



Dato: 5. mai 2022

Fra/til: 13.00-14.30

Referent: Mari Braaten Larssen og Åse Nossum

Møteleder: Jon-Ivar Nygård

Saksnr.: 22/1106

Til stede i møterommet:

Jon-Ivar Nygård	Samferdselsminister	Samferdselsdepartementet
Mette Gundersen	Statssekretær	Samferdselsdepartementet
Jakob Vorren	Politisk rådgiver	Samferdselsdepartementet
Ingun Hagesveen	Avdelingsdirektør	Samferdselsdepartementet
Bente Elgar	Underdirektør	Samferdselsdepartementet
Åse Nossum	Seniorrådgiver	Samferdselsdepartementet
Nora Matheson	Rådgiver	Samferdselsdepartementet
Tore O. Sandvik	Fylkesordfører	Trøndelag fylkeskommune
Marte Løvik	Kommunalt råd	Trondheim kommune
Thor Haakon Bakke	Byråd for klima, miljø og byutvikling	Bergen kommune
Olav Skinnis	Fylkesråd for samferdsel	Viken fylkeskommune
Sirin Hellvin Stav	Byråd for miljø og samferdsel	Oslo kommune
Arne Bergsvåg	Fylkesvaraordfører	Rogaland fylkeskommune
Frode Myrhol	Ordfører sin representant	Stavanger kommune

For oversikt over digital deltakelse, se vedlagte liste over påmeldte deltakere. Det kan være avvik mellom påmeldinger og deltakelse.

Samferdselsdepartementets referat fra statusmøte om byvekstavgifter

Samferdselsministeren innledet om byvekstavgiftene og situasjonen i norsk økonomi, og orienterte deretter om noen utfordringer departementet er opptatt av, samt nye politiske beslutninger knyttet til byvekstavgiftene. Hovedbudskapet under hvert av disse punktene er gjengitt nedenfor. Dette er Samferdselsdepartementets referat, og det er ikke forelagt deltakende parter. Representantene for byområdene som var til stede i møterommet, kommenterte på statsrådets orientering. Dette er oppsummert kort.

Innledning

Byvekstavgiftene er et viktig arbeid som gir gode resultater. Det er komplekst, og det er derfor viktig at vi sammen løfter fram det positive vi får ut av arbeidet.

Vi ser nå ettervirkningene av pandemien. Biltrafikken vokser, men kollektivtransporten er ikke tilbake på samme nivå som før pandemien. Det vil bli en ny normal som vi ennå ikke vet hva er, men vi ønsker ikke varig reduksjon i kollektivtransporten.

Vi er inne i en økonomisk høykonjunktur med høy lønns- og prisvekst. Vi kan påvirke utviklingen gjennom offentlig pengebruk. Det blir strammere budsjetttrammer framover, og vi må se på prioriteringene på nytt. Vi kan ikke bruke så mye penger som planlagt.

Dette er en krevende situasjon å stå i, men vi skal nå klima- og miljømålene våre, og vi skal ha god framkommelighet og mobilitet i byene. Vi kan ikke redusere disse ambisjonene.

Byvekstavtalene som samarbeidsform blir viktigere enn noen gang. Den kombinasjonen av tiltak som gir best mulighet for å nå nullvekstmålet bør velges.

Mindreforbruk innenfor tilskuddene

I 2022 er det satt av nesten 5,6 mrd. kr til å følge opp byvekstavtalene i de fire største byområdene, noe som er et veldig stort beløp. Det er mye midler, og vi må være sikre på at vi bruker dem på de prosjektene og tiltakene som gir best måloppnåelse til en lavest mulig kostnad.

Det er en komplisert finansieringsstruktur i byvekstavtalene, og det er krevende å ha god oversikt over tilskuddsordningene og hvordan midlene blir brukt. De lokale partene rapporterer på bruk av midler til Statens vegvesen, som igjen rapporterer til Samferdselsdepartementet.

I Statens vegvesens årsrapport for 2021 kommer det fram at det er et stort mindreforbruk i byene. Det gjelder både tilskudd til investeringer, som utbetales fra Statens vegvesen til fylkeskommunene når utgiftene påløper, og andre tilskudd som fram til nå har blitt utbetalt til fylkeskommunene med samme beløp hvert år.

Samferdselsdepartementet er spesielt oppmerksom på at det er utbetalt mye midler til fylkeskommunene i 2021 og tidligere år som står ubrukt i fond. Dette gjelder først og fremst belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektiv, der det ifølge årsrapporten står til sammen 1,25 mrd. kr ubrukt i de fire byene.

