Statens vegvesen

BOMPENGESELSKAP NORD AS
Kongens gate 43

8514 NARVIK

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Vegdirektoratet	Siv Johanne Wisthus-Nohr / 75552962	22/140247-11		07.07.2023

Takstvedtak for Bypakke Bodø fase 2

Vegdirektoratet har mottatt søknad av 22. juni d.å. fra Bompengeselskap Nord AS, om takstvedtak for prisjustering av takstene og redusert rabatt fra 50 pst. til 30 pst. for nullutslippskjøretøy i prosjektet Bypakke Bodø.

Bypakke Bodø fase 2 med forlenget innkrevingsperiode og økt gjennomsnittstakst er omtalt i Prop. 61 S (2021-2022), jf. innst. 269 S (2021-2022) og vedtatt i Stortinget 10. mai 2022.

Det foreslåtte takstopplegget har fått tilslutning både fra Nordland fylkeskommune og Bodø kommune. Innføring av redusert rabatt for nullutslippskjøretøy fra 50 pst. til 30 pst. og fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene, er basert på de lokale vedtakene fra fylkestinget i Nordland av 12.06.2023 sak 113/2023 og Bodø kommune av 15.06.2023 sak 23/92, jf. vedlegg.

Takster for nullutslippskjøretøy
Det vises til stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2022-2023)/Innst. 13 S (2022-2023), romertallsvedtak XVII: «Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter.»

Etter Vegdirektoratets vurdering er vilkårene for å kunne innføre redusert rabatt fra 50 pst. til 30 pst. for nullutslippskjøretøy for Bypakke Bodø oppfylt. I tråd med de lokalpolitiske vedtak legges det til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 30 pst. rabatt av ordinær takst fratrukket brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt

og blir ikke belastet bompenger. Rabattene for nullutslippskjøretøy krever gyldig brukeravtale og brikke.

Nullutslippskjøretøy er fellesbetegnelse for elbiler og hydrogenbiler. Uten gyldig avtale og brikke, vil nullutslippskjøretøy bli belastet ordinær takst på lik linje med andre kjøretøy.

Justering av grunntakster i forhold til gjennomsnittstakst
Med utgangspunkt i stortingsbehandlingen av Prop. 61 S (2021-2022), jf. innst. 269 S (2021-2022), er det fastsatt en gjennomsnittstakst for prosjektet med tilskudd på kr 10,90 i 2022-prisnivå. Bypakke Bodø er omfattet av ordningen med tilskudd til reduserte bompengetakster. Det vil si at takstene i proposisjonen er vedtatt med forutsetning av årlige tilskudd til reduserte takster.

Justert takst etter konsumprisindeksen er på 6,70 pst. i 2023-prisnivå (fra mai 2022 til mai 2023). Med utgangspunkt i dette, godkjenner Vegdirektoratet følgende takst- og rabattopplegg for Bypakke Bodø i en situasjon med tilskudd:

Tabell 1: Reduserte takster med tilskudd i 2023-kr

Bomstasjoner (7)	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Jernbaneveien, Rønvikveien, Kirkeveien, Junkerveien, Skjæringa, Gamle riksveg og Bodøtunnelen	Kr 21	Kr 48

Ordinære takster
Dersom tilskuddsordningen helt eller delvis faller bort, gis bompengeselskapet mulighet til å øke takstene til ordinært nivå. For å nå ordinær gjennomsnittstakst må den fastsatte gjennomsnittstaksten fra proposisjonen økes med om lag 1kr for å holde bompengebidraget som forutsatt. Det betyr at grunntakstene må øke med om lag 1 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 og 2 kr for kjøretøy i takstgruppe 2, jf. Prop. 61 S (2021-2022), jf. tabell 2.

Vegdirektoratet skal på vanlig måte godkjenne en eventuell reversering av takstene.

Tabell 2: Ordinære takster uten tilskudd i 2023-kr

Bomstasjoner (7)	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Jernbaneveien, Rønvikveien, Kirkeveien, Junkerveien, Skjæringa, Gamle riksveg og Bodøtunnelen	Kr 22	Kr 50

Følgende takstgrupper gjelder:
- Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg.
- Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg.

Følgende rabatter gjelder for kjøretøy med gyldig brukeravtale og brikke:
- 20 pst. brikkerabatt for kjøretøy i takstgruppe 1.
- Timesregel og passeringstak på 80 betalbare passeringer per kalendermåned for takstgruppe1 og takstgruppe 2.
- 30 pst. rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1.
- 100 pst. rabatt nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2.

Det gis fritak ifølge enhver tids gjeldende takstretningslinjer. Per i dag gjelder følgende:
- Uniformerte og sivile utrykningskjøretøy
- Kollektivtransportkjøretøy i rute
- NATO-kjøretøy i øvelse
- Forflytningshemmede med parkeringsbevis, begrenset til bomringer

Fritak kan gis etter søknad og betinget gyldig brukeravtale med en AutoPASS-utsteder om bruk av brikke. Kjøretøy som er godkjent som utrykningskjøretøy i Autosys er unntatt krav om søknad.

Innvilget fritak gjelder vedtaksdato og har ikke tilbakevirkende kraft.

Fritak for forflytningshemmede i bomringer forutsetter framlegg av parkeringsbevis og vedtak om innvilget parkeringstillatelse i henhold til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Parkeringstillatelsen må ha en gyldighet på minst 2 år. Vedtaket om parkeringstillatelse og brukeravtalen skal stå i samme navn. Fritaket kan ikke knyttes til kjøretøy i næringsvirksomhet.

Hvert fritak skal kun knyttes til ett kjøretøy og en brukeravtale. Unntaket er når vedtak om parkeringstillatelse gjelder for personer under 18 år, hvor fritak kan knyttes til foresatte/verge og inntil to kjøretøy totalt.

Takstvedtaket skal annonseres av Bompengeselskap Nord AS senest 4-6 uker før gjennomføring. I annonseteksten skal det orienteres om at det er mulig å klage på takstvedtaket, og at Samferdselsdepartementet er klageinstans.

Endringen forventes iverksatt når kunngjøringen er gjennomført.

