

Til: Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen, samferdselsdepartementet og Stortinget



Stavanger, 13.06.16

Fra: Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB)

Dette er et åpent brev fra Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB), som er en organisasjon som jobber mot mer bompenger og er et parti som er representert i Stavanger Bystyre. Brevet omhandler Bypakke Nord-Jæren som skal behandles i Stortinget til høsten.

Den 9.12.2014 ble bypakke Nord-Jæren vedtatt i fylkestinget i Rogaland etter at saken hadde vært til behandling i de berørte kommunene tidligere på høsten. Folkeaksjonen nei til mer bompenger har både før vedtaket var fattet og i etterkant stilt en del spørsmål om saksbehandlingen i denne saken har vært forsvarlig. Og etter at vi ble valgt inn i Stavanger Bystyre med tre representanter i fjor høst, har vi fått informasjon som gjør at vi sitter igjen med et inntrykk om en meget slett og alt for dårlig saksbehandling. Den har for så vidt vært behandlet i alle de riktige fora, men vi har blitt gjort oppmerksom på at det har vært gjort vedtak på det vi vil påstå er sviktende og for dårlig grunnlag. Blant annet trodde flere av de som stemte for saken i Stavanger Bystyre at de skulle få den tilbake for ytterligere behandling av detaljer i saken.

Det har vært flere reguleringssaker i den senere tid i forhold til plasseringen av bomstasjonene som viser at det er gjort for dårlig arbeid fra Stavanger Kommune sin side på forhånd, da det er flere saker som ikke har vært behandlet slik de burde eller i det hele tatt. Derfor sendes nå den ene saken etter den andre i retur med krav om endringer som Stavanger Kommune burde hatt med i saken før den ble sendt til Fylkestinget.

Vi stiller også spørsmål ved selve bypakken og de betalingssettsene som det blir lagt opp til. Videre stiller vi spørsmål ved antallet med maksimale passeringer pr måned som vil bli belastet den enkelte, og vi stiller spørsmål til den rabatten en kan få ved å betale på forhånd med Autopass relatert til de rabatter som ytes i sammenlignbare byer som Bergen og Trondheim.

Så ønsker vi også å få sett på lovligheten av at bilistene skal betale for bygging av buss- og sykkelvei, samt drift av disse med bompenger siden de ikke har noen gode av bruken av disse bompengene. Vi mener at bilistene tvert imot får dårligere vilkår gjennom mange av tiltakene i bypakken, så hvorfor skal bilistene belastes for dette? Statens Vegvesen viser i en uttalelse i saken selv til prinsippet om nytte og betaling når det gjelder bompengeneinnkreving:

«Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeneinnkreving. Nyttprinsippet innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med å betale, jf. Meld. St. 26 (2012-2013), side 93. Kravene som følger av nytteprinsippet gjelder både geografisk og tidsmessig. Betydningen av nytteprinsippet er understreket både i St. meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019.»

Prosessen/saksbehandlingen:

I Stavanger kommune ble denne saken hastebehandlet pga at enkelte partigrupper fikk beskjed om at dette måtte på plass så raskt som mulig for å få på plass den nye bypakken til 01.01.2017. Beskjeden de fikk fra fylket var at de skulle få saken tilbake for så å kunne gjøre endringer i forhold til reguleringer, plasseringer av bommer etc., men de måtte gjøre et vedtak å få det sendt til fylket snarest. Dette underbygges av at Stavanger, som eneste kommunen, ikke kom med noen innvendinger til det første forslaget fra fylket. Uttalelser både i media og på rådhuset fra politikere i Stavanger som var med på å gjøre vedtaket viser at de innrømmer at de ikke har fått gjort den behandlingen de skulle gjort i denne saken før den ble sendt videre til fylket.

Vi har selv opplevd gjennom vår plass i kommunalstyret for byutvikling i Stavanger at enkelte av plasseringene av bomstasjonene umulig kan ha vært utredet på en forsvarlig måte siden de har blitt plassert på steder hvor de er til maksimal sjenanse for naboer når de enkelt kunne vært plassert 50 meter unna uten sjenanse for noen og heller uten innvirkning på antall veier som må stenges for å sluse alle gjennom bommen. Dette vises igjen på de reguleringssakene som nå er sendt tilbake og som det har vært anker og lovlighetskontroller på gang etter gang i kommunalstyret, formannskapet og bystyret.

