

Vedlegg – orientering om revidert bompengeneinnkreving i Bymiljøpakken

Bakgrunn

Handlingsprogram 2025-2028 har med dagens bompengeneinnkrevingsopplegg en ubalanse mellom inntekter og utgifter på om lag 5 milliarder kroner. Det er flere årsaker til dette, og det har skjedd en rekke endringer i forutsetningene for pakken etter at den ble vedtatt i Stortinget i 2017, blant annet vesentlig høyere elbilandel enn forutsatt, lavere bompengeneinntekter som følge av både lavere trafikk og bortfall av rushtidsavgift, samt en betraktelig høyere kostnadsutvikling enn forutsatt grunnet blant annet den pågående krigen i Ukraina.

Bymiljøpakkens prosjektportefølje er satt opp i prioritert rekkefølge, og med 5 milliarder i ubalanse vil prosjektene E39 Figgjo-Ålgård og E39 Osli-Figgjo mangler finansiering. Disse to prosjektene har en total kostnad på 7,345 milliarder kroner, hvorav 5,433 milliarder kroner per i dag er forutsatt finansiert med bompenger.

Bymiljøpakkens styringsgruppe har i sitt møte 11.09.24 bedt administrasjonen arbeide videre med et alternativ med forlenget innkrevingsperiode for å bringe balanse i prosjektporteføljen. De lokale partene vil parallelt med den lokalpolitiske behandlingen av Handlingsprogram 2025-2028 få en egen sak om revidert bompengeneinnkreving til behandling.

Før lokalpolitisk behandling, må det faglige grunnlaget kvalitetssikres av Vegdirektoratet. Denne prosessen pågår nå og ventes ferdig i midten av november. Det understrekes at dette kun vil være en kvalitetssikring av tallgrunnlag og beregninger. Vegdirektorates vurdering av om et revidert innkrevingsopplegg er i tråd med gjeldende politiske føringer, vil først skje etter eventuell lokalpolitisk tilslutning til forslaget. Dersom Vegdirektoratets kvalitetssikring avdekker behov for justeringer, vil Handlingsprogrammet bli justert tilsvarende.

Revidert bompengeneinnkreving

Det reviderte bompengeneinnkrevingsopplegget vil bestå av tre hovedendringer:

1. Utvidet innkrevingsperiode

Gjennom å forlenge innkrevingsperioden ut 2038 vil Bymiljøpakken ha inndekning for hele prosjektporteføljen. Med andre ord vil det gjennom de økte bompengeneinntektene være rom for å finansiere E39-prosjektene Figgjo-Ålgård og Osli-Figgjo. Disse prosjektene er i gjeldende NTP forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger, og man vil dermed kunne «møte» NTP-forutsetningen om lokalt bompengebidrag.

2. Innføring av miljødifferensierte takster

Stortinget har åpnet opp for at byområder kan innføre miljødifferensierte takster, det vil si at takstene kan differensieres etter kjøretøyenes miljøegenskaper, og også innenfor kategorien nullutslippskjøretøy.

Ved å innføre miljødifferensierte takster, gjøres det ingen umiddelbare endringer. Endringen vil kun innebære at det gis en åpning for at lokale parter på et senere tidspunkt kan velge å gjøre vedtak om slike endringer. Endringene vil da måtte gjøres i samsvar med de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer og innenfor gjeldende rammer for gjennomsnittstakst, innkrevningstid og bompenggeopplegg i Bymiljøpakken.

Som et eksempel på en aktuell endring, har Bymiljøpakken mottatt forespørsel fra Norsk Lastebileierforbund, som ønsker at biogasskjøretøy i kategori 2 skal være fritatt for bomavgift. Denne henvendelsen ønsker Bymiljøpakken å vurdere som et ledd i en samlet vurdering knyttet til miljødifferensierte takster. Det legges nå opp til at Bymiljøpakken får varighet ut 2038 og den teknologiske utviklingen innenfor kjøretøysektoren er og har vært betydelig. Tilsvarende vil det være naturlig å tenke seg at ting kan se annerledes ut i fremtiden enn i dag, og det vurderes derfor som klokt å gi pakken mulighet til å gjøre ønskede takstjusteringer i fremtiden.

3. Justert låneramme

Rogaland fylkeskommune har garantiansvar for Bymiljøpakken, jfr St.prop 47S. Gjeldende garanti er i denne satt til 7 milliarder 2014-kroner. Gjennom byvekstavtalen fra 2019 ble maksimalt lånebeløp som kunne tas opp i pakken, fastsatt til 1,5 milliarder kroner.

Det er behov for å justere opp lånerammen noe sammenlignet med byvekstavtalens tak på 1,5 milliarder kroner, for å kunne gjennomføre prosjektene slik de ligger i utkast til Handlingsprogram 2025-2028. Dette vil ikke minst gjelde oppstart av Smiene-Harestad og Figgjo-Ålgård, hvor det i Nasjonal Transportplan 2025-2028 er omtalt at disse kan være aktuelle for oppstart i første seksårsperiode, dersom det prioriteres bompenger til oppstart.

Det legges opp til at det i saken om revidert bompenggeinnkreving skisseres en låneramme på 3,5 milliarder kroner.