Brukerfinansiering
Med hilsen

Åge K. Jensen
avdelingsdirektør

Siv J. Wisthus-Nohr

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Journalpost:23/46431
Arkivsak: 21/2408-4

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
180/2023	Fylkesrådet	16.05.2023
113/2023	Fylkestinget	12.06.2023
	Komite for samferdsel	12.06.2023

Justering av takster i Bypakke Bodø

Sammendrag
Bypakke Bodø fase 1 og fase 2 ble stortingsbehandlet i hhv. 2014 og 2022. Første spadetak i bypakken skjedde vinteren 2015. I alle bypakker har Stortinget fastsatt målsetninger om nullvekst i biltrafikken. For å lykkes med dette kreves store investeringer i både kollektivsystem og infrastruktur for gående og syklende. Det er besluttet at bilistene skal bidra til finansiering av bypakken gjennom bompengebetaling.

Bypakken er fremdeles under realisering, og det gjenstår en rekke prosjekter av forskjellig omfang og formål før pakken er ferdigstilt. På grunn av høy elbil-andel, høy prisstigning og høyere renter er ikke dagens bompengeinntekter tilstrekkelig for å sikre gjennomføringen av Bypakke Bodø som planlagt.

For å styrke økonomien i Bypakke Bodø foreslås det derfor to konkrete grep knyttet til justering av takstene. Oppnådd gjennomsnittstakst ved passering av bom er nøkkelen til at nødvendige inntekter kan kreves inn til bypakken. Høy og voksende elbil-andel har gitt press på økonomien og det foreslås derfor redusert rabatt for elbiler i takstgruppe 1 – fra dagens nivå på 50 % av ordinær takst og ned til 30 %. Videre anbefales det at Bompengeselskap Nord får fullmakt til å justere takstene i tråd med utviklingen i konsumprisindeksen, slik som forutsatt i stortingsproposisjonen for fase 2 av bypakken.

Bakgrunn
Bypakke Bodø fase 1 ble behandlet i Stortinget november 2014 gjennom Prop. 131 S (2013-2014) og Innst. 27 S (2014-2015). Det ble her vedtatt at Bypakke Bodø skulle gjennomføres som en delvis bompengefinansiert prosjektpakke. Finansieringen ble basert på innkreving av bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Bompengedelen utgjorde i overkant av 70 % av finansieringen. Innkrevingsperioden ble satt til 15 år.

Bypakke Bodø fase 2 ble behandlet i Stortinget i mai 2022 gjennom Prop. 61 S (2021-2022) og Innst. 269 S (2021-2022). Fase 2 er en revisjon av den allerede eksisterende Bypakke Bodø og innebærer økt gjennomsnittstakst og forlenget innkrevingsperiode (fra 15 til 20 år). Det reviderte finansieringsopplegget skal bidra til at prosjekter og tiltak i Bypakke Bodø kan gjennomføres, og til å realisere flere tiltak for gående og syklende, trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og miljø. Ved vedtak av fase to ble samlet bompengeandel av finansieringen

ca. 76 %.

Fase 1 og fase 2 har en total kostnadsramme på om lag 4,6 milliarder 2022-kr:

- Statlige midler: 660 millioner kr.
- Fylkeskommunale midler: 76 millioner kr.
- Kommunale midler: 138 millioner kr.
- Refusjon av merverdiavgift: 213 millioner kr.
- Bompenger: 3 441 millioner kr.

Bypakke Bodø har en innkrevingsperiode på 20 år, og innkrevingen startet i 2015 og vil pågå fram til 2035.

Problemstilling
Bompengeinntektene til Bypakke Bodø er lavere enn forventet. Inntekter i bypakken har direkte sammenheng med oppnådd gjennomsnittstakst. Gjennomsnittstaksten ved passeringer påvirkes av forhold som f.eks. timesregel, månedstak, elbil-rabatt og andel elbiler.

I Prop. 61 S (2021-2022) ble det lagt til grunn en takstøkning i bypakken som hadde til hensikt å oppnå en gjennomsnittstakst på om lag 10,90 2022-kr. Nye takster ble iverksatt fra 1. september 2022. Den faktiske gjennomsnittstaksten i bypakken ligger nå på omtrent 9,60 kr. Beregnede trafikktall har stemt godt overens med de reelle trafikktallene (gjennomsnittlig ÅDT). Elbil-andelen av alle passeringer øker stadig, og er nå på 24,7 %. Elbil-rabatten i bypakken er 50 % av normal takst. Økt elbil-andel er hovedforklaringen på at gjennomsnittstaksten er lavere enn forutsatt.

Dagens gjennomsnittstakst er med bakgrunn i gitte renteforutsetninger, eksisterende lån og høy elbil-andel, ikke tilstrekkelig til å kunne finansiere hele den vedtatte porteføljen av prosjekter i bypakken. Med dagens forutsetninger er bypakken beregnet til å være underfinansiert med om lag 600 mill. kr.

Dersom Bypakke Bodø skal kunne gjennomføres som forutsatt må inntektene fra bompenger økes. Det foreslås i denne saken to forskjellige tiltak for å styrke inntektene: Redusert elbil-rabatt fra 50 % av ordinær takst til 30 % og at Bompengeselskap Nord gis fullmakt til å foreta årlig KPI-justering av takster slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

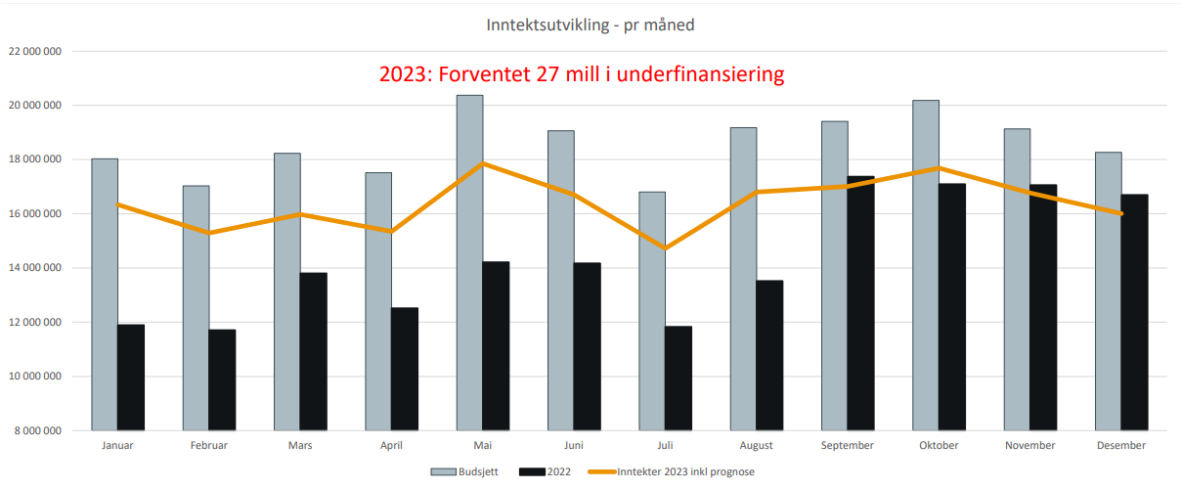
Dersom det ikke innføres tiltak for å styrke inntektene, vil prosjektporteføljen måtte tas betydelig ned.