Fylkestinget sier nå at det er for sent å få gjort endringer, og dette har de sagt omtrent siden de gjorde vedtaket 09.12.14. Derfor må departementet og Stortinget nå sende denne saken tilbake slik at vi får en forsvarlig saksbehandling.

Betalingsatsene sammenlignet med andre byer:

De byene vi kan sammenligne Stavanger regionen med er Bergen og Trondheim. Oslo er ikke sammenlignbar side byen av eksperter har blitt beskyldt for å ha et for godt kollektivtilbud. Det kan vi dessverre på langt nær si om Stavanger.

I Bypakke Nord-Jæren er satsene satt til 40 kr i rushtiden og 20 kr utenom rushtid. Det vil bli gitt 10 % rabatt ved forhåndsbetaling av Autopass avtalen og en kan maksimalt bli belastet 75 passeringer i måneden. Dette gir en maksimal utgift på 2700 kr i måneden eller 32.400 kr i året pr bil i husholdningen om en har en forhåndsbetalt Autopass avtale.

I Bergen betaler de 45 kr i rushtiden og 19 kr utenom rushtiden. Det blir gitt 20 % rabatt ved forhåndsbetaling av Autopass avtalen, og en kan maksimalt bli belastet for 60 passeringer i måneden. Dette gir en maksimal utgift på 2160 kr pr måned eller 25.920 kr i året pr bil i husholdningen om en har en forhåndsbetalt Autopass avtale.

I Trondheim er det litt mer uoversiktlig, men i rushtiden betales det 20 kr og utenom rushtid betales det 10 kr. Det blir gitt 10 % rabatt ved forhåndsbetaling av Autopass avtalen, og en kan maksimalt bli belastet for 110 passeringer i mnd. Dette gir en maksimal utgift på 1.980 kr i mnd eller 23.760 kr i året pr bil i husholdningen om en har en forhåndsbetalt Autopass avtale. Maks antall passeringer i Trondheim er nok urealistisk høyt så om en setter det til 75 passeringer som en har i Stavanger så får en 1350 kr i måned eller 16.200 kr i året pr bil i husholdningen.

Spørsmålet vi stiller oss er hvorfor det er slike store forskjeller byene i mellom? Hvorfor er det forskjeller på maksimalt antall passeringer og hvorfor er det forskjeller på rabatten som blir gitt i de ulike byene? I Trondheim er der fortsatt steder hvor en får 50 % rabatt når en passerer med forhåndsbetalt Autopass avtale, mens på Nord Jæren er rabatten maksimalt 10 %?

Hvorfor skal innbyggerne i Stavanger regionen, som har det dårligst utbygde kollektivnettet og hvor i realiteten det store flertallet av befolkningen står uten reelle alternativer til bilen, bli straffet så til de grader mye mer enn befolkningen i de andre byene vi kan sammenligne oss med?

Konsekvenser og økonomi.

Det er heller ikke foretatt noen som helst form for konsekvensutredning når det gjelder hvilken innvirkning dette vil ha for de berørte kommunene, innbyggerne, næringslivet og frivillige organisasjoner når det gjelder sosiale og økonomiske kostnader.

Vi er svært bekymret for økonomien til de med en allerede trang økonomi, som kan få sine muligheter begrenset på grunn av dårlig økonomi. Det kan medføre at både voksne og barn ikke kan eller får lov og delta på fritidsaktiviteter på grunn av at foreldre ikke har råd til å betale masse tusen kroner i bompenger. Idrettslag kan få store problemer med å få råd til å dra på kamper og trening i andre bydeler, noe som igjen kan føre til at foreldrebetalingen blir enda høyere. Bypakken kan også føre til at eldre ikke får besøk like mye som før, noe som igjen kan føre til ensomhet blant eldre. Der er mange slik aspekter som Stavanger Bystyre ikke har gjort noen utredninger om, og vi mener derfor at det burde vært gjort en utredning av dette før vedtak om bypakken.

Kollektivtilbudet i regionen.

På vegne av Aftenposten og de største avisene i Bergen, Trondheim og Stavanger utførte Respons Analyse en spørreundersøkelse som måler befolkningens tilfredshet med egen by i forhold til kollektivtilbudet sommeren 2015. Der kommer det frem at det er innbyggerne i Oslo som er klart mest fornøyd med kollektivtilbudet sitt. Når en ser på tallene over hvor mange som enten er svært fornøyd eller ganske fornøyd med kollektivtilbudet i de ulike byene kommer disse ut slik: Oslo er 81 %, Trondheim 65 %, Bergen 56 % og Stavanger desidert sist med bare 35 %.

