



Statens vegvesen

Bypakke – hvilke mulighetsrom finnes?

Workshop Miljøløftet Moss

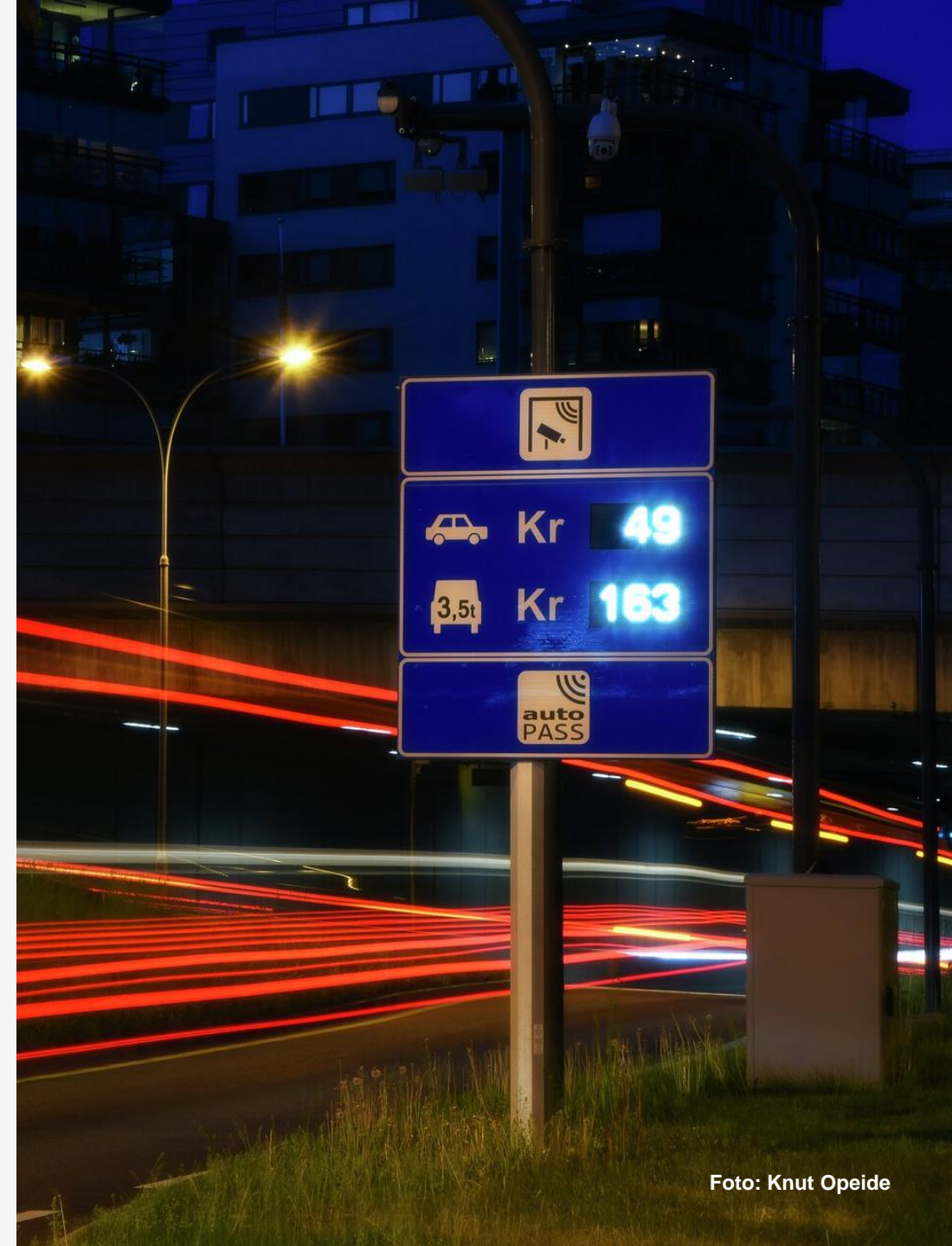
25. februar 2025

Ina Abrahamsen

Bypakker

- Bypakken må ha en **målsetting** man skal oppnå.
- Må være **lokalpolitisk enighet** – prinsippvedtak om bompenger, gjerne i etterkant av en mulighetsstudie.
- Inneholde en **portefølje av prosjekter i prioritert rekkefølge**, som skal finansieres med blant annet bompenger.
- **Egenandel** på kommunale og fylkeskommunale prosjekt.
- **Porteføljestyring** av bypakken