Drøfting
For å kunne finansiere tiltakene i bypakken er det i Prop. 61 S (2021-2022) forutsatt en gjennomsnittstakst på 10,90 kr ved passering av bom. Det er i dette lagt til grunn trafikktall på om lag 56 100 kjøretøy pr. døgn gjennom bommene. Det er videre åpnet for en årlig konsumprisjustering (KPI) av takstene, slik at inntektene kan holde tritt med den generelle prisutviklingen i samfunnet.

Den oppnådde gjennomsnittstaksten i bypakken ligger i dag på ca. 9,60 kr. Dette er betydelig lavere enn den forutsatte inntjeningen, og vil ikke være tilstrekkelig til å finansiere de

planlagte investeringene i Bypakke Bodø fase 2.

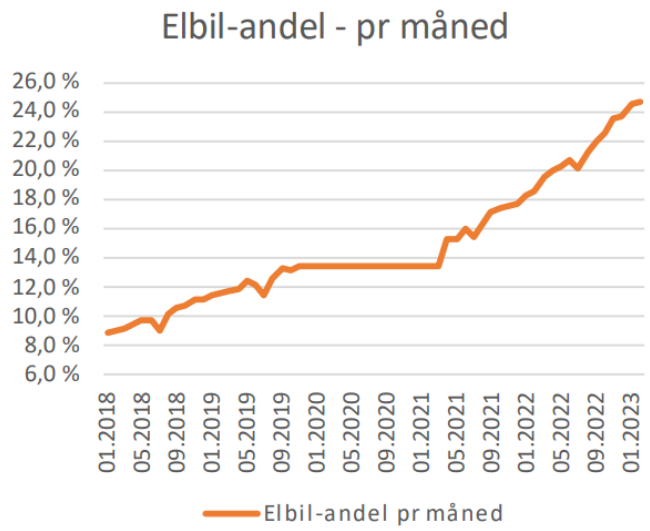
Figuren under viser inntektsutviklingen i bypakken (kilde Statens vegvesen):



Figur 1: Inntektsutvikling

Trafikktallene (ant. kjøretøy pr. døgn gjennom bommene) er omtrent som forutsatt i proposisjonene for Bypakke Bodø. Hovedårsaken til lav oppnådd gjennomsnittstakst er andelen elbiler. Da grunnlagsmaterialet for Prop. 61 S (2021-2022) ble utarbeidet, var elbil-andelen av passeringene gjennom bommene på kun 10 %. Andelen el-biler er raskt økende. Så langt i 2023 utgjør elbil-andelen hele 24,7 %. På samme tid i fjor var andelen 18,4 %. Nye prognoser (NB2023) viser at det for takstgruppe 1 er forventet en elbil-andel på 60 % i 2030 og økende til 80 % i 2035. Med andre ord vil elbiler utgjøre den største andelen av passeringer i bypakken ila. relativt få år.

Figuren under viser utviklingen av andel elbil-passeringer gjennom bommene i bypakken (kilde Statens vegvesen):



Figur 2: Andel elbiler

Alle kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt kjøretøy i kjøretøykategori M1 (biler for persontransport med maks 8 sitteplasser i tillegg til førersetet – typisk bobiler og enkelte andre større personbiler)) med bompengeavtale og elektronisk brikke oppnår 20 % rabatt i bypakken (brikkerabatt). I tillegg har elbiler i takstgruppe 1 en rabatt på 50 % av ordinær takst etter brikkerabatt. Den store og økende elbil-andelen bidrar derfor til å sette økonomien i bypakken under press. Elektriske biler i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg, ekskl. kjøretøy i kjøretøykategori M1) har 100 % rabatt. Slike kjøretøy er i dag relativt fåtallige og har derfor beskjeden innflytelse på inntektene.

Det er med virkning fra 1. januar 2023 åpnet opp for at det for lette nullutslippskjøretøy (takstgruppe 1) kan fastsettes en takst på opptil 70 % av ordinær takst. Elbiler vil da oppnå 30 % rabatt i stedet for dagens 50 %. Den eksisterende brikkerabatten vil opprettholdes tilsvarende som i dag. Med bakgrunn i at andelen elbiler allerede er langt høyere enn da grunnlagsmaterialet for Bypakke Bodø fase 2 ble utarbeidet og at elbil-andelen fortsatt er i rask vekst, bør elbil-rabatten reduseres til 30 % av ordinær takst. Den høye elbil-andelen taler for at også denne delen av kjøretøyparken i større grad må bidra til finansieringen av bypakken. Innføring av redusert rabatt for elbiler vil bidra til at de ordinære takstene i bypakken kan holdes på et lavere nivå, enn dersom rabatten opprettholdes på dagens nivå med 50 % rabatt. Uendret elbil-rabatt vil medføre høyere ordinære takster og at en større kostnadsbyrde legges over på en stadig minkende andel fossilbiler. Dette har også en sosial slagside, da det ofte er innbyggere med svak økonomi som fortsatt kjører fossilbil.

I Prop. 61 S (2021-2022) er det lagt til grunn at takstene i Bypakke Bodø skal justeres i samsvar med den generelle prisutviklingen (KPI). Bompengetakstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten i bypakken blir som forutsatt i stortingsbehandlingen - dvs. med 10,90 2022-kr som utgangspunkt. Dette er da også i overensstemmelse med «Takstretningslinjer for bompengeinnkreving på offentlig veg», fastsatt av Vegdirektoratet i juli 2022. Eventuelle takstendringer krever tilslutning fra lånegarantistene, som i dette tilfellet er Bodø kommune og Nordland fylkeskommune. Justering av takster knyttet til KPI, kan på bakgrunn av dette anses for å være av relativt teknisk og rutinemessig art. Det anbefales at Bompengeselskap Nord gis fullmakt til å foreta årlig KPI-justering av takstene.