De hentet også tall fra TUI som viser hvor mange prosent av reisene i de ulike byene som blir utført med kollektiv. Tallene fordelte seg slik, Oslo 26 %, Bergen 16 %, Trondheim 12 % og Stavanger igjen sist med kun 10 %.

Befolkningen i Stavanger er svært misfornøyd med kollektivtilbudet og bruker kollektiv sjeldnere enn i de andre byene på grunn av at det for mange ikke finnes et reelt alternativ til bilen. Hovedveinettet i regionen har strengt tatt ikke vært utbedret eller fått økt kapasitet siden slutten av 80 tallet, mens befolkningsveksten har eksplodert i samme periode. Bør ikke kollektivtilbudet være et reelt alternativ FØR en begrenser bilistene på denne måten?

Lovligheten ved Bypakke Nord-Jæren.

Vi stiller spørsmål ved om det er lovlig i henhold til norsk lov med en bomring som både krever inn penger til drift og vedlikehold av veinett og til drift av buss, og samtidig har rushtidsavgift (køprising).

§ 3 Vilkår Køprising kan innføres i byområder der det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer og en forventet virkning av tiltaket. Arealbruk og transportsystem for det berørte området skal ses i sammenheng. Som grunnlag for innføring av kjøprising skal det foreligge en helhetlig plan som skal omfatte behovsvurdering med tilhørende målsetting. Det bør i størst mulig grad foreligge gode kollektivtransportløsninger i det berørte området på det tidspunktet kjøprising settes i drift.

Vi mener at dette vilkåret ikke er oppfylt i Stavanger regionen i dag, og derfor kan ikke rushtidsavgift innføres nå.

Bompenger til investering reguleres i vegloven § 27, mens det er vegtrafikkloven § 7a som regulerer rushtidsavgift. Disse to innkrevningstypene kan altså ikke kombineres. Dette står klart og tydelig i offentlige dokumenter, sist nå i revidert nasjonalbudsjett, sitat:

"Køprising og bompenger har flere likhetstrekk, spesielt når det gjelder rutinene for innkreving. Men formålene er så ulike at de to ordningene ikke kan gjelde ved siden av hverandre innenfor samme byområde".

Vi mener dette er noe samferdselsdepartementet og Stortinget som vårt øverste folkevalgte organ bør se litt nærmere på før de godkjenner Bypakke Nord-Jæren. Statens Vegvesen region vest viser selv til nytteprinsippet når de avsto fritak for barnefamilier i Bypakke Nord-Jæren.

Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeneinnkreving. Nyttprinsippet innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med å betale, jf. Meld. St. 26 (2012-2013), side 93. Kravene som følge av nytteprinsippet gjelder både geografisk og tidsmessig. Betydningen av nytteprinsippet er understreket både i St. meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019.

Vi stiller derfor spørsmål om prinsippet om krav om sammenheng mellom nytte og betaling eksisterer i denne bypakken når en vet at infrastrukturen i regionen knapt har blitt utbedret de siste 25 årene, mens der har vært en enorm befolkningsvekst og dagens bilveier er underdimensjonerte for dagens befolkning, for ikke å snakke om den befolkningen vi vil få om noen år med mer vekst. Stavanger Kommune har gjennom mange år lagt til rette for å bygge arbeidsplasser på Forus og boliger andre steder, så her har det blitt lagt opp til at for å komme seg til og fra jobb må en bruke bil. Bilistene som må kjøre til og fra jobb vil derfor ikke føle at prinsippet mellom nytte og betaling fungerer siden de ikke får noen gode av de investerte penger. Bussveien de nå må betale store deler av årslønnen sin av vil for mange ikke ligge i nærheten av der de hverken bor eller jobber. Svært mange vil føle en nytteverdi lik null siden de fortsatt må stå i kø til og fra jobb på grunn av underdimensjonerte veier mellom Stavanger og Forus siden det ikke skal gjøres noe på denne strekningen.

Effekt.

