Saksframlegg

Dato: 25.01.2023
Saksnummer: 23/03441-1

Planlagt behandling i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Votering:
Stavanger formannskap		02.02.2023	
Stavanger formannskap -AU		31.01.2023	

Konseptvalg for nytt system for veibruksavgift og bompenger

Forslag til vedtak:

1. Stavanger kommune mener at det er mangler med dagens veibruksavgift, og er positiv til å endre dagens system til et mer bærekraftig og rettferdig system som følger prinsippet om at forurenser betaler.

2. Kommunen anbefaler at det utredes nærmere hvordan veibruksavgift for nullutslippskjøretøy vil virke sammen med dagens takster for nullutslippskjøretøy, og hvordan dette kan påvirke inntektsutviklingen i bompengepakker og -prosjekter.

3. Endring av veibruksavgiften må ikke være til hinder for den gode trenden med utskifting av kjøretøyparken fra fossile til nullutslippskjøretøy.

Sammendrag

Skattedirektoratet har sendt på høring en konseptvalgutredning om veibruksavgift og bompenger. Bakgrunnen for utredningen er utfordringer med sviktende inntekter på grunn av en stadig økende andel nullutslippskjøretøy på veiene. I dag betales veibruksavgiften ved kjøp av bensin og diesel.

I bompengeprosjekter har nullutslippskjøretøy rabattert takst. I rapporten presenteres 4 ulike konsept som alternativ til dagens system for innkreving. Kommunedirektøren er positiv til innføring av et mer rettferdig veibruksavgiftsystem som også omfatter nullutslippskjøretøy.

Forhold knyttet til utfasing av fossile kjøretøy, økt konkurransekraft for gange, sykkel og kollektivtransport, og sikring av stabile inntekter fra bompengeprosjekter, framstår lite utredet og bør utredes nærmere.

Konseptvalg for nytt system for veibruksavgift og bompenger

Bakgrunn for saken

Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet ga høsten 2021 skattedirektoratet og Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning av fremtidig system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger.

Et mer bærekraftig bilavgiftssystem som både evner å regulere trafikken gjennom å påvirke adferd via prising, og som samtidig sikrer stabile inntekter, vil kunne bidra til å løse behovene.

Høringsfrist er satt til 1. februar 2023, dvs. at protokoll må ettersendes.

Fakta

Oppdraget

På oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartemenet har Statens vegvegvesen og Skattedirektoratet laget en konsekvensutredning om veibruksavgift og bompenger.

Hovedproblemet er at bilistene i stadig mindre grad dekker samfunnskostnadene ved bruk av kjøretøy gjennom blant annet bruksavhengige avgifter. En stor andel av bilistene stilles ikke overfor priser som reflekterer samfunnskostnadene knyttet til vegslitasje, lokale utslipp, kø og ulykker.

Det er ønskelig med et mer bærekraftig bilavgiftssystem som både regulerer trafikken gjennom å påvirke adferd via prising, og som samtidig sikrer stabile inntekter som bidrar til å løse behovene

Veibruksavgiften betales i dag på omsetning av bensin og diesel. Nullutslippskjøretøy er dermed ikke omfattet av avgiften. Økende andel nullutslippskjøretøy medfører reduserte inntekter, samtidig som de eksterne kostnadene vedvarer.

Mål

Hovedmålet med bompengeordningenr er finansiering av infrastrukturtiltak, og regulering av trafikken. Man ser imidlertid at dagens rabattordning for nullutslippskjøretøy i bomprosjekter medfører utfordringer med bompenger som lokalt verktøy for finansiering og regulering av trafikken. Også her fører økende andel nullutslippskjøretøy til reduserte inntekter.

Bruk av bompenger som virkemiddel for finansiering og regulering fungerer ikke optimalt, spesielt for byområdene.

Nullvekstmålet

At dagens ordninger ikke er treffsikre nok for regulering av biltrafikken i byområdene svekker vilkårene for miljøvennlige transportalternativer (kollektiv, sykkel og gange) og muligheten til å oppnå nullvekstmålet.

