



Dato: 28.08.2018

FYLKESORDFØRERENS SVAR PÅ INTERPELLASJON FRA REPRESENTANTEN ANITA EGELI, FRP I FYLKESUTVALGETS MØTE 28.08.18

Bymiljøpakken

Interpellasjonen fra Anita Egeli, FrP lyder som følger:

Det nærmer seg datoen for oppstart av de nye innkrevingspunktene med nye takster for bilistene på Nord-Jæren. Det er vedtak i fylkestinget og kommunestyrene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg som danner grunnlaget for den nye pakken.

Mye har endret seg i vår region og den planlagte bymiljøpakken strider også mot mange av de vedtakene som ble gjort lokalt. Det kan også virke som innbyggere og næringsliv ikke har oppfattet omfanget av ordningen før innkrevingspunktene begynte å komme på plass.

Etter 2014 har også veksten og prognoser for regionen endret seg betraktelig, og flere opplever økonomisk vanskelige tider. Det burde nå være riktig og ta en ny runde med de 4 kommunene og belyse nye sider ved den vedtatte bymiljøpakken, og påfølgende nye runder med staten som også Statsråden for samferdsel mener er mulig.

Forslag til vedtak:

1. Fylkesutvalget ber om en sak til fylkestinget der man ber om å ta en ny runde med de 4 kommunene om bymiljøpakken.
2. Rushtidsavgiften må utgå i sin helhet.
3. Det må foretas en konsekvensutredning på hva dette vil bety for næringsliv og privathusholdninger økonomisk.
4. Inntil nye vedtak er fattet må det gis fritak for personer som kan påvise at det ikke er alternative reisemåter enn bil.

Fylkesordførerens svar:

Stortinget vedtok enstemmig den 30. mars 2017 Prop. 47 S (2016-2017), Innst. 214 S (2016-2017) «Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland». Med dette vedtaket ligger økonomien i Bymiljøpakken fast, inkludert satsene

ved passering av bomstasjonene. Rushtidsavgiften inngår i finansieringsvedtaket.

Stortingets vedtak er basert på vedtaket i fylkestinget 9. desember 2014 om etablering av Bymiljøpakke Nord-Jæren som avløsning av Nord-Jærenpakke, der bompengeneinnkrevningen startet i 2001. Samtidig inneholder Stortingets vedtak en del statlige føringer som ikke er identiske med fylkestingets vedtak. Et særlig viktig punkt her er at deling av risiko ved kostnadsoverskridelser ble endret i forhold til tidligere proposisjoner. Med vedtatt proposisjon må slike overskridelser nå dekkes inn med bompenger mens det tidligere var ordinære statlige midler som ble brukt i tilfelle.

Fylkestingets vedtak representerer den lokalpolitiske enigheten basert på en grundig og omfattende høringsrunde der berørte kommuner og regionale instanser fikk anledning til å uttale seg. Samtidig er Stortingets vedtak en oppfølging av klimaforliket og nasjonal transportpolitikk for storbyområdene. En mer miljøvennlig bytransport inkludert bruken av rushtidsprising, utbygging av viktig infrastruktur for kollektivtrafikken og begrenset veiutbygging i byområdene er statlige mål og forutsetninger for en styringsdialog de fire største byområdene og staten imellom.

Fylkestingets vedtak fra desember 2014 fungerer ikke bare som det lokalpolitiske grunnlaget for den vedtatte Bymiljøpakken. Det er dessuten en behovsmelding fra regionen til staten med forventninger om økt omfang av statlige bidrag i Bymiljøpakken samlet sett. Vedtaket uttrykker videre en forventning om økte statlige bidrag knyttet til gjennomføring av enkelte prosjekt og deling av risiko ved gjennomføring av statlige prosjekt. I tillegg beskriver vedtaket en forventning om at bomsatsene kan begrenses med et økt statlig engasjement.

Med fylkestingets vedtak som utgangspunkt har ordførerne i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune sammen med fylkesordføreren forhandlet frem og inngått sommeren 2017 en Byvekstavtale med staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Bymiljøpakke Nord-Jæren er en del av denne avtalen.

I den inngåtte Byvekstavtalen bidrar staten med 50 prosent tilskudd til bygging av bussveien. Avtalt beløp er pr. i dag 5,2 mrd. kr. Endelig beløp settes etter senere kvalitetssikring av prosjektet i såkalt KS 2. Videre inngår i avtalen betydelige midler i årlig tilskudd til fylkeskommunen for å drifte et sterkt forbedret kollektivtilbud. I sum bidrar staten med rundt 7,5

mrd. kr. i avtalen til utviklingen av regionens transporttilbud. Regionenes behov og forventninger er etter fylkesordførers vurdering ivaretatt i den inngåtte avtalen som et første steg. Dessuten omtales i den signerte avtalen fylkeskommunens krav og forventninger ved videreutviklingen av avtalen.