- Innkrevingen kan brukes både som trafikkregulerende tiltak og finansiering av porteføljen.
- Innkreving av bompenger parallelt med utbygging av porteføljen.
- Statlige prosjekt må prioriteres i Nasjonal transportplan, og økonomiske tildelinger skjer gjennom statsbudsjett.



Hva kan bompenger brukes til?

- Finansiere bygging av infrastruktur prosjekt (store prosjekt)
- Prosjekt for gående og syklende (mindre prosjekt, kan reserveres som en «pott»)
- Bompenger *kan* brukes til drift av kollektivtransport – hvis det er en del av en helhetlig plan og samordning for byområdet – og det skal være et supplement til lokale driftsmidler. Kun to bypakker har dette i dag.
- Planlegging av prosjekter i porteføljen (må spesifiseres i prop)



Nytteprinsippet

- ▶ Grunnleggende nytteprinsipp – dem som betaler bompenger, skal ha nytte av det som bygges, og de som bruker det som bygges, er dem som skal betale.
- ▶ Utvidet nytteprinsipp – indirekte nytte.
- ▶ Forslaget til bypakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene.
- ▶ Bomstasjonene skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området som får nytte av tiltakene.



Hvilke andre finansieringsformer kan komme i tillegg?

- Kommunale midler, fylkeskommunale midler, statlige midler til statlige prosjekt
- Grunneierbidrag
- Ingen sammenheng mellom bypakke og andre statlige tilskudd
 - Byvekstmidler og belønningsmidler er det pr i dag kun navngitte byområder som kan motta.
 - Tilskudd til mindre byområder, er også kun navngitte byområder, med vedtatte bypakker, som kan motta.
- 20% egenandel på samlet portefølje av kommunale og fylkeskommunale prosjekt. (Beregnes av anleggskostnad uten mva).
- All refusjon av merverdiavgift knyttet til prosjektene i porteføljen skal føres tilbake til bypakka.

Innkreving – bomring

- ▶ Dekke sentrale områder (jmfr nytteprinsippet)
- ▶ Enveis eller to-veis innkreving
- ▶ Kan også være et system med indre/ytre ring, eller soner.
- ▶ Tidsdifferensierte takster er mulig.
- ▶ Forskjellig takst på fossil og elbiler (miljødifferensierte takster).
- ▶ Timesregel og passeringstak.
- ▶ Parallellinnkreving (ikke etterskuddsinnkreving).