I byene kan formålet med bompenger og veibruksavgiften være til dels overlappende. I tillegg til å skaffe staten inntekter, har veibruksavgiften til hensikt å regulere trafikken ved å stille brukeren overfor de eksterne kostnadene som kjøring på vei medfører. Det er samtidig åpnet for at bompenger i byområdene kan brukes til trafikkregulering gjennom at takstene innrettes slik at de kan variere etter tiden på døgnet og kjøretøyets vekt og miljøegenskaper.

Et system med tids- og miljødifferensierte bompengesatser er allerede tatt i bruk i de store byene. At dagens ordninger ikke er treffsikre nok for regulering av biltrafikken i byområdene svekker også trafikkgrunnlaget for miljøvennlig transport (kollektiv, sykkel og gange). Det gjør det samtidig økonomisk vanskelig å etablere et konkurransedyktig tilbud av miljøvennlige transportløsninger som et alternativ til bil, noe som igjen svekker oppnåelse av nullvekstmålet.

Det er viktig å finne mer treffsikre ordninger, problemene vil ellers forsterke seg over tid.

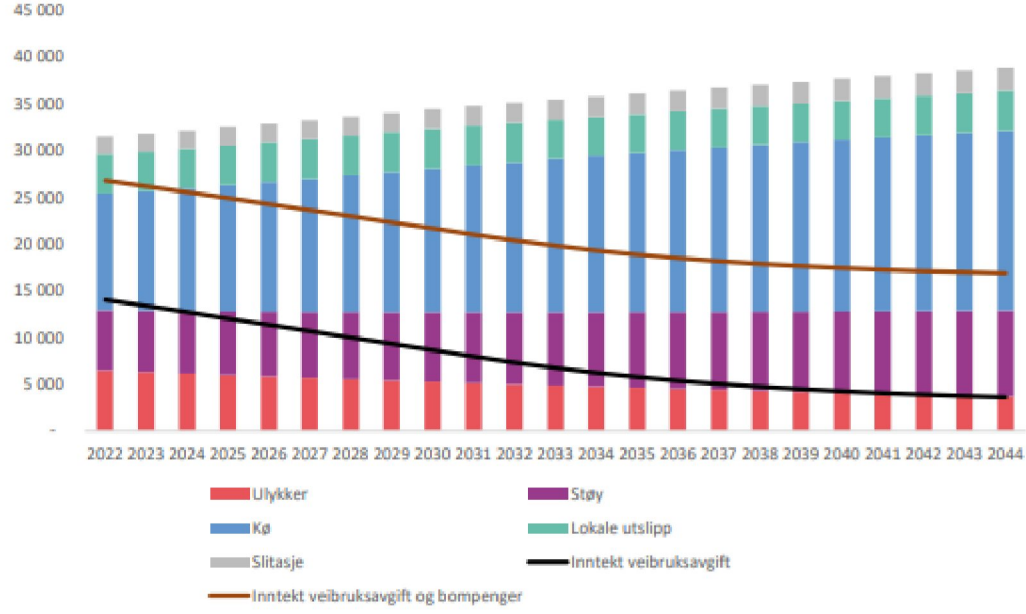
De overordnede behovene som tillegges mest vekt i utredningen er altså todelte:

1) **Behovet for forutsigbare inntekter til bompengeprosjektene og til staten**.
2) **Behovet for et system som regulerer trafikken**.

Et mer bærekraftig bilavgiftssystem som både evner å regulere trafikken gjennom å påvirke adferd via prising, og som samtidig sikrer stabile inntekter vil kunne bidra til å løse behovene.

Konseptene

I utredningen er det lagt betydelig vekt på hvilke tiltak som kan sikre en treffsikker og bærekraftig prising av bruk av vei, og finansiering av samferdselsprosjekter. Dette er også definert som samfunnsmålet i utredningen. TØI har estimert de marginale skadekostnadene for person- og godstransport i Norge. Estimatene viser at en liten del av de eksterne kostnadene er knyttet til egenskaper ved motoren og hvilket drivstoff den forbrenner. De eksterne kostnadene varierer imidlertid med hvor kjøringen finner sted og er høyere i tettbygde strøk enn i spredtbygde strøk. Grafen under viser eksterne kostnader knyttet til veibruk i Norge.