Konsekvensene for bypakken dersom inntektene ikke styrkes, vil være kutt i prosjektporteføljen og nedskalering av tiltakene. Tiltak som ikke kan realiseres nå, vil sannsynligvis ikke bli bygget på lang tid. Det er blant annet derfor viktig at flest mulig tiltak i bypakken kan finansieres i sammenheng med at bypakken er etablert og har en organisasjon som kan gjennomføre tiltakene. Redusert prosjektportefølje vil bety en lavere måloppnåelse i bypakken knyttet til viktige mål som nullvekst i trafikken, tilrettelegging for kollektivtrafikk, syklende og gående samt ivaretakelse av klima- og miljøhensyn.

Det er nylig blitt kjent at Statens vegvesen i arbeidet med prioriteringer til ny NTP for perioden 2025-2036, ønsker å fase ut ordningen «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet. Ordningen omfatter fire bypakker: Bypakke Bodø, Bypakke Harstad, Førdepakken og Haugalandspakken. I 2022 mottok Bypakke Bodø 23,1 mill. kr i støtte fra denne ordningen. Tilskuddet er viktig for økonomien i bypakken. Ny NTP vedtas i 2024 og dersom tilskuddet bortfaller forventes det at dette vil ha effekt fra 2025. Det er svært uheldig dersom staten bidrar til å svekke økonomien og reduserer muligheten til å oppnå målene i bypakken. Det må jobbes politisk for å unngå at dette blir resultatet.

Medvirkning
Medvirkningsrådene har vært forespurt om å komme med innspill til saken. Det er mottatt innspill fra eldrerådet.

Fylkesrådets vurdering
Prop. 61 S (2021-2022) for Bypakke Bodø fase 2 ble behandlet av Stortinget i mai 2022. Hoveddelen av finansieringen i Bypakke Bodø kommer fra bompenger. Status i dag er at inntektene fra bompenger er lavere enn forutsatt. Lave inntekter har sammenheng med at oppnådd gjennomsnittstakst ved passering av bom, er betydelig lavere enn forutsatt i proposisjonen. Andelen elbiler gjennom bommene i bypakken er nå på ca. 25 %. Da grunnlagsmaterialet for proposisjonen ble utarbeidet, var elbil-andelen gjennom bommene på kun 10 %. Med 50 % rabatt for elbiler, forklarer dette i hovedsak hvorfor gjennomsnittstaksten er såpass lav og de tilsvarende lavere inntektene enn forutsatt.

Hvis inntektene over tid fortsetter å være lavere enn beregnet, vil bypakken bli kraftig underfinansiert og prosjektporteføljen kunne bli merkbart redusert. Dette vil gå ut over måloppnåelsen i bypakken og medføre at flere viktige og etterspurte prosjekter ikke kan realiseres.

For å sikre prosjektgjennomføringen i bypakken, er det nødvendig å øke inntektene. Dette kan skje gjennom justering av takstene. Det viktigste grepet som foreslås gjennom denne saken, er redusert rabatt for elbiler, fra 50 % rabatt til 30 %. Elbiler vil da betale 70 % av ordinær takst. I tillegg kommer 20 % brikkerabatt. Det vil derfor fremdeles oppnås en betydelig rabatt for elbiler. Andelen elbiler øker fortsatt raskt, og vil innen ganske få år utgjøre den største komponenten i kjøretøyparken. Det er derfor vanskelig å komme utenom redusert rabatt for elbiler, dersom inntektsgrunnlaget for bypakken skal opprettholdes.

Gjennomsnittstakst for bypakken og KPI-justering av takstene er fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 61 S (2021-2022). Det anbefales derfor at Bompengeselskap Nord gis fullmakt til å foreta årlig KPI-justeringer av takster, da dette vil forenkle og effektivisere saksgangen.

Det er viktig å ha respekt og forståelse for at bompenger utgjør en merkbar kostnad for mange i samfunnet, og at takstøkningene ikke kan bli for omfattende. Takstene i Bypakke Bodø er imidlertid relativt moderate, sammenlignet med en del andre steder i landet. Takstøkninger knyttet til opprettholdelse av gjennomsnittstakst og KPI-justering, bør derfor likevel være håndterbare for de aller fleste trafikanter.

Det framstår som svært uheldig at det er kommet signaler om mulig kutt av det statlige tilskuddet for reduserte bompengetakster på post 73 i statsbudsjettet. Tilskuddet har stor betydning for økonomien i bypakken. Det må jobbes politisk for å forhindre at tilskuddet bortfaller.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune
<u>Økonomiske og personellmessige konsekvenser</u>
Nordland fylkeskommune er sammen med Bodø kommune, garantister for Bompengeselskap Nord sitt låneopptak ved utbygging av Bypakke Bodø. Fylkeskommunen har stilt garanti for Bypakke Bodø/Veipakke Salten innenfor en ramme på 935 mill. kr.

Fylkeskommunen har derfor en økonomisk interesse av at inntektene i Bypakke Bodø er tilstrekkelig for at bompengeselskapet kan betjene sitt lån og at fylkeskommunen ikke må tre inn i garantiansvaret.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Nordland fylkesting forutsetter at «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet blir videreført også i neste periode av Nasjonal transportplan (NTP).
2. Nordland fylkesting vedtar at elbil-rabatten i Bypakke Bodø for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 reduseres fra 50 % til 30 % av ordinær takst etter brikkerabatt.
3. Nordland fylkesting gir fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

Bodø den 16.05.23

Elin Dahlseng Eide	Monika Sande
fylkesrådsleder	fylkesråd for transport og infrastruktur
sign	sign

16.05.2023 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

12.06.2023 Fylkestinget

Stig Tore Skogsholm, Høyre, la fram Høyre og Fremskrittspartiets alternativ forslag til punkt 3 :
Alternativt til punkt 3:
Nordland fylkesting er sterkt bekymret for økende bo- og levekostnader. Med bakgrunn i dette økes ikke bompengetakstene. Underfinansieringen av Bypakke Bodø løses gjennom kutt i gjenstående prosjektportefølje i Bypakke Bodø fase 2. Primært kutt eller reduksjon i prosjektet RV. 80 Trefelten (Hunstadmoen-Bodøelv).

