



Byrådssak /22

Saksframstilling

Vår referanse: 2022/148835-1

Bypakke Bergen - Endrede vilkår for bruk av statlige tilskuddsmidler

Hva saken gjelder:

Finansiering av byvekstavtalen for Bergensområdet er basert på innkreving av bompenger gjennom Bypakke Bergen, samt statlige og fylkeskommunale midler. I utgangspunktet dekker staten 50 pst. av store kollektivprosjekt, slik som bybanen, gjennom den såkalte 50/50-ordningen. Den statlige innsatsen i byområdene ble styrket som følge av bompengeforliket av 2019, der tilskuddet til store kollektivprosjekter økte fra 50 til 66 pst. Det ble forutsatt at halvparten av dette tilskuddet skulle øremerkes reduserte bompenger og at nullvekstmålet måtte innfris.

Staten tilbyr nå byvekstavtaleområdene å oppheve bindinger i bompengeforliket, slik at det er mulig å reversere den delen av forliket som omhandler bruken av det statlige tilskudd til reduserte bompenger, jf. St.prop. 111 S (2021-2022) pkt. 4.4 s. 5:

«For å bedre situasjonen for kollektivtransporten, vil regjeringa auke fleksibiliteten i tilskotsordninga som følgjer av den tidlegare auken i det statlege bidraget til 50/50-prosjekta frå 50 til 66 pst. Den delen av tilskotet som no skal nyttast til reduserte bompengar, kan endre føremål viss det lokalt er ønskje om det. Tilskotet kan derfor nyttast til tiltak for betre kollektivtransport, etter ei lokal prioritering. Dette vil gi lokale styresmakter større fridom til å bruke bompengar som eit tiltak for å dempe biltrafikken, samstundes som dette gir høve til å styrkje kollektivtransporten ytterlegare.»

Dette betyr at de lokale bompengetakstene for nullutslippskjøretøyer i takstgruppe 1 kan økes mot at lokale styresmakter mottar mer statlige midler årlig til kollektivtransport.

Eventuelle endringer i lokale bompengetakster og bruk av det nye statlige tilskuddet krever likelydende vedtak i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune.

Bakgrunn

Den 22.04.2020, sak 97/20, vedtok bystyret at bompengeforlikets krav om reduserte bompenger utelukkende skal tilfalle bompasseringer for nullutslippskjøretøyer. Fylkestinget fattet likelydende vedtak den 12.05.2020.

Fra 01.01.2021 ble takstene for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 redusert fra 10 kr til 5 kr utenfor rushtid, og fra 20 til 10 kr i rushtid.

Gjennom bompengeforliket blir det årlig avsatt ca. 60 mill 2022-kr. i statlig tilskudd til de reduserte bompengetakstene. Tilsvarende årlige tilskuddsbeløp fra 2023-2029 vil totalt gi 420 mill. kr som kan omdisponeres til kollektivtiltak etter en lokalprioritering.

Det statlige tilskuddet er ikke tilstrekkelig for å dekke det reelle tapet i bompenginntekter. Inntektene for nullutslippskjøretøy i Bypakke Bergen var på ca. 72 mill. kr i 2021, mens det statlige tilskuddet for reduserte bompenger utgjorde 56 mill. kr. Bypakken manglet dermed 16 mill. kr. for å fullfinansiere halveringen av takstene for nullutslippskjøretøy. Differansen mellom reduserte el-bilinntekter og det statlige tilskuddet for å dekke dette ligger i år an til å overstige 30 mill. kr.

Dagens bompenginntekter og de relativt lave takstene for nullutslippskjøretøyene er en utfordring for finansieringsopplegget til Bypakke Bergen og for ambisjonen om nullvekst i personbiltransporten. I styringsmøtet i Bypakke Bergen av 19.09.2022, sak 57/22, la Vestland fylkeskommune frem en analyse av det økonomiske handlingsrommet i bypakken. Analysen viste at man totalt vil stå igjen med 0,5 mrd kr i mulige disponible inntekter over perioden 2023-2037 med dagens takster. Ved reversering av bompengeforliket fra 01.01.2023 (inkl. prisstigningspåslag) vil bompenginntektene i bypakken imidlertid øke betydelig. I perioden 2023-2037 kan mulige disponible bompenginntekter øke til 3,4 mrd. kr.

Byrådets vurdering:

Trafikken i Bergensområdet oppfyller nullvekstmålet i 2021 sett mot referanseåret 2018. Samtidig indikerer utviklingen i reisemiddelfordelingen at andelen bilbrukere øker i samme periode, relativt til antall turer per person. Personbiltrafikken i indre bomring går ned, mens personbiltrafikken i ytre bomring er økende. Indre bomring er indikatoren som ble brukt for trafikkreduksjon i Grønn strategi fra 2016, og som lå til grunn for trafikkreduksjonsmålene i byrådsplattformen.

Elbilandelen er stadig økende. Prognosen for årsdøgnstrafikken (ÅDT) i Bergen for 2022 ligger an til rundt 250 000.

