

Ifølgje liste

Dykkar ref	Vår ref	Dato
	19/1948-	14. november 2019

Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik - Nord-Jæren

Reforhandlingane av gjeldande byvekstavtale for Nord-Jæren starta våren 2018. Staten ønskjer å ferdigstille forhandlingane, og vil delta som ein konstruktiv part i den vidare prosessen fram mot ein ny avtale.

Høgre, FrP, Venstre og KrF har sidan 2013 hatt ei sterk satsing på samferdsel. Dette har gjeve gode resultat både for veg, kollektivtransport, bymiljø og klima. I den seinare tida har det likevel vore eit auka fokus på at kostnadene ved bompengefinansiering har blitt for høge. Regjeringa har teke dette på alvor, og blei den 23. august i år samde om ulike tiltak for å redusere bompengebelastninga for bilistane og samstundes tiltak for å auke satsinga på kollektivtransport. Dette er nærmere omtalt i forslaget til statsbudsjett for 2020, jf. Prop. 1 S (2019-2020) for Samferdselsdepartementet.

Innleiingsvis vil eg poengtere at det er ein heilskap i regjeringspartia sin bompengeavtale. Det vil derfor ikkje vere mogleg å forhandle om einskilde element frå avtalen. Frå Samferdselsdepartementet si side er det til dømes ikkje aktuelt å tildele tilskot knytta til auka satsing på kollektivtransport utan at byområda samstundes forpliktar seg til å gjennomføre tiltak for å redusere bompengebelastninga. Det vil være opp til kommunane sjølv og fylkestinget om dei vil seie ja til desse bidraga. I det vidare gjer eg derfor greie for konsekvensar av dette tilbodet.

For Nord-Jæren vil regjeringspartia sin bompengeavtale bety følgande:

Auka statleg bidrag frå 50 pst. til 66 pst. til Bussveien

Gjeldande byvekstavtale for Nord-Jæren har staten forplikta seg til å dekke 50 pst. av prosjektkostnadene for kollektivtransportprosjektet Bussveien. Eg er kjent med at det no

blir gjort ein gjennomgang av kostnadene i prosjektet. Endeleg statleg bidrag er tema i dei pågåande forhandlingane.

Regjeringa vil framleis dekke 50 pst. av kostnadene i dette prosjektet i tråd med rasjonell framdrift. I tillegg vil regjeringa tilby lokale styresmakter å auke det statlege bidraget til 66 pst. Dersom fylkeskommunen takkar ja, er det ein føresetnad at halvparten av det auka tilskotet mellom 50 og 66 pst. skal øyremerkast reduserte bompengar og halvparten skal øyremerkast betre kollektivtilbod på Nord-Jæren. Dette skal skje etter ei lokal prioritering.

Det er vidare lagt opp til at den delen av tilskotet som utgjer auken fra 50 til 66 pst., vil bli utbetalt fordelt over tiårsperioden 2020-2029 uavhengig av framdrift for Bussveien som ligg til grunn for berekninga av tilskotet. I tiårsperioden er det førebels rekna at dette tilskotet til Nord-Jæren vil bli på om lag 1,7 mrd. kr – fordelt med om lag 0,85 mrd. kr til reduserte bompengar og om lag 0,85 mrd. kr til betre kollektivtilbod. I Prop. 1 S (2019-2020) er det lagt til grunn om lag 170 mill. kr i 2020.

Det er ein føresetnad for tildeling av dette auka tilskotet at nullvekstmålet blir nådd. Det er òg ein føresetnad at lokale styresmakter saman med transportetatane greier ut system for rapportering gjennom byvekstavtalen som gjer at vi har god oversikt over kva desse midlane går til.

I dei pågående reforhandlingane på Nord-Jæren har staten lagt fram eit tilbod om økonomiske rammer i ny avtale. Tilboden målt i kroner står ved lag også dersom kostnader i den samla prosjektportføljen blir redusert. Slik kan det statlege bidraget reelt bli over 50/66 pst. i prosjekta.

Vidareutvikling av nullvekstmålet

Regjeringa er i gang med å fastsetje eit vidareutvikla nullvekstmål med fokus på reduserte utslepp (lokale utslepp og klimagassutslepp), støy, framkomst og arealbruk. Staten stiller i byvekstforhandlingar krav til lokale styresmakter om at ein skal nå det til ein kvar tid gjeldande nullvekstmålet.

Auka statleg bidrag dersom lokale styresmakter ønskjer å fjerne rushtidsavgifta

Det har vore mange signal lokalt om at det er ønskje om å fjerne rushtidsavgifta som blei innført på Nord-Jæren i 2018 i tråd med Prop. 47 S (2016–2017). Fjerning av rushtidsavgifta vil krevje nytt samtykke frå Stortinget. I statsbudsjettet for 2020 har

Samferdselsdepartementet derfor foreslått ei fullmakt som opnar for at den innførte rushtidsavgifta kan fjernast dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak.

Dersom lokale styresmakter ønskjer å fjerne rushtidsavgifta raskt utan at heilskapen i pakken er vurdert, legg eg til grunn at dette skal sjåast på som eit første trinn i revideringa av pakken. Eg føreset då at lokale styresmakter på eit seinare tidspunkt vedtek eit samla opplegg som tek vare på heilskapen i pakken og krav om måloppnåing. Eg viser til nærmere omtale i Prop. 1 S (2019-2020), s. 134.

