



STORTINGET

Innst. 426 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:203 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen og Frank Edvard Sve om billigere vei- og kollektivtrafikk uten bompenger

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget stadfester at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprojekter med statlig fullfinansiering.
2. Stortinget ber regjeringen avvikle ordningen med bypakker og ikke forlenge slike inngåtte avtaler ut over gjeldende avtaletid.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en ordning med statlige midler til kollektivtrafikk og større samferdselsprosjekter som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei og bedret eller økt fremkommelighet for bilistene og annen veitrafikk.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 203 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen og Frank Edvard Sve om billigere vei- og kollektivtrafikk uten bompenger. Komiteen viser også til statsrådets svarbrev 25. april 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne ønsker en stadfestelse av at utbygging av offentlige veier er et statlig ansvar, og at veiprojekter skal være statlig fullfinansiert uten bruk av bompenger.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne ønsker en avvikling av bypakkene ved at det ikke inngås nye avtaler og at de eksisterende avtalene ikke forlenges. Komiteen merker seg videre at forslagsstillerne ønsker å fjerne lokale myndigheters adgang til å finansiere kollektivtiltak og samferdselsprosjekter med bompenger.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at bompenger ikke kan benyttes for andre typer tiltak i samferdselsprosjekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, ønsker ikke å forby bruk av bompenger til tiltak innenfor sykkel, kollektivtrafikk og byutvikling. Flertallet mener det i byområder må gjøres en helhetlig vurdering, og at tiltak som bidrar til økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, også bidrar til økt fremkommelighet for bilistene. Flertallet er likevel av den oppfatning at det må vises moderasjon i bruken av bompenger, slik at det ikke blir en urimelig belastning for den enkelte.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at forslagsstillerne ikke har alternativer til økonomisk inndekning av nye veiprojekter ut over at disse skal fullfinansieres. Dette flertallet mener at en geografisk fordeling av samferdselsmidlene er viktig for verdiskapning og sysselsetting i hele landet.

Dette flertallet mener byvekstavtalene er gode verktøy for å sikre en sosialt bærekraftig utvikling i byområdene, der det er enkelt å bevege seg. Dette flertallet viser til at nullvekstmålet skal redusere behovet for store motorveiutbygginger, som igjen er bra for klimaet, jordvern og naturmangfoldet. Dette flertallet mener derfor det er gjensidig gunstig for bilistene at bompengene også kan brukes til andre samferdselstiltak, da dette gir alternative transportmuligheter slik at det blir bedre plass på veiene til de som trenger bilen.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er enig med forslagsstillerne i at det er det offentlige som har ansvar for utbygging av offentlige veier i Norge. Dette flertallet merker seg derfor at det under regjeringen Solberg, med samferdselsministre fra Fremskrittspartiet, ble startet opp flere veiprojekter med Offentlig Privat Samarbeid (OPS) som modell. Dette flertallet merker seg også at det under forrige regjering ble igangsatt et historisk høyt antall bompengeprojekter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at regjeringen Solberg bevilget rekordmye til vei og byområder. Utbyggingen av norske veier har aldri tidligere vært så omfattende. Samtidig gikk etterslepet på riksvei for første gang på flere tiår ned. Regjeringen Solberg gjennomførte også flere tiltak for å redusere bompengandelen, slik at bompengandelen gikk ned mens veiinvesteringene gikk opp. Under regjeringen Stoltenberg var bompengandelen på 40 pst. I 2019 hadde regjeringen Solberg redusert bompengandelen til 28 pst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt mest fleksible trans-

portmiddel, og at mer enn 80 pst. av persontransporten foregår med bil. Disse medlemmer mener at alle skal få velge hvilket transportmiddel som passer best, dette er ingen oppgave for byråkratiet. Disse medlemmer mener at bompenger og bypakkeløsninger innskrenker folk i byområdene sine muligheter til å velge bil. Disse medlemmer mener at dette er en uholdbar utvikling, og mener at ordningen med bypakker skal avvikles.

Det er en offentlig oppgave å bygge ut infrastruktur, og det samme gjelder finansiering av kollektivtransporten. Disse medlemmer mener at adgangen til å bruke bompenger til å finansiere kollektivtrafikk skal bortfalle. Disse medlemmer støtter ikke betraktningen om at det er gunstig for bilistene at bompengene de betaler, går til å finansiere andre trafikanters transporthverdag.

