

Dato: 10.11.2021

Innspill til Grunnlag for lokalpolitisk behandling av Bypakke Nedre Glomma fase 2

Innspill til styringsgruppa for Bypakken fra Norsk elbilforening og Østfold elbilforening

Norsk elbilforening og vårt lokallag, Østfold elbilforening, takker for muligheten til å gi våre innspill både i dialogmøte med styringsgruppen for bypakken den 4.11.2021 og skriftlig innspill til grunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen som kommer i desember. Vi er svært glade for at Fredrikstad og Sarpsborg jobber systematisk og inkluderende med interessegrupper for å redusere utslipp i en av kommunenes største utslippssektorer.

Potensialet i utslippskutt fra vei

Ifølge miljødirektoratets tall står veitrafikken for 24 prosent av de totale klimagassutslippene i Sarpsborg og 24,2 prosent i Fredrikstad. Det er den nest største enkeltsektor i Sarpsborg (Industri, olje og gass er størst), mens i Fredrikstad er det den største enkeltsektoren. Politiske grep som kan bidra til nullutslipp i denne sektoren er av stor betydning for om Fredrikstad og Sarpsborg klarer å bidra til det grønne skiftet.

Vi ønsker derfor å gi innspill på to områder som bidrar til slike utslippskutt.

1. Den foreslåtte oppskaleringen av bompengebeting for elbiler
2. Satsningen på sykkel.

For oppfølging og kontakt

Robert Nordli
Nestleder, Østfold elbilforening
ostfold@elbil.no

Markus Rotevatn
Politisk rådgiver, Norsk elbilforening
markus@elbil.no
tlf. 47957403

Elbilforeningens hovedinnspill på bompenger og elbil

- Grunnlagsdokumentet må inneholde en analyse/vurdering og gjerne prognoser for hvordan en så markant endring i miljørabatten vil slå ut for målet for dette miljørabatten, som er å gi insentiver for innbyggerne til å bytte til nullutslippsløsninger.
- Styringsgruppen bør vurdere alternative måter å innfase bompenger for elbil på. Norsk elbilforening mener denne innfasingen bør følge elbilutviklingen. Når elbiler har passert 25 prosent av bompengepassteningene/bestanden i snitt over et år, kan man innføre 25 prosent betaling for elbiler. Og når andelen passerer 50 prosent, kan man innføre 50 prosent betaling.

Elbilforeningens hovedinnspill på sykkel

- Det bør defineres klare og kvantitative mål for vekst i sykkel og gange. Dersom det allerede er definert og utarbeidet i andre dokumenter, bør de referes til i et slikt dokument som skal være grunnlag for politiske vedtak.
- Sykkelvei med fortau skal som hovedregel velges ved nybygging av sykkelinfrastruktur.
- Bygging av infrastruktur for sykkel skal følges opp med god skilting og gode sykkelparkeringsløsninger.

Om innføring av bompenger for elbiler i bypakkens fase 2:

I bypakken har elbiler i dag full miljørabatt. I det opprinnelige vedtaket for videre opptrapping var det enighet om å gjøre en gradvis økning til 70 prosent rabatt for elbiler i fase 2. Altså at elbiler skulle betale 30 prosent av normaltakst etter brikkerabatt. I forslaget som ligger til grunn fra styringsgruppen er dette endret til kun 50 prosent rabatt, altså den laveste mulige rabatten innenfor rammene fra staten.

Miljørabatten er det sterkeste lokalpolitiske virkemiddelet for elbil

Den foreslåtte endringen i rabatten og den kraftige økningen i betaling for elbiler begrunnes av styringsgruppen utelukkende på bakgrunn av behov for økte inntekter.