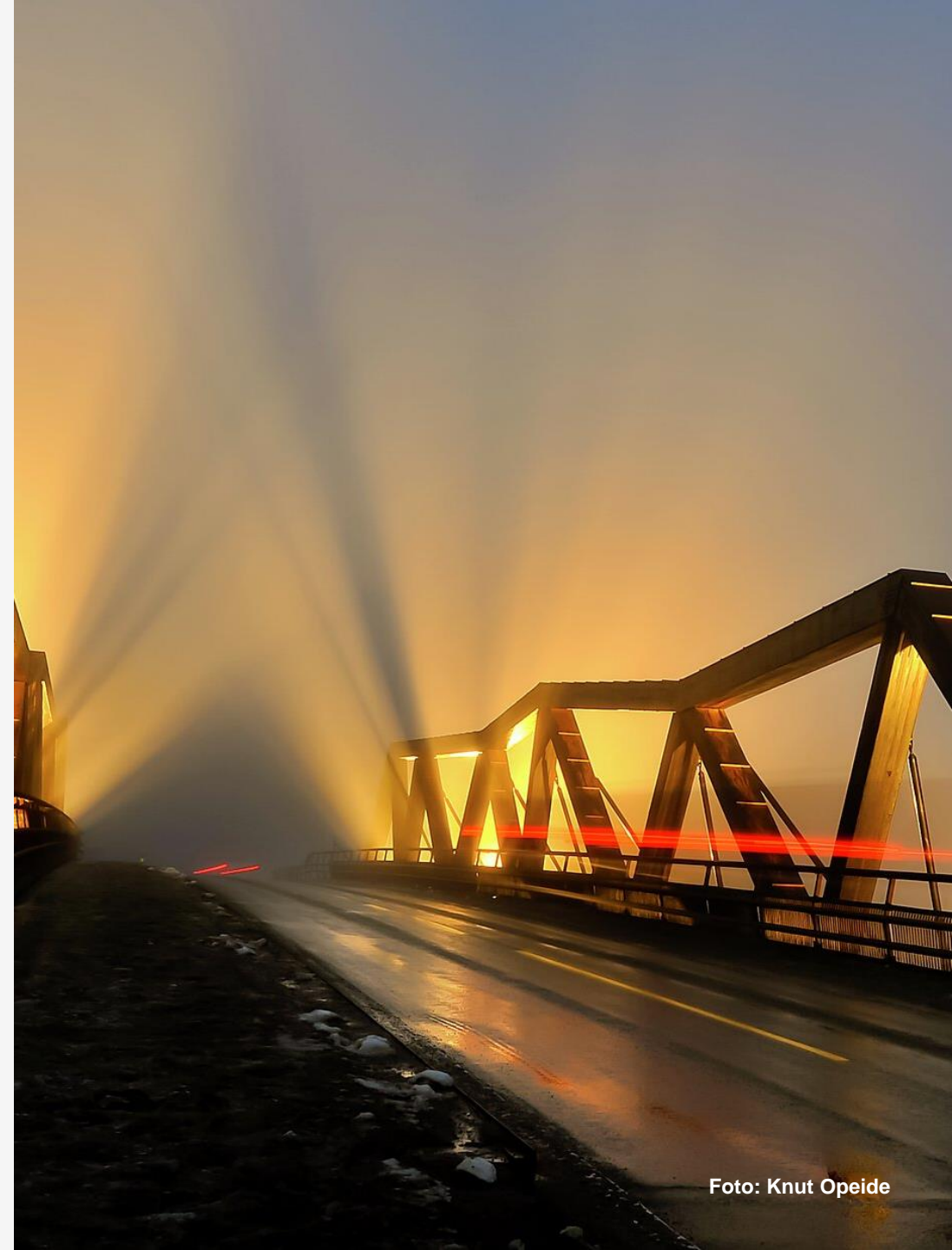


Foto: Knut Opeide

Faglig grunnlag – grunnlaget for en bompengeproposisjon

- Grunnlag for lokalpolitisk behandling, før saken sendes til SD (for KS2 og deretter stortingsbehandling).
- **Skal inneholde:**
- Prioriterte prosjekt i porteføljen med kostnadsoverslag, modenhet av prosjektet er viktig. Må ha minst ett stort prosjekt med vedtatt reguleringsplan, for rask oppstart etter nødvendige vedtak.
- Konkret bom-plassering, takstopplegg med gjennomsnittstakst, finansieringsplan (inkl lokal egenandel), trafikknotat.
- Bomselskapets uttalelse om bomstasjonsplassering.

- Det er oppdragsgiver som utarbeider faglig grunnlag.
- Bypakker er omfattende arbeid, og tar gjerne 2-3 år å utarbeide.



Styring av bypakker

- Må ha en styringsgruppe som har ansvar for oppfølging av stortingsproposisjonen
- Porteføljeprioriteringer – styringsgruppens ansvar – etter målsetninger og økonomi
- Ikke mulig å øke takstene (over vedtatt gjennomsnittstakst) for å finansiere kostnadsøkning i porteføljen.



Foto: Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



Statens vegvesen