Det kan være gode grunner til at midlene har stått ubrukt under pandemien. Fra departementets ståsted er det likevel uheldig at et beløp av en slik størrelsesorden ikke er brukt innenfor budsjettåret. Midler som bevilges til byene det enkelte år er i konkurranse med midler som kunne blitt bevilget andre steder som også har behov nettopp det året.

Departementet er opptatt av at mindreforbruket må reduseres framover. Det er behov for lokale avklaringer om hva midlene skal brukes til, og det må legges gode planer for hvordan midlene skal brukes framover. Her mener departementet det er et forbedringspotensiale. Det kan også være behov for bedre koordinering mellom arbeidet i fylkeskommunene, styringsgruppene for byvekstavtalene og de statlige budsjettprosessene.

Det er et klart behov for grundigere rapportering fra fylkeskommunene til Statens vegvesen om bruken av disse midlene. Byvekstavtalene er målstyrte, og lokale myndigheter har stor frihet til å prioritere hvordan midlene skal brukes i byvekstavtalene. Dette er trolig en av grunnene til at mange byer ønsker slike avtaler. Samtidig har staten behov for å vite at midlene blir brukt, og at bruken er i tråd med formålet for tilskuddsordningene. Departementet understreker betydningen av at prosjekter og tiltak ses i sammenheng, både på tvers av forvaltningsnivåene og sektorene.

Til nå har det vært praksis at flere av tilskuddene har blitt utbetalt med samme beløp hvert år. Departementet står ved de statlige forpliktelsene i inngåtte avtaler, men sett i lys av strammere budsjetttrammer og det akkumulerte mindreforbruket vil vi i større grad fremover måtte vurdere bevilgningsnivået fra år til år. Hvis det er mindreforbruk ett år, må vi vurdere å holde tilbake midler det påfølgende året. Bevilgede midler fra staten kan ikke i den grad vi har sett til nå settes av i fond uten at de benyttes det året som var tenkt. Statens budsjettmodell er annerledes enn for lokale myndigheter, og det har departementet respekt for. Økonomireglementet i staten åpner likevel ikke for at dette er riktig bruk av statlige midler.

Det er også veldig viktig at det lages realistiske finansierungsplaner og budsjettinnspill, slik at midlene kan brukes innenfor budsjettåret. Dette gjelder også 50/50-prosjektene. Vi har sett hvert år at midlene som settes av til dette ikke blir brukt opp.

Det er derfor helt avgjørende at dere gjør en god jobb i styringsgruppene med å få fram de beste prosjektene og tiltakene. Det må legges enda mer vekt på kostnadseffektivitet og måloppnåelse framover, og at det jobbes godt med å lage realistiske planer for bruk av midler de kommende årene. Byvekstavtalene som samarbeidsform legger godt til rette for at vi kan lykkes med dette arbeidet sammen videre.

Endring av tilskuddsordningen som går til reduserte bompenger

I byområdene er det avgjørende at vi ser virkemidler i sammenheng. Vi må gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå, og samtidig gjøre det mindre attraktivt å velge privatbilen.

Et viktig grep vi gjør nå er å innføre økt fleksibilitet i vilkårene for de tilskuddsordningene som gjelder den tidligere økningen til 50/50-prosjektene fra 50 til 66 prosent. Foregående regjering satte som krav at halvparten av dette tilskuddet skulle gå til reduserte bompenger, men denne regjeringen vil ikke lenger stille et slikt krav. Oslo og Viken har allerede lagt dette til grunn i sin nylig reforhandlede Oslopakke 3-avtale.

Hvis de lokale partene ønsker det, kan den delen av tilskuddet som nå må benyttes til reduserte bompenger, heller brukes til bedre kollektivtransport. Samtidig får dere større handlingsrom til å øke bompengetakstene - også for elbiler - noe som både vil gi økte inntekter i byvekstavtalene og virke restriktivt mot biltrafikken. Dette gjelder innenfor dagens tak for elbiltakster som er 50 pst. av vanlig takst.

Tilskuddet kan brukes på 50/50-prosjektene, hvis de lokale partene ønsker det. Dette innebærer altså en mulighet for å styrke finansieringen av kollektivtransporten. Tilskuddet som kompenserer for fjerning av rushtidsavgiften i bomringen på Nord-Jæren kan også brukes til bedre kollektiv, dersom de lokale partene vil det.