Byvekstavtalen er nå under reforhandling. I forhandlingene står tre krav fra regionens side sentralt: staten må på lengre sikt i nødvendig omfang bidra til driften av et forbedret kollektivtilbud i regionen; staten må bidra til finansiering av nødvendig infrastruktur som må bygges på grunn av flyttingen av sykehuset til Ullandhaug; og ikke minst så må staten øke sine direkte økonomiske bidrag til bygging av gjennomgående fire felt på E39 mellom Randaberg og Ålgård.

Så langt forutsetter gjeldende Nasjonal transportplan at rundt 70 prosent av E39 utbyggingen i Bymiljøpakken dekkes av bompenger. I tillegg skal risikoen for økte kostnader dekkes av Bymiljøpakkens bominntekter, selv om det er endrede statlige krav som medfører økte kostnader. Fylkesordførers oppfatning er at reforhandlingen av Byvekstavtalen er rett vei å gå for å hevde regionens interesser overfor staten, og samtidig ha en god styringsdialog med staten angående utviklingen av regionens transporttilbud.

Inntil oljeprisens dramatiske fall i 2014 med etterfølgende konsolidering i offshoreindustrien og dramatiske reduksjon i antall arbeidsplasser var den regionale samferdselspolitiske diskusjonen preget av å få raskt på plass en bedre infrastruktur for å få kontroll på dramatisk voksende køer på veinettet. Siden 2014 har dette behovet ikke vært like presserende. Biltrafikken på sentrale veiavsnitt har til dels vært svakt fallende.

Samtidig har gange, sykling og kollektivtrafikk fått økt betydning. Men fortsatt er Nord-Jæren en region i vekst, offshoreindustrien viser klare tegn til oppsving igjen og arbeidsledigheten har falt betydelig. Det betyr at kapasitetsproblemer vil igjen klart vise seg senest om noen få år hvis vi ikke tar de grep som Bymiljøpakken representerer vedrørende utbyggingen av infrastrukturen og driften av kollektivtilbudet.

Bruken av bompenger som finansieringskilde og som et virkemiddel for å styre utviklingen i personbiltrafikken er en rammebetingelse for storbyområdene satt av Stortinget i den nasjonale transportpolitikken. Regionen er nødt å forholde seg til denne forutsetningen som en premiss når en ønsker en utbygging av den regionale infrastrukturen. Samtidig er fylkesordføreren av den oppfatning at dagens nasjonale politikk byr på

sosiale utfordringer siden denne type avgiftsregime rammer sosialt skjevt.

Regionale og nasjonale analyser viser at bruken av transportmidler og dens omfang er avhengig av disponibel husstandsinntekt. Jo høyere inntekten er dess høyere bilbruk, jo mindre inntekten er dess hyppigere går folk og bruker kollektivtilbudet. Syklingen er nærmest uavhengig av disponibel husstandsinntekt. Det å satse på transportmidler alternativ til personbilen er dermed et sentralt grep i en mer sosial transportpolitikk. Bymiljøpakken står for en slik satsing.

Ved utviklingen av det faglige grunnlaget for Bymiljøpakken var det videre viktig å få til en mer rettferdig fordeling av belastningen. Innbyggere rundt Stavanger kommune måtte i Nord-Jærenpakken betale mest for bruken av det regionale veinettet. Fylkesordføreren er klar over at Bymiljøpakken betyr en økt belastning for veitrafikantene, men den har nå en mer rettferdig fordeling internt i regionen.

Oppsummert mener fylkesordføreren derfor

- Bomringen innføres 1. oktober på grunnlag av Stortingets vedtak. Fylkesordføreren mener at også regionen må stå ved denne beslutningen.
- Under de pågående reforhandlingene av Byvekstavtalen vil fylkesordføreren sammen med ordførerne fra Stavanger, Sandnes Sola og Randaberg kommune med stor bestemthet søke å få til et best mulig resultat vedrørende statens økonomiske engasjement i regionen.
- Fylkesordføreren er av den klare oppfatning at en oppsigelse av Byvekstavtalen vil ha store negative konsekvenser vedrørende statens økonomiske engasjement i regionen. En oppsigelse av Byvekstavtalen vil i seg selv ikke gi endringer i bomringen fra 1. oktober av som er basert på et Stortingsvedtak.