Samferdselskomiteens innstilling ble lagt fram av skyggesaksordfører Svein Nilsen, Senterpartiet:

1. Nordland fylkesting forutsetter at «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet blir videreført også i neste periode av Nasjonal transportplan (NTP).
2. Nordland fylkesting vedtar at elbil-rabatten i Bypakke Bodø for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 reduseres fra 50 % til 30 % av ordinær takst etter brikkerabatt.
3. Nordland fylkesting gir fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

Votering i plenum

Samferdselskomiteens innstilling punkt 1 og 2 vedtatt med 38 stemmer mot 4 (4 Fremskrittspartiet)

Samferdselskomiteens innstilling punkt 3 vedtatt med 28 stemmer (12 Arbeiderpartiet, 12 Senterpartiet, 3 Rødt, 2 Miljøpartiet De Grønne, 2 SV-Sosialistisk Venstreparti)
mot endringsforslag fra Høyre og Fremskrittspartiet til punkt 3 som fikk 14 stemmer (7 Høyre, 4 Fremskrittspartiet, 3 Rødt) og falt.

Permisjoner
Per Christian B. Jacobsen, Arbeiderpartiet
Edel-Marie Haukland, Kristelig Folkeparti
Arne Ivar Mikalsen, Venstre

FT 113/2023

Vedtak

1. Nordland fylkesting forutsetter at «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet blir videreført også i neste periode av Nasjonal transportplan (NTP).
2. Nordland fylkesting vedtar at elbil-rabatten i Bypakke Bodø for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 reduseres fra 50 % til 30 % av ordinær takst etter brikkerabatt.
3. Nordland fylkesting gir fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

Vedlegg

Tittel	DokID
Innspill fra Nordland eldreråd til FT-sak 1132023 om	884238

Justering av takster i Bypakke Bodø

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
23/55	Formannskapet	08.06.2023
23/92	Bystyret	15.06.2023

Bypakke Bodø - justering av takster

Bystyrets behandling i møte den 15.06.2023:

Forslag

Fra Joakim Sennesvik på vegne av H og FRP:
Alternativt pkt. 3:

Bystyret i Bodø kommune er sterkt bekymret for økende bo- og levekostnader i Bodø. Med bakgrunn i dette økes ikke bompengetakstene. Underfinansieringen av Bypakke Bodø løses gjennom kutt i gjenstående prosjektportefølje i Bypakke Bodø fase 2. Primært kutt eller reduksjon i prosjektet RV. 80 Trefelten (Hunstadmoen-Bodøelv).

Fra Andreas Tymi, R:

Alternativt punkt 3 og nytt punkt 4:

3. Bompengetakstene økes ikke. Dersom bompengetakstene i fremtiden skal økes skal det foreslås konkrete summer og vedtas av bystyret i Bodø og Nordland fylkesting.

4. For å finansiere restsum i prosjektet skyter staten, fylkeskommunen og kommunen inn investeringsmidler tilsvarende kostnaden over beregnet inntekt fra bompenger. Bodø kommune igangsetter forhandlinger for å få til dette umiddelbart. Kostnadsfordelingen beregnes etter andel av veiansvar i Bypakke Bodø til sammen. Bodø kommune lånefinansierer sin andel som innarbeides i budsjett- og økonomiplan 2024-2027.

Votering

Innstillingens punkt 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.
Forslag fra Tymi punkt 3 fikk 3 stemmer og falt (3R)
Forslag fra Sennesvik fikk 13 stemmer og falt (10H, 3FRP)
Innstillingens punkt 3 ble vedtatt mot 14 stemmer (10H, 3FRP, 1UAVH)
Forslag fra Tymi punkt 4 fikk 3 stemmer og falt (3R)

Vedtak

1. Bystyret i Bodø kommune forutsetter at «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet blir videreført også i neste periode av Nasjonal transportplan (NTP).

2. Bystyret i Bodø kommune vedtar at elbil-rabatten i Bypakke Bodø for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 reduseres fra 50 % til 30 % av ordinær takst etter brikkerabatt.

3. Bystyret i Bodø kommune gir fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

Formannskapets behandling i møte den 08.06.2023:

Forslag

Fra Tommy Wisth på vegne av H og FRP:
Alternativt pkt. 3:

Bystyret i Bodø kommune er sterkt bekymret for økende bo- og levekostnader i Bodø. Med bakgrunn i dette økes ikke bompengetakstene. Underfinansieringen av Bypakke Bodø løses gjennom kutt i gjenstående prosjektportefølje i Bypakke Bodø fase 2. Primært kutt eller reduksjon i prosjektet RV. 80 Trefelten (Hunstadmoen-Bodøelv).

Votering

Innstillingens punkt 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens punkt 3 ble vedtatt med 7 stemmer (2SP, 1AP, 1MDG, 1SV, 1V), mot 2 stemmer for forslag fra Wisth (1H, 1FRP).

En representant stemte mot punkt 3 (1R)

Formannskapets innstilling

1. Bystyret i Bodø kommune forutsetter at «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet blir videreført også i neste periode av Nasjonal transportplan (NTP).

2. Bystyret i Bodø kommune vedtar at elbil-rabatten i Bypakke Bodø for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 reduseres fra 50 % til 30 % av ordinær takst etter brikkerabatt.

3. Bystyret i Bodø kommune gir fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

Kommunedirektørens forslag til innstilling

1. Bystyret i Bodø kommune forutsetter at «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene» på post 73 i statsbudsjettet blir videreført også i neste periode av Nasjonal transportplan (NTP).

2. Bystyret i Bodø kommune vedtar at elbil-rabatten i Bypakke Bodø for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 reduseres fra 50 % til 30 % av ordinær takst etter brikkerabatt.

3. Bystyret i Bodø kommune gir fullmakt til Bompengeselskap Nord til å foreta årlige KPI-justeringer av takstene slik som forutsatt i Prop. 61 S (2021-2022).

Hva aktualiserer saken?