Det er et paradoks at det nå er langt flere biler i trafikk enn i 2018, samtidig som at inntektene fra bompengordningen går drastisk ned. Bystyrevedtak 97/20 om reduserte elbiltakster forsterket denne situasjonen, noe det kom faglige advarsler mot. Bystyret har imidlertid ved flere andre anledninger varslet om at gjeldende bompengordning ikke er i stand til å både kunne finansiere bypakken og samtidig ha en trafikkregulerende rolle etter intensjonen, jf. brev av 09.05.2019 og 08.06.2020 i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022-2033 og i høringsuttalelse av 16.12.2020 til Samferdselsdepartementets ekspertutvalg som vurderte fremtidige inntekter fra bomringene.

I møte med synkende inntekter og mål om redusert trafikk er det nødvendig å revurdere måten man både regulerer trafikken på og sikrer finansiering til viktige samferdselstiltak. Utgiftene til nødvendige kollektivinvesteringer øker, mens det lokale bidraget reduseres dersom ikke inntektene fra bompengesystemet også øker. Det finnes dog en øvre grense for hvor høy bompengebelastningen kan bli før den allmenne aksepten for virkemiddelet forsvinner, samtidig som det også er en terskel for når kostnadene blir så høye at de har så stor avvisningseffekt at inntektene ikke øker videre. Dette kan derfor argumenteres for et bompengesystem som ivaretar trafikkregulerende hensyn, genererer økte inntekter og fordeler bompengene mer rettferdig enn dagens system, og dette er en pågående debatt.

Utredning som balanserer behovet for økte inntekter og ønsket trafikkreduksjon og som samtidig opprettholder økonomisk belønning for nullutslippskjøretøyer er igangsatt i Miljøløftet (jf. styringsgruppesak 33/22 den 29.04.2022) og forventes å foreligge våren 2023 (jf. styringsgruppesak 57/22 den 19.09.2022).

Ifølge dagens føringer kan ikke nullutslippskjøretøyer i bypakker med miljødifferensierte takster betale mer enn 50 pst. av fossilbiltaksten, jf. Prop. 87 S (2017-2018). Statens vegvesen anbefaler imidlertid i brev av 16.06.2022 at denne grensen heves til inntil 70 pst. av taksten for fossilbiler og at det fra 2025 blir lik takst (forutsatt at alle nye biler vil være

nullutslipp i 2025). Byrådet mener det viktig at Bergen kommune følger takstdiskusjonen tett, men mener imidlertid at det er mest ryddig at denne saken, som omhandler endrede vilkår for bruk av statlige tilskuddsmidler i byvekstavtalene, holder seg til å reversere bompengeforliket. Dette følger av at bystyret tydelig stilte seg bak byvekstavtalen, men i utgangspunktet ikke ønsket takstreduksjon da dette tiltaket virker negativt for å oppnå nullvekstmålet, selve fundamentet for det byvekstavtalen skal oppnå.

De økte inntektene som følge av reversering av bompengetakstene vil gjøre at prosjekter som bystyret har vedtatt og ønsket, får en styrket finansiering.

I første omgang anbefaler byrådet å reversere bompengeforliket så snart som mulig, med planlagt innføring senest 01.01.2023. Det vil si at bompengetakstene oppjusteres til nivået før bompengeforliket, men med et påslag for prisstigning. Takstene for nullutslippskjøretøy takstgruppe 1 øker fra 5 kr til 11 kr utenom rushtiden og 11 kr til 22 kr i rushtiden. De potensielt 3,4 mrd kr. dette vil gi i disponible bompenginntekter frem mot 2037 skal utelukkende anvendes i Bergen til bybaneformål.

Reversering av tilskudd til reduserte bompenger er en avgjørelse som må tas i Bypakke Bergen. Intensjonen bak bompengeforliket har hele tiden vært rettet mot å lette bompengetrykket i Bergen, og finansiere utbyggingen av bybanen som navet i kollektivtrafikken i Bergen, jf. brev fra Samferdselsdepartementet av 14.11.2019 om oppfølging av regjeringens bompengeforlik. Bruken av nytt tilskudd til kollektivtransport i Bergen fastsettes i samarbeidet om byvekstavtalen i Bergensområdet; Miljøløftet.

Byrådet er positiv til at staten nå åpner for å reversere bruken av det statlige tilskuddet til reduserte bompenger i Bypakke Bergen. Det bør imidlertid være et første steg på veien til økt statlig finansiering av store kollektivprosjekter på 70 % i og rundt de store byene, jf. Hurdalsplattformen.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

I henhold til § 4.2 Politiske enkeltsaker i «Oppgaver for Bergen bystyre 2019-2023», vedtatt av Bergen bystyre 23.10.2019, skal bystyret behandle «enkeltsaker som innebærer prinsipielle politiske avveininger». Saken vurderes å innebære slike prinsipielle politiske avveininger.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Bystyret slutter seg til å reversere bruken av det statlige tilskuddet til reduserte bompenger i Bypakke Bergen.
2. I Bypakke Bergen skal takstene for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 oppjusteres til nivå før bompengeforliket, inkludert påslag for prisstigning, så snart som mulig.
3. Nye statlige midler skal gå til investeringer i kollektivtiltak i Bergen for resten av perioden.

Dato: 20. oktober 2022

Roger Valhammer
byrådsleder

Thor Haakon Bakke
byråd for klima, miljø og samferdsel

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Miljøloftet sak 53- 22 notat reforhandling eller tilleggsavtale