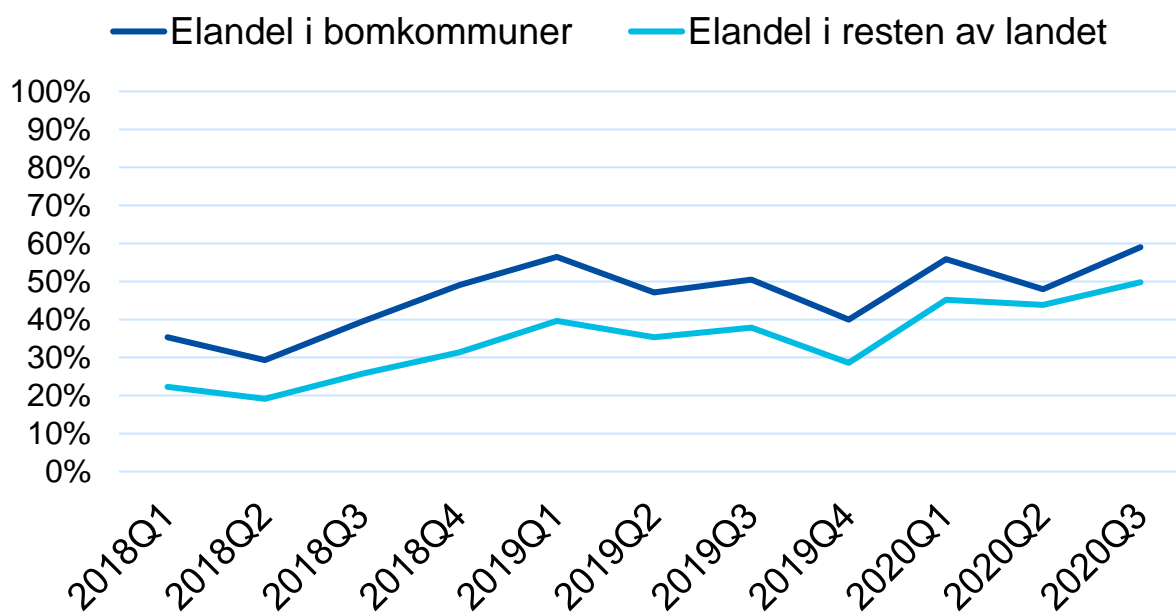
Det er ingen analyse eller vurdering av hvordan dette vil påvirke elbilutviklingen i Fredrikstad og Sarpsborg og ikke minst områdene rundt, som er hovedgrunnen til at man etablerte en miljørabatt i første omgang.

Mangelen på vurderinger av konsekvenser for elbilutviklingen er en svakhet ved et slikt dokument som skal gi lokalpolitikere grunnlag for vedtaket.

Nøkkelen til elbilsuksessen

I en rapport fra Norsk elbilforening i 2020, ble det slått fast at miljørabatten i bom er det aller viktigste og mest effektive virkemiddelet kommuner har for å påvirke elbilutviklingen i riktig retning. Det er en helt tydelig sammenheng mellom bompengerabatt, størrelse på den og andelen elbiler i nybilsalget.

Denne andelen har ligget mellom 10 og 20 prosentpoeng høyere i bompengekommuner enn i øvrige kommuner i landet:

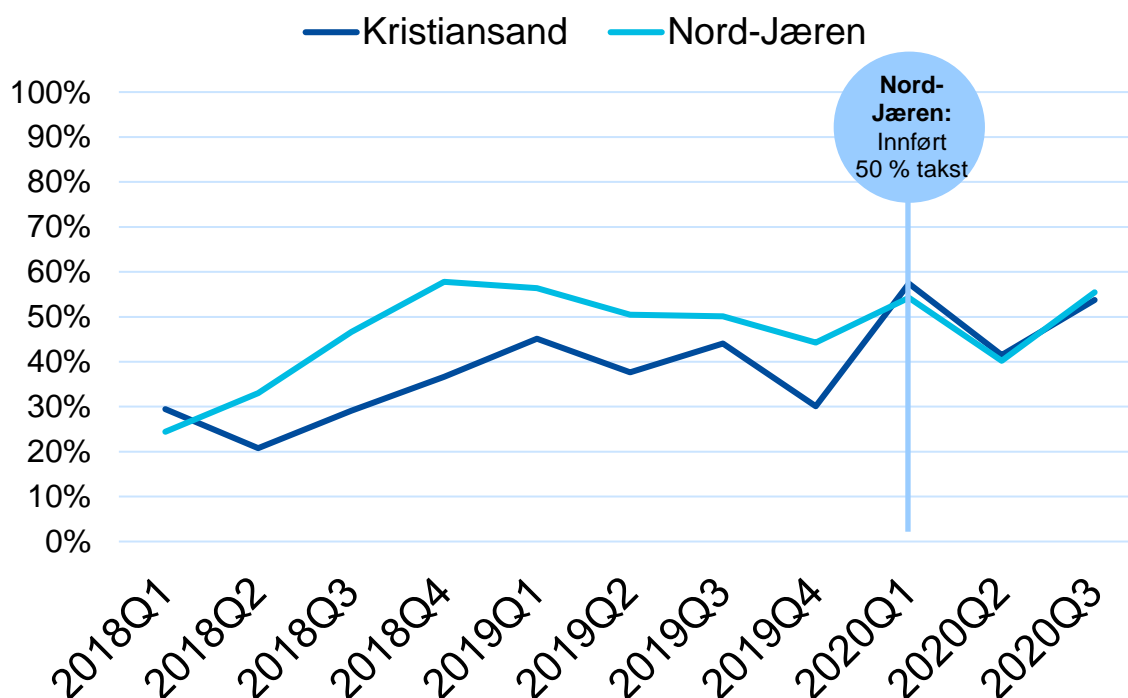


Figur fra rapporten Bompengerabatt for elbil, Norsk elbilforening 2020: Elbilandel i nybilsalget av personbiler per kvartal for de typiske bomkommunene sett opp mot resten av landet. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

Stopp i Stavanger

På slutten av 2018 var det ingen i Stavanger og omegn som hadde fått noen signaler om at nå kom elbilbetaling i bomringen. Veksten i elbilandelen av nybilsalget var formidabel. Så begynte signaler fra politikere og usikkerhet rundt elbilrabatten ble betydelig fra tidlig 2019. 50 prosent elbiltakst ble vedtatt i begynnelsen av tredje kvartal 2019, og innført februar 2020.

Hele 2019 sank elbilandelen i nybilsalget i Stavanger og kommunene rundt. Samtidig tok Kristiansand og omegn igjen rogalendingene etter å ha ligget rundt 20 prosentpoeng bak ved avslutningen av 2018. Kristiansand hadde i samme tidsrom 100 prosent elbilrabatt og var tydelige på å beholde den.



Figur fra rapporten Bompengerabatt for elbil, Norsk elbilforening 2020. Elbilandelen i nybilsalget av personbiler per kvartal fra frøste kvartal 2018 og til og med tredje kvartal 2020 fra kommunene rundt bomprosjektene Finnfast (fastlandsforbindelsen til Finnøy i Rogaland), Nord-Jæren bomring (rundt Stavanger) og Kristiansand bomring. Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken.

En alternativ måte å se bompengeforliket på

I tillegg til at elbiler nå må begynne å betale, så blir det samtidig billigere for fossilbiler. Bypakken reduserer den generelle taksten på bakgrunn av regjeringens bompengeforlik som krever lavere bompengesatser som en del av de nye byvekstavtalene.

Resultatet dersom disse endringene trer i kraft blir en faktisk reduksjon i bompenger for fossilbiler og en kraftig økning i bompenger for elbiler.

Dette er et grep som vil kunne få stor betydning for om Sarpsborg og Fredrikstad skal kunne nå sine mål om klimagassutslippskutt i transportsektoren. Og det er et grep som kan unngås. Både Bergen, Oslo og Trondheim har gått inn i avtale med staten knyttet til bompengeforliket der bompengekuttet går utelukkende til nullutslippsbiler.

Erfaringer fra byvekstavtalene med Bergen, Oslo, Trondheim og Stavanger

Både Bergen, Oslo, Trondheim og Stavanger har byvekstavtaler med staten.

By	Elbilandel av total bestand	Andel av normaltakst elbiler må betale	Kommentar
Bergen	25,4 %	20 %	Hadde 40 % elbiltakst, vedtok ensidig elbiltakstreduksjon fra 1.1.2021 pga bompengeforliket
Oslo	23,8 %	30 – 40 %	Hadde 50 % elbiltakst, vedtok ensidig elbiltakstreduksjon fra 1.10.2021 pga bompengeforliket
Stavanger	18,4 %	50 %	Gikk fra full rabatt til 50 % etter bompengeopprøret fra februar 2020.
Trondheim	18 %	20 %	Gikk fra full rabatt til 20 % elbiltakst fra og med 1.11.2021
Fredrikstad	16 %	Foreslår 50 %?	Har hatt fullt fritak, innfasing til politisk behandling i desember 2021
Sarpsborg	12,2 %	Foreslår 50 %?	Har hatt fullt fritak, innfasing til politisk behandling i desember 2021