Bompengeinntektene til Bypakke Bodø er lavere enn forventet. Pr. mars 2023 er Bypakke Bodø beregnet til å være underfinansiert med rundt 600 millioner kroner. Inntektene i Bypakken har direkte sammenheng med oppnådd gjennomsnittstakst. Gjennomsnittstaksten beskriver inntekt pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 [1]og takstgruppe 2[2]. I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på kr 10,90 (2022-kroner). Faktisk gjennomsnittsinntekt er i dag på kr 9,60. Dette er ikke tilstrekkelig til å finansiere de planlagte investeringene i Bypakke fase 2 med gitte renteforutsetninger, trafikkmengde og eksisterende lån. For å kunne realisere alle planlagte investeringer er det nødvendig å øke takstene. Takstendringer krever tilslutning fra lånegarantistene, som er Nordland fylkeskommune og Bodø kommune.

Gjennom tildelingsbrev til Vegdirektoratet og Statens vegvesen ble det fra 03.01.2023 åpnet for at det for lette nullutslippskjøretøy kan fastsettes en takst på inntil 70 % av ordinær takst. Dette taket var tidligere 50 %. Dette gjelder både for eksisterende og framtidige bompengeprosjekter. En av årsakene til underfinansieringen av Bypakken er at elbilandelen er langt høyere enn forutsatt i proposisjonen.

Fylkesrådet i Nordland skal behandle likelydende innstilling som innstillingen i denne saken i sin innstilling til Fylkestinget 12.6.2023.

Sammendrag

Bypakke Bodø fase 1 og fase 2 ble stortingsbehandlet i hhv. 2014 og 2022. I alle bypakker har Stortinget fastsatt målsetninger om nullvekst i biltrafikken. For å lykkes med dette kreves store investeringer i både kollektivsystem og infrastruktur for gående og syklende. Det er besluttet at bilistene skal bidra til finansiering av Bypakken gjennom bompengebetaling.

Bypakken er fremdeles under realisering, og det gjenstår en rekke prosjekter av forskjellig omfang og formål før pakken er ferdigstilt. På grunn av høy elbil-andel, høy prisstigning og høyere renter er ikke dagens bompengeinntekter tilstrekkelig for å sikre gjennomføringen av Bypakke Bodø som planlagt.

---

[1] Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt kjøretøy i kjøretøykategori M1 (biler for persontransport med maks 8 sitteplasser i tillegg til førersetet – typisk bobiler og enkelte andre større personbiler)
[2] Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg, ekskl. kjøretøy i kjøretøykategori M1

For å styrke økonomien i Bypakke Bodø foreslås det derfor to konkrete grep knyttet til justering av takstene. Oppnådd gjennomsnittstakst ved passering av bom er nøkkelen til at nødvendige inntekter kan kreves inn til Bypakken. Høy og voksende elbil-andel har gitt press på økonomien og det foreslås derfor redusert rabatt for elbiler i takstgruppe 1 – fra dagens nivå på 50 % av ordinær takst og ned til 30 %. Videre anbefales det at Bompengeselskap Nord får fullmakt til å justere takstene i tråd med utviklingen i konsumprisindeksen, slik som forutsatt i stortingsproposisjonen for fase 2 av Bypakken.

Saksopplysninger

Bypakke Bodø fase 1 ble behandlet i Stortinget november 2014 gjennom Prop. 131 S (2013-2014) og Innst. 27 S (2014-2015). Det ble her vedtatt at Bypakke Bodø skulle gjennomføres som en delvis bompengefinansiert prosjektpakke. Finansieringen ble basert på innkreving av bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Bompengedelen utgjorde i overkant av 70 % av finansieringen. Innkrevingsperioden ble satt til 15 år.

Bypakke Bodø fase 2 ble behandlet i Stortinget i mai 2022 gjennom Prop. 61 S (2021-2022) og Innst. 269 S (2021-2022). Fase 2 er en revisjon av den allerede eksisterende Bypakke Bodø og innebærer økt gjennomsnittstakst og forlenget innkrevingsperiode (fra 15 til 20 år). Det reviderte finansieringsopplegget skal bidra til at prosjekter og tiltak i Bypakke Bodø kan gjennomføres, og til å realisere flere tiltak for gående og syklende, trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og miljø. Ved vedtak av fase 2 ble samlet bompengeandel av finansieringen ca. 76 %.

Fase 1 og fase 2 har en total kostnadsramme på om lag 4,6 milliarder 2022-kr:

- Statlige midler: 660 millioner kr.
- Fylkeskommunale midler: 76 millioner kr.
- Kommunale midler: 138 millioner kr.
- Refusjon av merverdiavgift: 213 millioner kr.
- Bompenger: 3 441 millioner kr.

I alle bypakker har Stortinget fastsatt målsetninger om nullvekst i biltrafikk. For å lykkes med dette kreves store investeringer i både kollektivsystem og infrastruktur for gående og syklende. Det er besluttet at bilistene skal bidra til finansiering av Bypakke Bodø gjennom bompengebetaling.

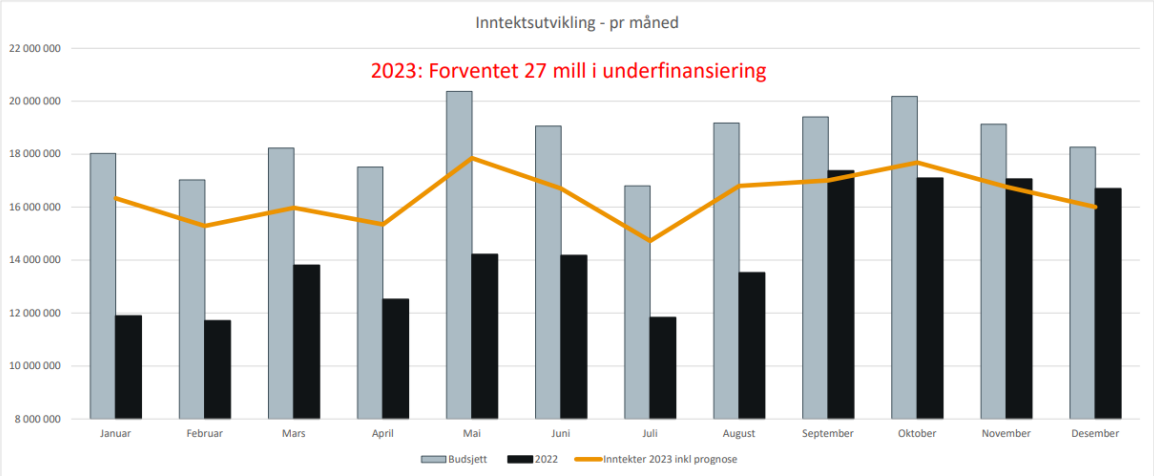
Bompenger har flere formål:

- Redusere personbiltrafikken
- Redusere klimagassutslipp
- Øke fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Forbedre bymiljøet

Siden innføringen av Bypakke Bodø i 2014 er det bygd

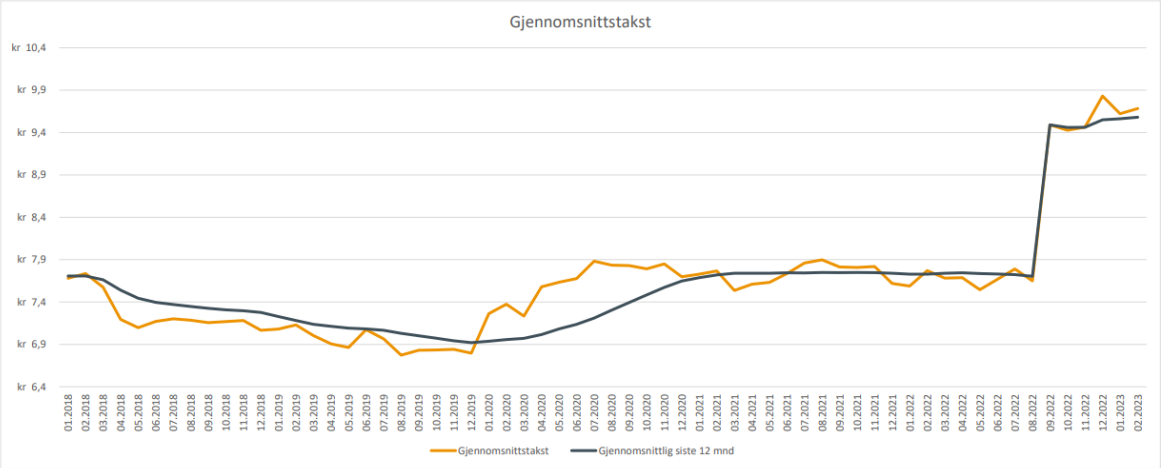
- 16 425 m ny veg
- 10 rundkjøringer
- 9 planskilte kryss for myke trafikanter
- 51 bussholdeplasser
- 17 917 m fortau, både med og uten sykkelfelt

Figur 1 viser inntektsutviklingen i Bypakke Bodø for 2022, og forventet inntektsutvikling for 2023. Grafen viser at inntektene er lavere enn forventet.



Figur 1 Inntektsutviklingen viser lavere inntekter enn budsjettert (SVV, 2023)

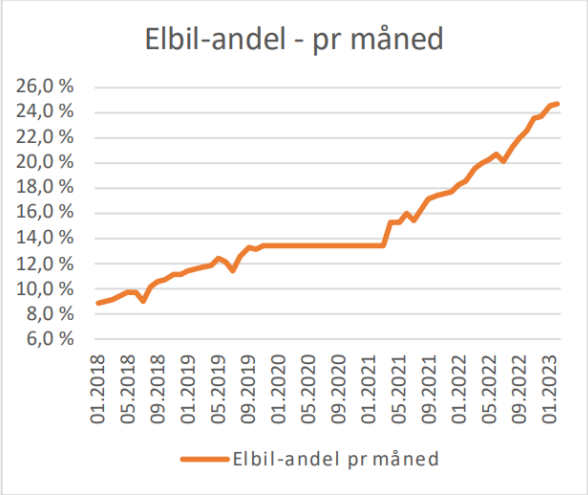
Figur 2 viser utviklingen i gjennomsnittstakst fra 2018-2023. Det er i proposisjonen lagt til grunn en gjennomsnittstakst på kr 10,90 (2022-kroner). Faktisk gjennomsnittsinntekt er i dag på kr 9,60. Dette er ikke tilstrekkelig til å finansiere de planlagte investeringene i Bypakke fase 2.



Figur 2 Gjennomsnittstaksten er lavere enn lagt til grunn i proposisjonen (SVV, 2023)

Videre er trafikktallene noe lavere enn forutsatt, mens driftskostnadene er høyere på grunn av økte system- og operatørkostnader.

Elbilandelen i Bodø var på ca. 10 % når grunnlagsmaterialet for proposisjonen ble utarbeidet. Andelen har økt jevnt, og ligger i 2023 på ca. 25 %. Prognoser tilsier at andelen vil være ca. 60 % i 2030 og 80 % i 2035 for takstgruppe 1. Elektriske biler i takstgruppe 2 har 100 % rabatt per i dag. I 2035 vil elektriske biler i takstgruppe 2 utgjøre om lag 20 %. Et mål med innføring av bompenger i bypakkene er å bidra til mindre biltrafikk. En stadig større andel av bilparken blir elektrisk, noe som er en ønsket utvikling fra myndighetenes side. Dette betyr imidlertid at også elbiler må stå for mer av inntektene til Bypakke Bodø.

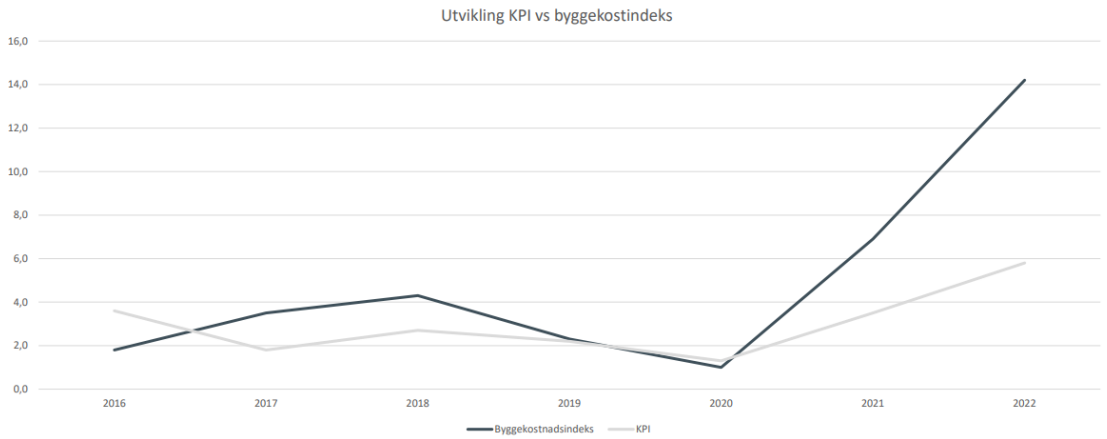


Figur 3 Elbilandelen har økt markant de siste fem årene (SVV, 2023)

Finanskostnadene har også økt på grunn av høyere markedsrente. Fra 2014 har det vært en prosentvis økning i konsumprisindeksen (KPI) på 25 %, mens byggekostindeksen har økt med 41 %. Dette innebærer at prosjektene i Bypakke Bodø har blitt dyrere å gjennomføre, mens

inntektsutviklingen ikke har holdt følge. Det er ikke tatt høyde for denne prisveksten i stortingsproposisjonen.