Figur Fra KVU Veibruksavgift og bompenger

Samlet sett stimulerer dagens ordninger (veibruksavgift, bompenger) for prising av bruk av vei til mer bilkjøring på bekostning av kollektiv, sykkel og gange.

Utredningen står igjen med fire konsepter som på ulik måte og i ulik grad vil kunne imøtekomme samfunnsmålet for denne satsingen.

Konseptene skal være provenynøytrale – det vil si at inntektene skal være de samme uavhengig av hvilket alternativ som velges.

Konsept 1 – Veibruksavgift for nullutslippskjøretøy

Distansebasert veibruksavgift utformes med lik pris for hele landet, og gir fleksibilitet til både manuell og automatisk rapportering av kilometer fra kjøretøyet. Den nye veibruksavgiften gjelder kun for nullutslippskjøretøy. Det er lik takst for nullutslippskjøretøy og kjøretøy med forbrenningsmotor i bompengeordningen. I dette konseptet stilles det ikke krav om å montere ekstra utstyr/boks i kjøretøyene.

Konseptet har fleksibilitet og åpner for en gradvis overgang fra manuell rapportering til automatisk rapportering for en større del av nullutslippskjøretøyene.

Vurdering:

- Ved innføring av dette vil Norge være blant de første i verden med distansebasert vegbruksavgift for nullutslikskjøretøy.
- Fører til redusert kjørelengde for nullutslippskjøretøy, både i byene og utenfor.

Konsept 2 – Sone. Veibruksavgift: Pris varierer mellom by og land

Problembeskrivelsen viser at de eksterne kostnadene er høyere i byer enn på landet. Med bakgrunn i dette bygger konseptet på en toprismodell, hvor prisen for å kjøre en kilometer varierer mellom by og land. Den nye veibruksavgiften gjelder for alle kjøretøy. Det er lik takst for nullutslippskjøretøy og kjøretøy med forbrenningsmotor i bompengeordningen. I dette konseptet er det behov for data som registrerer antall kjørte kilometer og knytter dette til sone. Data kan innhentes ved at kjøretøy utstyres med en «om bord enhet» (avansert brikke) som kommuniserer med dagens vegkantutstyr, ved bruk av GNSS (satellitt) eller 4G/5G (telenettet).

Vurdering:

- Norge vil med dette konseptet være først i verden med satellittbasert løsning for lette kjøretøy
- Innføringsmessig vil dette konseptet være krevende å implementere.
- Fører til stor reduksjon av trafikk i byene, mens det utenfor byene blir økt kjørelengde både for tunge og lette fossile kjøretøy.

Konsept 3 – Posisjon. Pris varierer mellom tid, sted og distanse

Konsept 3 vil gi mulighet for mer nøyaktig prising av eksterne effekter som den enkelte trafikant påfører samfunnet gjennom flere soner (spredtbygd, tettsted, storby) og tid på døgnet. Datagrunnlaget gir mange muligheter for avanserte prismodeller som i større grad kan påvirke adferd. Pris kan variere mellom ulike typer veier, geografi, årstid, trafikkforhold, kø osv. Bruk av satellittdata gir en mer nøyaktig angivelse av tid, sted og kjørt distanse. I dette konseptet vil det være en felles ordning for veibruksavgift og bompenger, men fortsatt separate inntektsstrømmer og ulike satser primært for å gjenspeile de eksterne kostnader og finansiering av samferdselsprosjekter.

Vurdering:

- Norge vil med dette konseptet være først i verden med satellittbasert løsning for lette kjøretøy
- Gir betydelig lavere trafikk i byene, men høyere trafikk utenfor byene for lette og tunge fossile kjøretøy.
- Konseptet har høy iboende personvernrisiko.
- Dette konseptet gir i analysen høyest samfunnsøkonomisk nytte.