I Bergen er elbilandelen av bestanden på 25,4 prosent, i Oslo er den på 23,8 prosent. I Fredrikstad er den på 16 prosent og i Sarpsborg på 12,2 prosent. Selv med opp mot 10 prosentpoeng høyere elbilandel, har disse kommunene valgt å gi et tydelig signal og insentiv for å sørge for at utviklingen ikke stagnerer. Erfaringene fra Stavanger, da de gikk rett på 50 prosent da de innførte bompenger for elbil

Om miljøpakkens innsats på infrastruktur for sykkel

Norsk elbilforening har gjennom mange år arbeidet for alternativer til bil, særlig elsykkel og har opparbeidet seg mye kompetanse over hva som skal til for at folk skal velge å sykle framfor å kjøre bil. Vår årlige undersøkelse Elsyklisten viser at god sykkelinfrastruktur er vesentlig for å få folk til å sykle mer.

Manglende definerte mål og tallfesting i grunndokumentet

Det savnes grunnleggende målsettinger for nivå på andel kollektiv, sykkel og gange. Uten mål er det vanskelig å måle måloppnåelse. Et mål som kun innebærer at målet er en økning er et ikke god egnet for å måle effekten av tiltak. Samtidig bør det settes opp realistiske mål som det er mulig å oppnå ved hjelp av tiltakene i planen.

Løsning for infrastruktur

Norsk elbilforening er godt fornøyd med at planen går langt i å fylle inn «the missing links» i sykkelveinettet. Sammenhengende traseer er vesentlig for at folk skal velge sykkel som transportmiddel og at sykkelveien oppfattes som trygg og trafikksikker.

Løsningen «sykkelvei med fortau» er et godt egnet virkemiddel for både å øke sikkerheten for dem som allerede går og sykler, samtidig som det er en god infrastruktur som kan tåle en relativt god økning i trafikken av syklende og gående. Dersom målet med en bedret infrastruktur er å øke andelen av gående og syklende, må også infrastrukturen bygges slik at den tåler måloppnåelse.

Norsk elbilforening advarer mot å senke ambisjonene når det gjelder infrastruktur, og anbefaler å velge løsningen «sykkelvei med fortau» som en standard. Avvik fra en slik standard bør begrunnes, da en dårligere standard ikke vil være god nok for å sikre trafikantene ved en markert økning i sykkeltrafikken.

Utvidede tiltak

Sykkel som transportmiddel handler om holdningsendringer over tid. Elsykkelen har bidratt til at mange som ellers ikke ville ha syklet, faktisk velger sykkelen. Dette gir mange nye «ferske» syklistere på veiene. Mange elsyklistere velger også å sykle hele året, noe som i større grad er med på å redusere trafikken fra bil. Vi vet at elsykler er vesentlig dyrere enn andre sykler, noe som krever økte tiltak i sikring av sykkelen.

Norsk elbilforening mener man må særlig jobbe med tiltak som bidrar til at folk fortsetter å sykle og at sykkelen blir brukt både til jobb og fritidssykling.

Skilting:

God skilting er rimelige tiltak som reduserer tidsbruk, demper frustrasjon, reduserer farlige situasjoner og skaper bedre trafikkflyt. I tillegg til at skilt hjelper syklisten fram, er det også en formidling til andre trafikanter om avstand og tidsbruk som kan bidra med å rekruttere nye syklistere.

Parkering:

Elsykler er dyrere enn andre sykler, og mange kvier seg for å bruke elsykkelen når det er usikkerhet om det finnes trygg og god parkering for elsykkelen ved reisemålet. Derfor er det nødvendig å sørge for at god infrastruktur for sykkel følges opp med gode nok sykkelparkeringsplasser. Mange kommuner prøver nå ut sykkelbokser til dette formålet som er en god, praktisk og relativt rimelig sykkelparkering. Det finnes videre mange type løsninger som sikrer de dyre elsyklene på en god nok måte.