Regjeringa ønskjer å inngå ein byvekstavtale på Nord-Jæren og er derfor innstilt på å auke det statlege bidraget med inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden dersom det lokalt er ønskje om å inngå ein avtale utan rushtidsavgift, og dette lar seg realisere innanfor nullvekstmålet. Eg legg til grunn at eit bidrag på 50 mill. kr kan utbeta last i 2020 viss lokale styresmakter fattar eit slikt vedtak uavhengig av når ny byvekstavtale blir inngått.

Eiga handtering av store riksvegprosjekt

Riksvegprosjekta E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad kan takast ut av bypakken og overførast til porteføljen til Nye Veier AS i 2019 dersom det er eit lokalt ønskje. Tilbodet i dei pågåande reforhandlingane vil i så fall bli justert slik at statlege bidrag og bompengar til desse prosjekta blir tekne ut av byvekstavtalen. Prosjekta, inkl. finansieringsopplegg, vil eventuelt måtte vurderast på nytt av Nye Veier AS. Eventuelle kostnadsreduksjonar i desse prosjekta vil kunne medføre ytterlegare reduksjon i bompengane. I tillegg vil eventuelle bompengar på desse prosjekta bli kravd inn på etterskot.

Midlar til reduserte billettprisar

Regjeringa har foreslått ei årleg løvving på 300 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane. Samferdselsdepartementet legg til grunn at alle dei ni byområda som er omfatta av ordninga med byvekstavtale, får ein del av dette tilskotet. Dei fire største byområda, inkludert Nord-Jæren, kan få tildelt 50 mill. kr kvar i 2020. Eg viser til nærmare omtale i Prop. 1 S (2019-2020).

Krav om lokal eigendel på 20 pst.

Regjeringspartia sin bompengeavtale føreset ein fylkeskommunal/kommunal eigendel på 20 pst. av investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i nye bypakker. 50/50-prosjekta skal haldast utanfor berekninga. Bompengar kan ikkje finansiere eigendelen. Vidare skal berekninga av eigendelen ta utgangspunkt i investeringskostnader utan mva. Nye bypakker vurderast som nye dersom det ikkje allereie eksisterer ein bompengefinansiert bypakk i byområdet, eller om den allereie etablerte bypakka utvidast med nye prosjekt og/eller nye kommunar kjem inn i styringa av bypakka. Eg legg til grunn at kravet om lokal eigendel ikkje vil omfatte bypakken på Nord-Jæren ettersom denne pakka allereie er handsama i Stortinget. Dersom det blir tatt initiativ til nye prosjekt som i dag ikkje inngår i vedteken pakke, blir nye tiltak underlagt kravet om 20 pst. eigendel.

Auka fleksibilitet for bruk av statlege midlar

I tråd med regjeringspartia sin bompengeavtale har regjeringa i sitt forslag til statsbudsjett for 2020 foreslått grep for å auke fleksibiliteten for bruk av statlege midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor ein byvekstavtale. Dette er for å sikre at prosjekt og tiltak som gjev best mogleg måloppnåing blir gjennomførte. Det er foreslått å opne for at riksvegmidlar til sykkel-, gange- og kollektivtiltak i byområde med bymiljøavtalar/byvekstavtalar også kan nyttast på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Det er føreset att bruken blir avgrensa til investeringar i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal veg, og at ei

slik prioritering blir vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam eller aukar måloppnåinga i bymiljø-/byvekstavtalane samanlikna med riksvegtiltak.

Utviding av timesregel

For dei byområda som er aktuelle for byvekstavtale og som allereie har ein vedteken timesregel i sine bompengefinansierte bypakker, stiller regjeringa seg positiv til at timesregelen kan utvidast til ein tretimers-regel for bompasseringar på ettermiddagen. Ei slik endring vil berre bli innført dersom lokale styresmakter initierer og vedtek dette, og det er rom for det innanfor den økonomiske ramma for pakka. Det må òg vurderast nytt framlegg for Stortinget, dersom det er lokalpolitisk ønske om ei slik endring.

Porteføljestyring og kostnadskontroll

Eg vil understreke at prosjekta i porteføljestyrt bompengepakker/bypakker skal gjennomførast innanfor ei fastsett økonomisk ramme. Ev. kostnadsauke og inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. I dei største byområda med byvekstavtaler er det etablert ein praksis der bypakkene jamleg blir revidert. Ev. kostnadsauke etter fastsett styrings- og kostnadsramme i einskilde prosjekt og/eller inntektssvikt skal handterast i den løpende porteføljestyringa, og ikkje gjennom auka takstar og/eller forlenga innkrevjing. Det vil ikkje vere aktuelt framover å leggje fram reviderte pakker for Stortinget utelukkande for å dekkje inn kostnadsauke i einskilde prosjekt eller inntektssvikt som følgje av lågare trafikk enn føresett i desse byområda. Staten vil i framtidige byvekstavtaleforhandlingar og i reforhandling av eksisterande avtaler leggje vekt på at bypakkene blir dimensjonert til den faktiske inntektsstraumen. Dersom kostnadene i porteføljen overskrid forventa inntekter, vil staten leggje stor vekt på å redusere kostnadene i pakka. Det skal altså dokumenterast at inntektene frå ei bypakk faktisk kan finansiere alle prosjekt som ligg i pakka. Prosjekta i pakka må òg gå fram i prioritert rekkefølgje.

Eg ber om tilbakemelding om korleis dei lokale styresmaktene forheld seg til staten sitt tilbod på bakgrunn av regjeringspartia sin bompengeavtale.

Med helsing



Jon Georg Dale

Kopi
Fylkesmannen i Rogaland
Jernbanedirektoratet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Statens vegvesen

Adresseliste

Randaberg kommune
Rogaland fylkeskommune
Sandnes kommune
Sola kommune
Stavanger kommune