Konsept 4 – Steg 1 Distansebasert kjøretøyavgift på nullutslippskjøretøy
Steg 2 Ulike satser for veibruksavgift for by og land for tungekjøretøy

Steg 1 Lette norskregistrerte nullutslippskjøretøy får en distansebasert kjøretøyavgift. Basis rapportering etableres, det omfatter ikke utenlandske kjøretøy og tunge nullutslippskjøretøy (norsk- eller utenlandsregistrerte). Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor.

Steg 2 Konsept 2 for tunge kjøretøy tar sikte på å realisere konsept 2 med ulike satser for veibruksavgift for by og land. Det må installeres en enhet i kjøretøyet (avansert brikke) i kjøretøy over 7,5 tonn som ikke har dette fra før, eventuelt brukes app eller integrert kjøretøyplattform. En innføring for tunge kjøretøy vil kunne sammenfalle med tilsvarende implementering i Sverige og Danmark. Det er mulig å innføre løsningen geografisk på enkelte veistrekninger (TEN-T og motorveier). Overgangsordning fra veibruksavgift på drivstoff til kilometerbasert avgift for tunge kjøretøy vil utredes i kommende faser. Vektårsavgiften kan vurderes fjernet. Ytterligere steg vil kunne vurderes senere på basis av blant annet teknologisk utvikling og risikovurderinger.

Vurdering:

- Norge har størst utbredelse av nullutslippskjøretøy i verden og vil være blant de første i verden med veibruksavgift på disse.
- Vi følger Europa på tunge kjøretøy.
- Fører til redusert kjørelengde for nullutslippskjøretøy, både i- og utenfor byene.
- På sikt gi den mest presise prisingen av bruk av vei.
- Fører til at tunge kjøretøy som kjører i byene kommer dårligere ut, mens kjøring utenfor byene kan bli billigere enn i dag.

Alternativene i analysen	Beskrivelse
Nullalternativet	• Innebærer en videreføring av dagens situasjon. Med hensyn til fremtidig bompengenivå legger vi for beregningene til grunn at takster for nullutslippskjøretøy settes til 50 pst. av grunntakst, samtidig som grunntakstene justeres slik man oppnår fastsatt gjennomsnittstakst i bompengeproposisjonen
Nullpluss-alternativet	• Innebærer en videreføring av dagens situasjon med justeringer av bompengetakstene for nullutslippskjøretøy. Det forutsettes at nullutslippskjøretøy betaler samme bompengetakst som kjøretøy med forbrenningsmotor. • Referansebanen som de øvrige konseptene sammenlignes mot
Konsept 1	• Nullutslippskjøretøy betaler en flat km-sats for veibruksavgift som tilsvarer dagens sats for kjøretøy med forbrenningsmotor. • Manuell innrapportering av km kjørt for nullutslippskjøretøy • Appløsning for innrapportering og betaling fra utenlandske nullutslippskjøretøy • Bompenger som i nullplussalternativet

Konsept 2	• Alle kjøretøy betaler en km-sats for veibruksavgift i to ulike soner (tettsted > 100 000 innbyggere, tettsted < 100 000 innbyggere + spredtbygd)
	• Automatisk innrapportering av km kjørt gjennom GNSS-teknologi
	  • Kjøretøyseiere kan velge mellom tre ulike teknologier for innrapportering:
	  • On Board Unit (OBU) – ombordutstyr som installeres i det enkelte kjøretøy
	  • Appløsning tilknyttet mobiltelefon (kan også benyttes av utenlandske kjøretøy)
	  • Appløsning integrert i kjøretøyets infotainmentsystem
	• Bompenger som i nullplussalternativet

Konsept 3	• Alle kjøretøy betaler en km-sats for veibruksavgift i tre ulike soner (tettsted >100 000 innbyggere, tettsted < 100 000 innbyggere, og spredtbygd)
	• Egen km-sats for rush-perioder i tettsteder
	• Automatisk innrapportering av km kjørt gjennom GNSS-teknologi
	  • Kjøretøyseiere kan velge mellom tre ulike teknologier for innrapportering:
	  • On Board Unit (OBU) – ombordutstyr som installeres i det enkelte kjøretøy
	  • Appløsning tilknyttet mobiltelefon (kan også benyttes av utenlandske kjøretøy)
	  • Appløsning integrert i kjøretøyets infotainmentsystem
	• Bompengenivå tilsvarende nullplussalternativet, men takstene fastsettes per km og ikke per passering.

