
Saknr: 2020/36709-9
Saksbehandlar: Torill Klinker

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		28.04.2020
Fylkesutvalet		30.04.2020
Fylkestinget		12.05.2020

Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik, endring i samsvar med vedtak i Bergen bystyre

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til vedtak i Bergen bystyre om at kutt i takstane som følgje av bompengeforliket skal gå til å redusera takstane for nullutslippskjøretøy.

Samandrag

Gjennom bompengeforliket er det avsett 55 mill. årleg til reduserte bompengetakstar i Bergen. Det er opp til lokale partar å avgjera korleis takstane skal reduserast. Fylkestinget i Vestland slutta seg 3. mars 2020 til eit framlegg til reduksjon av bompengetakstar i ytre bomring, innanfor rammene av 55 mill. kroner årleg.

Den 22. april fatta bystyret i Bergen følgande vedtak: *kuttet i takstene som følge av bompengeforliket skal gis til å redusere takstene for nullutslippskjøretøy.*

Det er eit krav frå staten at lokale partar fattar likelydande vedtak, dersom midlane skal utbetalast. Det er difor eit behov for å fatta eit nytt fylkestingsvedtak.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg

1 NOTAT - Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Gjennom bompengeforliket og i seinare korrespondanse med Samferdsledepartementet er det framlagt krav frå staten om fylgjande: Det statlege bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen vert auka til 66 pst. som følgje av at lokale styresmakter har takka ja til staten sitt tilbod på bakgrunn av regjeringspartia sitt bompengeforlik. Halvparten av det auka tilskotet mellom 50 og 66 pst, skal øyremerkast reduserte bompengar, tilsvarande 55 mill. årleg i avtaleperioden. Den reduserte bompengebrauken må komme bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning. Bergen kommune og fylkeskommunen skal leggje fram ei sak om bruken av midlane før endeleg avgjerd takast av partane.

Fylkestinget i Vestland slutta seg 3. mars 2020 til eit framlegg til reduksjon av bompengetakstar i ytre bomring, innanfor rammene av 55 mill. kroner årleg.

Samferdsledepartementet har varsla at belønningsmidlar kan haldast tilbake dersom krava ikkje er innfridd innan fristen, 01.04.20. (Fristen er i ettertid utsett, ettersom korona førte til avlysing av bystyremøtet den 11.03.2020.)

Staten presiserer at den delen av bompengeforliket som går til reduserte bompengar må kome bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning. Nullvekstmålet skal framleis gjelde, reduksjon i bompengesatsar skal dermed ikkje føre til auka trafikk. Statens vegvesen har gjort ei vurdering av ulike tiltak som kan innførast for å imøtegå ein reduksjon i bompengar, tilsvarande eit årleg beløp på 55 mill. kr. Det er vurdert kva for trafikale og økonomiske effektar ein forventar av dei ulike tiltaka. Vurderingane er samanfatta i eit notat, datert 20.01.2020 (sjå vedlegg).

Følgjande tiltak er omtalt i vurderinga frå Statens vegvesen:

1. Redusere bompengetakstar for alle kjøretøy
2. Redusere bompengetakstar for utvalde kjøretøy
3. Utsette prisjustering av bompengetakstane
4. Redusere bompengetakstar i utvalde bomstasjonar
5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakstar i ferier
6. Innføre tretimarsregel
7. Innføre refusjonsordningar

I høve til tiltak 2: *Redusere bompengetakstar for utvalde kjøretøy*, er det forventa fylgjande effektar:

Tiltak 2: Redusere bompengetakstane for utvalde køyretøy

Kjøretøyklasse	Takstreduksjon	Årleg inntektseffekt
Normaltakst (bensin)	kr	-50-60 mill kr
Diesel	kr	-55 mill kr
Nullutslipp	Halvering	-50 mill kr
Euro VI	Gratis	-43 mill kr
Euro V og eldre	Gratis	-43 mill kr

Notatet peiker på at ei halvering av bompengetakstane for nullutsleppskøyretøy vil føre til bortfall av om lag 50 mill. kr. Forventa vekst i andel nullutsleppskøyretøy vil likevel føre til at bompenginntektene vert redusert ytterlegare etter kvart som andelen aukar. Ved reduksjon av bompengetakstane for nullutsleppskøyretøy vil årleg reduksjon i gjennomsnittstaksten auke. Det fører til reduserte inntekter i innkrevjingsperioden som må kompensast dersom samla bompenginntekt skal oppretthaldast.