Utvikling KPI vs byggekostindeks for veganlegg i %



Figur 4 Siden 2020 har byggekostindeksen økt vesentlig mer enn konsumprisindeksen

Statens vegvesen har i arbeidet med prioriteringer til ny NTP for perioden 2025-2036, foreslått å fase ut ordningen *Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene* på post 73 i statsbudsjettet. I 2022 mottok Bypakke Bodø 23,1 mill. kr i støtte fra denne ordningen. Tilskuddet er viktig for økonomien i Bypakken. Ny NTP vedtas i 2024, og dersom tilskuddet bortfaller forventes det at dette vil ha effekt fra 2025. Det er svært uheldig dersom staten bidrar til å svekke økonomien og reduserer muligheten til å oppnå målene i Bypakke Bodø.

Vurderinger

Bypakke Bodø er pr. i dag underfinansiert. Jo lenger man venter med å ta grep om dette, jo høyere vil avviket bli. Det er behov for å øke inntektene eller redusere kostnadene.

Gjennomføring av Bypakke fase 2 er blant annet et viktig bidrag til å oppnå målsettingen i Klima og energiplanen om at Bodø skal være et lavutslippssamfunn. Det er ikke ønskelig å redusere ambisjonene for Bypakken ved å kutte i porteføljen.

Mindre justeringer av takstene tidlig i innkrevingsperioden for fase 2 som sikrer at forutsatt gjennomsnittstakst oppnås vil gi en forbedret økonomisk situasjon for Bypakken, og redusere faren for behov for kutt i porteføljen.

Det viktigste grepet som foreslås gjennom denne saken, er redusert rabatt for nullutslippskjøretøy (som elbiler), fra 50 % rabatt til 30 % rabatt. Nullutslippskjøretøy vil da betale 70 % av ordinær takst. I tillegg kommer 20 % brikkerabatt. Det vil derfor fremdeles oppnås en betydelig rabatt for elbiler. Andelen elbiler øker fortsatt raskt, og vil innen ganske få år utgjøre den største komponenten i kjøretøyparken. Det er derfor vanskelig å komme utenom redusert rabatt for elbiler, dersom inntektsgrunnlaget for Bypakken skal opprettholdes. Dette samsvarer også med nullvekstmålet for personbiltrafikk, som forutsetter at økning i trafikkmengde skal tas med gange, sykkel og kollektiv.

Gjennomsnittstakst for Bypakken og KPI-justering av takstene er fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 61 S (2021-2022). Det anbefales derfor at Bompengeselskap Nord gis fullmakt til å foreta årlig KPI-justeringer av takster, da dette vil forenkle og effektivisere saksgangen.

Det er viktig å ha respekt og forståelse for at bompenger utgjør en merkbar kostnad for mange i samfunnet, og at takstøkningene ikke kan bli for omfattende. Takstene i Bypakke Bodø er imidlertid relativt moderate, sammenlignet med en del andre steder i landet.

I forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan er det i prioriteringsoppdraget fra Statens vegvesen foreslått kutt av det statlige tilskuddet for reduserte bompengetakster på post 73 i statsbudsjettet. Tilskuddet har stor betydning for økonomien i Bypakken, og bør opprettholdes.

Bodø kommune er, sammen med Nordland fylkeskommune, garantister for Bompengeselskap Nord sitt låneopptak ved utbygging av Bypakke Bodø. Bodø kommune har derfor økonomisk interesse av at inntektene i Bypakke Bodø er tilstrekkelig for at bompengeselskapet kan betjene sitt lån og at Bodø kommune ikke må tre inn i garantiansvaret.

Konklusjon og anbefaling

Det anbefales å sikre inntektsøkning slik at Bypakken kan gjennomføres som tenkt i stortingsproposisjonen. Inntektsøkningen sikres ved å redusere rabatten for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 % til 30 %, samt å gi bompengeselskapet fullmakt til årlig justering av taksten i henhold til konsumprisindeksen (KPI).

KPI-justeringer er forutsatt i stortingsproposisjonen og en nødvendighet for å følge prisutviklingen i samfunnet generelt.

Med kraftig økning i andelen elbiler er det naturlig at trafikanter som benytter elbil bidrar mer til gjennomføring av tiltakene i Bypakken. Selv om økningen i elbilandelen er en ønsket utvikling, er det likevel et viktigere mål å begrense biltrafikk generelt, også med elektriske kjøretøy. For å sikre at et voksende transportbehov fra en voksende befolkning tas med gange, sykkel og kollektiv i henhold til nullvekstmålet, er det behov for bedre tilrettelegging for disse transportformene. En vesentlig del av prosjektene i Bypakke fase 2 omhandler dette.

Kjell Hugvik
Kommunedirektør

Knut A. Hernes
Avdelingsdirektør

Saksbehandler: Silje Ulriksen Lyngstad

Trykte vedlegg:

ingen

Andre referanser:

Bærekraftsmål

3 GOD HELSE	*Gjennomføring av Bypakke fase 2, med bedre tilrettelegging for gange- og sykkel er viktig for folkehelsa.*
11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN	*Nullvekstmålet for personbiltrafikk innebærer at veksten i transportbehov skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Utvikling av et godt gang-, sykkel- og kollektivsystem er sosialt, økonomisk og økologisk bærekraftig.*
13 STOPPE KLIMAENDRINGENE	*Bypakke Bodø skal tilrettelegge for et grønnere transportsystem. Utviklingen av Bodø til et lavutslippssamfunn er avhengig av et grønnere transportsystem*
17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE	*Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen.*

Rett utskrift bekreftes:

Joacim Ekrem Johansen
Bodø, 21.06.2023