Konsept 4	• Trinnvis innføring av konsept 1 og deler av konsept 2:
	  • Trinn 1: Konsept 1
	  • Trinn 2: Konsept 2 for tunge kjøretøy og videreføring av konsept 1 for lette kjøretøy
	• Bompenger som i nullplussalternativet

Figur 1Fra KVU

Rangering av konseptene gitt i KVU

Utredningen har sammenlignet de fire konseptene mot et såkalt nullplusskonsept, som er videreføring av dagens situasjon inkludert fjerning av alle rabatter for nullutslippskjøretøy i bompengeprosjekter. Dette gir mulighet for lik takst i bompengeordningen for alle lette kjøretøy. Det finnes også et nullalternativ som er lik dagens ordning, med differensiert betaling for nullutslippskjøretøy.

Basert på beregnet netto nåverdi, ikke-prissatte virkninger og risikovurdering er det gjort en samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av de ulike alternativene.

Anbefalt rangering i KVU er som følger:

1. Konsept 4: Trinnvis implementering med initielt to trinn (lette norske nullutslippskjøretøy og tunge kjøretøy)

2. Konsept 1: Distansebasert veibruksavgift for nullutslippskjøretøy

3. Konsept 3: Posisjonsbasert prising for bruk av vei for alle kjøretøy

4. Konsept 2: Sonebasert veibruksavgift by og land.

Vurdering

Kommunedirektøren er positiv til at det arbeides med nytt konsept for prising av bruk av vei. Det er bekymringsfullt at stadig økende andel nullutslippskjøretøy svekker inntektene, både når det gjelder dagens veibruksavgift og bompengeordning.

Nullutslippskjøretøy bidrar på lik linje med fossile kjøretøy til samfunnskostnadene knyttet til vegslitasje, kø og ulykker (som er de *eksterne kostnadene* knyttet til bilbruk). I tråd med «forurenser betaler»-prinsippet så mener kommunedirektøren derfor at også nullutslippskjøretøy bør betale veibruksavgift. Rett prising for bruk av vei vil også være et viktig verktøy, som hjelper med å oppnå nullvekstmålet for biltrafikk. Samtidig så vil det bidra sterkt til å styrke konkurranseforholdet for gange, sykkel og kollektiv foremfor bruk av privat bil.

Kommunedirektøren er enig i at konsept 4 er det mest hensiktsmessige av de foreslåtte konseptene på nåværende tidspunkt. Utredningen har vært grundig når det kommer til vurdering av personvernhensyn og gjennomførbarhet av de ulike konseptene. Imidlertid savner kommunedirektøren at utredningen svarer tydeligere på hvordan veiprising for nullutslippskjøretøy vil påvirke utskiftningen av bilparken til nullutslippskjøretøy og inntekter fra bompenger.

Utskiftning fra bilparken til nullutslippskjøretøy

Utslipp fra veitrafikk er på 30 % og er den sektoren i Stavanger kommune hvor utslippene er størst, og hvor det er størst potensiale for å redusere klimagassutslipp. Utskiftning fra fossil- til nullutslippskjøretøy vil derfor være et viktig tiltak for å redusere utslipp.

Kommunedirektøren mener at utredningen ikke synliggjør effekten av veibruksavgift sett i sammenheng med andre avgifter for elektriske kjøretøy som er foreslått og/eller vedtatt i den siste tiden. Dermed kommer det ikke fram at den foreslåtte økningen i CO2-avgift ikke er tilstrekkelig for å opprettholde konkurranseforholdet mellom fossile og elektriske kjøretøy.