Det er eit krav frå Samferdsledepartementet at nullvekstmålet vert lagt til grunn ved utrekning av nye bompengesatsar, og det har vore eit sterkt ynskje frå lokale partar at reduksjonen i bompengetakstar ikkje fører til trafikkvekst. Det har også vore ynskjeleg å retta takstreduksjonen mot ei stor gruppe trafikantar, uavhengig av miljøklasse. Vedtaket i Bergen bystyre og det statlege kravet om likelydande vedtak gjer at ein likevel tilrår å gå for ei løysing der takstreduksjonen vert retta mot nullutsleppskøyretøy.

Etter vedtak i fylkesting og bystyre skal takstvedtaket handsamast av Vegdirektoratet, og deretter kunngjerast lokalt. Nye bompengetakstar vil kunne iverksetjast 3. kvartal 2020.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget gjer vedtak om regionale planar, jfr. plan- og bygningslova § 8-1 jfr. § 8-4. Vedtak av byvekstavtale er ein direkte oppfølging av vedteke regional transportplan Hordaland og regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkestinget har mynde til å vedta oppfølging av bompengeforliket, som ein del av byvekstavtalen.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil for heile avtaleperioden tilføra Bergensområdet 13,3 mrd. (2020-kroner) i statlege midlar. Delar av midlane i bompengeforliket rettar seg direkte mot fylkeskommunen sine kjerneoppgåver. Oppfølging av bompengeforliket og gjennomføring av byvekstavtalen vil dermed ha ein positiv effekt på fylkeskommunen sin økonomi.

Klima: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring byvekstavtalen vil bidra til nullvekstmålet og såleis ha ein positiv effekt på klima.

Folkehelse: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil redusera bilbruk og auka andelen gåande og syklande. Saman med mindre luftforureining og meir attraktive byområde vil byvekstavtalen ha ein positiv effekt på folkehelse.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Hordaland har eit mål om at Hordaland skal ha ein klima- og miljøvenleg utvikling, der ein av tre strategiar for å nå målet er å «styrke samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet». Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen er i tråd med denne strategien.

Konklusjon

Fylkesrådmannen minner om at byvekstavtalen ikkje er gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa. Dersom likelydande vedtak er fatta, vil avtalen framleis kunne verta slutthandsama av regjeringa i løpet av våren 2020.

Om reduksjon i bompengar har Fylkesrådmannen tidlegare understreka at byvekstavtalen først og fremst er eit verkemiddel for å nå nullvekstmålet, og at dei trafikale effektane difor må vektast tungt i vurderinga av ulike tiltak for reduksjon i bompengar. Fylkesrådmannen har tidlegare peika på at ein reduksjon av takstar i ytre bomring er det tiltaket som i minst grad fører til trafikkauke, og at tiltaket kjem mange trafikantar til gode.

Fylkesrådmannen er oppteken av økonomistyring og ser at kan bli krevjande å oppretthalda den gjennomsnittstaksten som ligg til grunn i Prop. 11 S (2017-2018). Vedtaket i Bergen bystyre og det statlege kravet om likelydande vedtak gjer at fylkesrådmannen likevel tilrår å gå for ei løysing der bompengereduksjonen vert retta mot nullutsleppskjøretøy.

Ei halvering av takstane for denne gruppa er eit tydeleg signal om at det skal løna seg å køyra miljøvenleg.