke en del av oppdraget.

Utvalget skal ferdigstille en rapport innen 1 september 2020 slik at rapporten kan inngå i beslutningsgrunnlaget for ny Nasjonal transportplan.

Med bakgrunn i dette skal utvalget

- Lage framskrivninger av bilparken og bilbruken. På grunn av usikkerhet i flere faktorer, som teknologisk utvikling bør det lages alternative framskrivninger. Utvalget må vurdere hvilken framskrivning de mener er mest realistisk.
- Basert på framskrivningene skal utvalget vurdere hvordan inntektene i de største byområdene kan bli påvirket av endret sammensetting av bilparken – både personbiler og tyngre kjøretøy.
- Vurdere hvordan demografi, reisevaner, teknologi og nye forretningsmodeller kan påvirke inntektsnivået i byområdene.
- Særlig se på hvordan endringene i bilparken vil påvirke inntektene i de fire største byområdene (Oslo/Akershus, Bergen, Stavanger og Trondheim). De øvrige byområdene som i dag har belønningsmidler fra staten må også analyseres.
- Skissere hvordan en endret bompengepolitikk eventuelt kan endre inntektsbildet i bomringene og hvordan endringer i bilpark og bilbruk i byene kan påvirke strekningsvise bomprosjekt i tilknytning til byene (randsonen).