Særlig er dette viktig for varebiler og tyngre kjøretøy hvor økningen i elektriske kjøretøy er mindre og insentivene færre. Utredningen definerer lette kjøretøy opp til 7,5 tonn. Kommunedirektøren frykter denne inndelingen vil motarbeide innfasingen av tunge og lette elektriske varebiler. Ved å sette grensen på 7,5 tonn vil disse da omfattes av første trinn, mens de i dag er i startfasen og har behov for ytterlige virkemidler.

Utredningen gir heller ikke en klar beskrivelse av hvordan avgifter på hybridbiler er tenkt gjennomført. Dersom veiprising innføres for nullutslippsbiler, må hybridbiler få minimum lik avgift for å opprettholde konkurranseforholdet.

For å kunne oppnå klimamålsetningene mener kommunedirektøren at det er helt nødvendig med en innfasing av nullutslippskjøretøy. Kommunedirektøren ber derfor om at det i det videre arbeidet med konseptutvalgsutredningen legges vekt på hvordan veibruksavgiften virker sammen med andre bilavgifter, og fortsatt sikrer at det er mer attraktivt å eie nullutslippskjøretøy enn fossilkjøretøy.

Bomringen

Kommunedirektøren vil påpeke at utredningen har sammenliknet konseptene gitt i KVU mot lik takst i bompenger uavhengig av motortype (*nullpluss-alternativet*), og ikke den reelle situasjonen i dag.

Utredningen er basert på antagelsen om at rabatt for nullutslippskjøretøy vil fases ut og ikke lenger være aktuelt på det tidspunktet nytt konsept for veibruksavgift er klart til å bli

gjennomført. Det betyr at veibruksavgift er forutsatt å fungere parallelt med en bymiljøpakke.

Det har vært et sterkt politisk ønske om å bidra til en rask utfasing av fossile kjøretøy gjennom gode rabattordnigner. Dagens situasjon med høye strømpriser og høy inflasjon kan gjøre det krevende å harmonisere takstene full ut for nullutslippskjøretøy.

Utfasing av fossile kjøretøy er ønskelig, samtidig som en stadig økende elbilandel gir reduserte inntekter for Bymiljøpakken på Nord-Jæren.

Kommunedirektøren mener derfor at det er viktig at en evt. innføring av veibruksavgiften ikke påvirker økonomien i Bymiljøpakken negativt. I det videre arbeidet bør det derfor utredes nærmere hvordan veibruksavgift for nullutslippskjøretøy vil virke sammen med bymiljøpakken og andre bompengepakker.

Konklusjon

Økende andel nullutslippskjøretøy utfordrer både inntektene fra veibruksavgiften, finansieringen i bompengeprosjekter og konkurranseforholdet mellom bil, sykkel, gange og kollektiv.

Kommunedirektøren mener at det er mangler med dagens veibruksavgift og er positiv til å endre dagens system til et mer bærekraftig og rettferdig system som følger prinsippet om at forurenser betaler.

Kommunedirektøren anbefaler at det utredes nærmere hvordan veibruksavgift for nullutslippskjøretøy vil virke sammen med dagens takster for nullutslippskjøretøy i bomringen, og hvordan dette kan påvirke inntektsutviklingen i bompengepakker og -prosjekter. En endring av veibruksavgiften må ikke være til hinder for den gode trenden med utskifting av kjøretøyparken fra fossile til nullutslippskjøretøy.