Urbanet Analyse gjorde en analyse for Rogaland Fylkeskommune i forbindelse med forslaget til Bypakke Nord-Jæren. Det er viktig å merke seg at denne analysen ikke var ferdig før de ulike kommunene som blir berørt av bypakken behandlet saken. Enda et eksempel på den dårlige saksbehandlingen. De fleste politikere jeg har snakket med det siste året har heller ikke lest denne rapporten, og jeg tror faktisk at mange ikke vet at den eksisterer engang.

Her ett utdrag fra rapporten:

Stavangerregionen vil oppleve sterk vekst både i befolkning og i antall reiser i tiden framover. Fra 2010 til 2043 antas det at befolkningen vil øke med i overkant av 50 prosent, mens antall reiser er estimert til å øke med 46 prosent i samme periode. Om utviklingen skjer med den forventede befolkningsveksten og uten noen form for tiltak for transportutviklingen, vil bilandelen øke fra 54 til 61 prosent mens andelen til de andre transportmidlene vil reduseres fra 46 til 40 prosent.

Av de 340 000 nye reisene i trend 2043 ligger det an til at om lag 75 prosent av reisene vil bli tatt av bil, mens de andre transportmidlene vil stå for omtrent 25 prosent. Dette illustrerer utgangspunktet og nødvendigheten av å gjennomføre tiltak for å bedre de andre transportmidlenes konkurranseforhold på bekostning av bilens, gitt målsettingen som Bypakke Nord-Jæren legger opp til.

Med innføringen av Bypakke Nord-Jæren vil vi få en effekt som reduserer biltrafikken noe, men når det gjelder antall bilreiser vil der likevel være en kraftig vekst, noe som viser at å planlegge ut fra et nullvekstmål der en ikke utbedrer veier bare er å skape enda større fremtidige problemer enn nødvendig. Biler blir mer og mer miljøvennlige. El-biler, hybrider og hydrogen biler vil bli mer og mer vanlige så ut fra miljøperspektiv så gir nullvekstmålet i biltrafikken mindre og mindre mening. Når en ser på historiske tall for befolkningsvekst så kan en altså ikke stoppe å bygge ut veier selv om det høres fint ut i teorien. Teori og praksis viser seg som oftest å være to forskjellige ting, også i dette tilfellet.

Videre i fra rapporten til Urbanet Analyse: «Den forventede utviklingen i antall reiser vil med Bypakke Nord-Jæren føre til at bilandelen totalt for området vil ligge på 60 prosent, mens andelen som tas av andre transportformer vil ligge på 40 prosent. Sammenliknet med referansesituasjonen i 2010 forsterker dermed bilen sin posisjon fra en reiseandel på 54 prosent. En del av denne veksten vil komme på bekostning av sykkel og gange, som begge får en nedgang i reiseandelen sammenliknet med referansesituasjonen. Samtidig vil det være andre positive effekter som følge av fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten (eksempelvis mindre kø og mindre trengsel), som ikke fanges opp i transportmodellen og som vil kunne øke kollektivandelen ytterligere. Sammenliknet med trendutviklingen for 2043 gir bypakken en reduksjon i bilandelen på ett prosentpoeng, fra 61 til 60 prosent, mens andelen til øvrige transportformer øker tilsvarende, fra 39 til 40 prosent.»

Med Bypakke Nord-Jæren vil veksten i antall nye bilreiser ligge på om lag 311 000 mot 340 000 nye reiser i trendutviklingen, som er en reduksjon på om lag 30 000 reiser. Sammenliknet med den forventede trendutviklingen uten tiltak, vil andelen som tas av bil reduseres fra 75 prosent til 72 prosent. Andelen reiser som vil tas av kollektivtransport øker fra 6 prosent i trend 2043 til 12 prosent i bypakke 2043. Bypakken vil altså bidra til å trekke utviklingen i riktig retning, men det er fortsatt et godt stykke fra 0-vekstmålet.

Urbanet Analyse konkluderer med at selv om tiltakene i bypakken gjennomføres så vil likevel biltrafikken øke og dermed vil ikke bilistene føle noen nytte av å betale bompenger. Dette bryter altså da med kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeneinnkreving.

Konklusjon.

På bakgrunn av disse forhold kan vi ikke se noen annen løsning enn at Bypakke Nord-Jæren avvises av departementet og Stortinget, og at saken blir sendt tilbake til Rogalands Fylkeskommune og de involverte kommunene for ny forsvarlig behandling.

Med vennlig hilsen på vegne av Folkeaksjonen nei til mer bompenger

Frode Myrhol
Partileder