Det er det offentliges oppgave å finansiere utbygging og vedlikehold av veiinfrastruktur, det samme gjelder infrastruktur for kollektivtrafikk og drift av kollektivtilbud.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget stadfester at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprojekter med statlig fullfinansiering.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle dagens ordning med bypakker finansiert av bompenger.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en ordning med statlige midler til kollektivtrafikk og større samferdselsprosjekter som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei og bedret eller økt fremkommelighet for bilistene og annen veitrafikk.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget stadfester at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprojekter med statlig fullfinansiering.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen avvikle dagens ordning med bypakker finansiert av bompenger.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en ordning med statlige midler til kollektivtrafikk og større samferdselsprosjekter som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei og bedret

eller økt fremkommelighet for bilistene og annen vei-trafikk.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:203 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen og Frank Edvard Sve om billigere vei- og kollektivtrafikk uten bompenger – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. mai 2023

Erling Sande

leder

Geir Adelsten Iversen

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/884-3

25. april 2023

Dokument 8:203 S (2022-2023) om billigere vei- og kollektivtrafikk uten bompenger

Jeg viser til brev av 13. april 2023, vedlagt følgende representantforslag 203 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen:

- 1) Stortinget ber regjeringen stadfeste at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprosjekter med statlig fullfinansiering.
- 2) Stortinget ber regjeringen avvikle ordningen med bypakker og ikke forlenge slike inngåtte avtaler ut over gjeldende avtaletid.
- 3) Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en ordning med statlige midler til kollektivtrafikk og større samferdselsprosjekter som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.
- 4) Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei og bedret eller økt fremkommelighet for bilistene og annen veitrafikk.

Svar:

Under følger min vurdering av de fire punktene:

Forslag 1:

Stortinget har gjennom en årrekke, og ved ulike politiske flertall, besluttet utbygging av riksveinettet gjennom Stortingets behandling av de årlige statsbudsjettene. Utover dette er det en lang praksis i Norge med bompenger som supplerende finansiering ut over offentlige

bevilgninger. Bompengefinansiering er hjemlet i veglova § 27, og det er her åpnet for at utbygging av infrastruktur på vei og kollektivtransport, samt driftstiltak innenfor kollektivtransport kan finansieres gjennom slik brukerfinansiering. Stortinget skal gi sitt samtykke til bompengefinansiering. Bompengefinansiering skjer enten gjennom strekningsvise prosjekter eller porteføljestyrte bompengepakker og bypakker. Den lange praksisen med bompengeinnkreving har bidratt til raskere realisering av mange viktige samferdselsprosjekter. Bompenger er dermed godt innarbeidet i Norge, er allment akseptert og er gjentatt i flere behandlinger i Stortinget. Jeg ønsker ikke å endre på dette.

Videre er det et helt grunnleggende prinsipp for bompengefinansiering i Norge, at det skal være lokalpolitisk tilslutning og initiativ. Staten pålegger ikke bompengeinnkreving. Jeg mener det er viktig at lokale myndigheter fortsatt skal ha en mulighet til å bidra til utviklingen av riksveinettet gjennom bruk av bompengefinansiering.

Tabellene under viser utviklingen i bompengeinnkrevingen under forrige regjering, med vekst i antall bomstasjoner, bompengeinntekter og bompengeselskapenes lånegjeld.

År	Antall prosjekter med innkreving	Antall bomstasjoner inkl. ferjestrekninger	Bompengeinntekter (løpende mill.kr)
2013	50	179	8
2014	52	206	8,5
2015	50	218	9,3
2016	53	250	9,8
2017	63	246	10,4
2018	62	258	10,8
2019	64	342	11,6
2020	66	349	11,5
2021	61	342	11,8

Tabell 1: Antall bompengeprosjekter, bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving pr. år 2013-2021, Passeringsinntekter i løpende mill. kr. Kilde: Bompengeinnkreving i 2021- Statens vegvesen.

År	Antall prosjekter med lånegjeld	Lånegjeld pr 31.12 (løpende mrd. kr)
2013	46	35,5
2014	46	43,1
2015	52	48,4
2016	50	52,0
2017	59	55,9
2018	64	58,2
2019	61	61,2
2020	55	63,1
2021	46	60,9

Tabell 2: Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprosjekter i perioden 2013-2021, tall i løpende mrd. kr. Kilde: Bompengeinnkreving i 2021- Statens vegvesen. Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2021.