Per Kristian Vareide
kommunedirektør

Gunn Jorunn Aasland
direktør

Hildegunn Hausken
avdelingssjef

Nina Prytz saksbehandler

Vedlegg:
2022-11-kvu-veibruksavgift-og-bompenger

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksprotokoll

Politisk sekretariat

Postadr.: Pb. 8001, 4068 Stavanger
Besøksadr.: Øvre Kleivegate 15
Telefon: 51507131. Faks: 51507044
E-post: postmottak.radmannen@stavanger.kommune.no
www.stavanger.kommune.no
Org.nr. NO 964 965 226

SAKSBEHANDLER	ARKIVSAK	ARKIVNR.	DATO
Nina Prytz	23/03441		dato

Utvalg: **Stavanger formannskap**
Møtedato: **02.02.2023**
Sak: **35/23**

Konseptvalg for nytt system for veibruksavgift og bompenger
Resultat: På saklisten
Arkivsak: **23/03441**

Stavanger formannskap har behandlet saken i møte 02.02.2023 sak 35/23

Møtebehandling

Frode Myrhol (FP) fremmet følgende alternative forslag:

«Stavanger kommune anbefaler at en avvikler bruken av bompenger som finansieringsmetode for infrastrukturprosjekter.

Stavanger kommune anbefaler heller ikke innføring av veiprising.
Uten et godt vegnett vil det norske samfunnet kollapse, det er derfor viktig at en har sikre finansieringsmetoder for denne typen infrastrukturprosjekter fremover, det å fortsatt satse på en ordning hvor bilistene skal finansiere dette samfunnsgodet er ikke lenger bærekraftig.

Stavanger kommune anbefaler at staten overtar det fulle og hele ansvaret for finansiering av denne typen infrastruktur, for å sikre stabilitet og økonomisk forutsigbarhet i fremtidige og nåværende utbyggingsprosjekter.

Ingen av de foreslåtte alternativene i KVU'en, er mer bærekraftig, stabilt og forutsigbart enn en slik fremtidig løsning med full statlig finansiering vil være.»

Mette Vabø (V) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av H, V og SV:

«Nytt punkt 4:
Stavanger kommune vil understreke at en slik innføring forutsetter at dette kan gjøres på en måte som ivaretar personvernet, og uten av GPS-data blir samlet inn.»

Leif Arne Moi Nilsen (FrP) fremmet følgende alternative forslag:

«Stavanger kommune mener at omfanget med brukerbetaling på norske veier er for høyt. Det må derfor ikke gis tillatelse til en veiprisings ordning. Det bør settes i gang et arbeide med å fase ut ordningen med bompenger så raskt det lar seg gjøre.»

Eirik Faret Sakariassen (SV) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av V og SV:

Nytt pkt 4:
«Det anbefales å utrede nærmere om det kan være høyere betaling for personer med høy inntekt/formue, enn personer med lav og middels inntekt/formue.»

Dagny S. Hausken (Sp) fremmet følgende alternative forslag:

«Arbeidet for nytt system for veibruksavgift og bompenger avsluttes.»

Votering
FP's alternative forslag ble vedtatt med 10 stemmer (Ap, FP, FrP (subsidiært), Sp (subsidiært)
Kommunedirektørens innstilling fikk 9 stemmer (H, MDG, SV, Rødt, V, KrF)
FrP's alternative forslag fikk 2 stemmer (FrP, primært)
Sp's alternative forslag fikk 1 stemme (Sp, primært)
Tilleggsforslag, nytt pkt. 4, på vegne av V og SV fikk 3 stemmer SV, Rødt, V)

Stavanger formannskaps flertallsvedtak:

Stavanger kommune anbefaler at en avvikler bruken av bompenger som finansieringsmetode for infrastrukturprosjekter.

Stavanger kommune anbefaler heller ikke innføring av veiprising.

Uten et godt vegnett vil det norske samfunnet kollapse, det er derfor viktig at en har sikre finansieringsmetoder for denne typen infrastrukturprosjekter fremover, det å fortsatt satse på en ordning hvor bilistene skal finansiere dette samfunnsgodet er ikke lenger bærekraftig.

Stavanger kommune anbefaler at staten overtar det fulle og hele ansvaret for finansiering av denne typen infrastruktur, for på den måten å sikre stabilitet og økonomisk forutsigbarhet i fremtidige og nåværende utbyggingsprosjekter.

Ingen av de foreslåtte alternativene i KVU'en, er mer bærekraftig, stabilt og forutsigbart, enn et alternativ med full statlig finansiering vil være.

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.