Lavere bomtakster utfordrer konkurranseforholdet mellom privatbil og kollektivtransport og gjør det krevende å nå nullvekstmålet. Økende elbilandel er en viktig del av dette bildet.

Oslo og Bergen bruker tilskuddet til å redusere takstene for elbiler, og den stadig økende elbilandelen i bomringene bidrar til å svekke inntektsgrunnlaget til bypakkene. I Hurdalsplattformen heter det at regjeringen vil øke det statlige bidraget for 50/50-prosjektene til 70 prosent. Dette er noe vi må komme tilbake til. Endringene nå gjelder økningen fra 50 til 66 pst.

Bruksfordeler for elbiler i byområder

Under pandemien har mange av oss reist mindre og på andre måter enn før. Dette ser vi spesielt i kollektivtransporten, som har færre reisende i dag. Samtidig ser vi at flere nå velger bilen. Biltrafikken i de største byene ligger nå til dels over 2019-nivå, og nybilsalget i 2021 var rekordhøyt. Bruksfordelene som elbilene har, er en viktig del av dette bildet. Vi ser en utvikling i bomringene som viser at det er gunstig å kjøre elbil i forhold til å bruke kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet satte ned en arbeidsgruppe i mars som skulle se på virkemidler for blant annet å nå klima- og miljømålene og for å bidra til å få kollektivtransporten tilbake på samme nivå som før pandemien og fortsette å vokse. De leverte sitt innspill rett før påske.

Arbeidsgruppa foreslår virkemidler som styrker og utvikler kollektivtilbudet, og virkemidler som bedrer kollektivtransporten sin konkurransekraft sammenlignet med privatbilen. Arbeidsgruppa mener at et aktuelt virkemiddel er å redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder - særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer. Slik får disse bilistene tydeligere signaler om kostnadene ved bruk av veiene. Departementet vil derfor be Statens vegvesen om en konkret vurdering av anbefalingene arbeidsgruppa kom med knyttet til bruksfordeler for elbiler i byområdene. Tidligere har Statens vegvesen fått et oppdrag om å vurdere bruk av kollektivfelt, og etaten vil nå bli bedt om å også vurdere fordeler knyttet til bompengebetaling og parkering for elbiler.

En økende andel elbiler som betaler mindre i bomringene, utfordrer også inntektsgrunnlaget i bypakkene – i tillegg utfordres nullvekstmålet. Vi ønsker, og det tror vi at vi har et felles ønske om, at trafikkveksten i byene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Da må vi gjøre de grepene som er nødvendige for å få det til. Lokale myndigheter er viktige aktører i dette arbeidet. Det skaper debatt, men det må vi stå i, gitt at man mener målene er riktig.

Kort oppsummering av utvalgte innspill og kommentarer fra møtedeltakerne

- Det må avklares hvordan endringen i formålet for tilskuddsordningen som tidligere har gått til å redusere bompengene, skal følges opp praktisk i forhold til inngåtte avtaler og i lokalpolitiske prosesser.
- Det er store finansieringsutfordringer etter pandemien som kan gjøre at prosjekter ikke blir gjennomført. Høy prisvekst gjør også at prosjekter stopper opp. Det er behov for økt statlig bidrag til store kollektivprosjekter.
- Staten har bidratt til å dekke tap i kollektivsektoren, men ikke i bypakkene der bompenginntektene har blitt redusert.
- Det vil være noe mer-/mindreforbruk for tilskuddsmidlene, og det er behov for fleksibilitet. Flere uttrykte at det ikke er ønskelig at midler står i fond. Det kan være nødvendig å se på mulige omdisponeringer for å redusere dette. Det er en utfordring at det tar lang tid fra behovet for midler spilles inn til det blir besluttet om fylkeskommunene får midler, og det har derfor vært holdt tilbake andre tilskuddsmidler for å kunne gjennomføre prosjekter hvis de statlige midlene ikke kommer.
- Det er krevende å få gode tilpasninger mellom tog- og busstilbudet.
- Bypakker må ses i sammenheng med taxireformen. Taxi må være en del av mobilitetstilbudet. Transport knyttet til helse og skole må kunne ses i sammenheng i taxianbud.
- Flere var positive til at elbilfordelene vurderes. Det er viktig at elbilenes konkurransekraft mot vanlige biler bevares, f.eks. gjennom et nytt tak for bompengetakster.
- Det er behov for at staten hjelper fylkeskommunene med å opprettholde kollektivtilbudet nå og med å gjennomføre en omstilling. Det er for tidlig å avslutte kompensasjonsordningen.