Forslag 2:

Det har vært en utvikling gjennom årene innenfor bompengefinansiering i byområdene ved at det er åpnet for såkalte porteføljestyrt bypakker. I byområder kan bompenger i tillegg til finansiering av veiutbygging, også bidra til finansiering av infrastrukturiltak for kollektivtransport – og også driftstiltak for kollektivtransport. Slike bypakker er et svært viktig virkemiddel for å få realisert nødvendige investeringer i transportinfrastruktur i byer, og bidrar til å oppnå nasjonale og lokale mål. I 2017 – under forrige regjering, der FrP hadde samferdselsministeren – ble veglova § 27 endret ved at det ble etablert en egen bestemmelse om bompengefinansiering i byområder. Her ble det åpnet for en mulighet for et mer fleksibelt takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster. Formålet med bompengefinansieringen kan dermed også være trafikkregulering. Dette har etter min vurdering vært en riktig utvikling. Dette er en god ordning, og utviklingen har skjedd i tråd med byområdenes ønsker. Denne muligheten er ikke minst viktig for de byområdene som har nullvekst som en målsetting, jf. byområder innenfor ordningen med byvekstavtaler. Jeg legger også vekt på at dette gir lokale myndigheter, dersom de ønsker det, en mulighet til å bruke bompengeordningen som et virkemiddel for utvikling av byområdene på kort og lang sikt. Jeg ønsker å videreføre denne ordningen slik at lokale myndigheter fortsatt skal ha denne muligheten.

Forslag 3:

Gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene gir staten et betydelig statlig bidrag som kan brukes til investeringer og drift av kollektivtransport. I tillegg bidrar staten med betydelige statlige midler og tilskudd til byområdene gjennom ordningen med byvekstavtaler og innenfor belønningsordningen. Videre er det også en ordning med statlig tilskudd til de fem mindre byene som ikke er omfattet av byveksttaleordningen. Dette er statlige midler som også benyttes til investeringer og drift av kollektivtransporten.

Det settes som krav for de byene som er omfattet av en ordning med slike statlige tilskuddsmidler, at det skal være nullvekst i personbiltransporten. Staten setter ikke som vilkår at de aktuelle byområdene skal ha en bompengefinansiert bypakke. Det er imidlertid et faktum, at slike bypakker både bidrar med økt finansiering og samtidig virker restriktivt mot biltrafikk. Det er bra, og jeg ser derfor ikke grunnlag for at staten gjøre endringer i kravene for de statlige tilskuddene/midlene innenfor byvekstavtaler/belønningsordningen som skal innebære at det ikke skal kunne benyttes bompenger som en lokal andel.

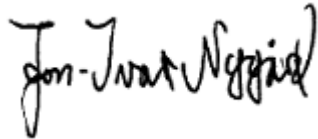
Det ble for flere år siden åpnet for at bompenger også kan brukes til driftstiltak for kollektivtransport. Jeg viser her til at det ble fastsatt strenge kriterier for slik bruk, jf. Ot. prp. nr. 15 (2007-2008) / Innst. O. nr. 26 (2007-2008). Bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikken skal gi en reell styrking av kollektivtilbudet. Jeg mener at det er viktig at lokale myndigheter også fremover kan ha mulighet til å innrette sine bypakker slik at det er mulig å finansiere investeringer og drift av kollektivtransport med bompenger, gitt at det oppfyller de kriteriene som er satt.

Forslag 4:

Veglova § 27 hjemler hva bompenger kan brukes til. Dette er en bestemmelse som har vært utviklet og endret over lang tid, i tråd med hva som har vært politisk ønsket både fra lokalt og sentralt hold. Jeg ønsker ikke å reversere denne utviklingen, og ønsker derfor ikke å foreslå endringer som vil snevre inn mulighetene for bruk av bompenger i forhold til hva som er mulig i dag.

Jeg viser også til at det gjennom plan- og bygningsloven er fastsatt krav til flere hensyn som må ivaretas ved utbygging av ny vei, herunder hensynet til «myke trafikanter». Dette er tiltak som må på plass for at veien kan bygges. Det er derfor naturlig at bompenger også skal kunne finansiere slike tiltak. Etter min vurdering gir bruk av bompenger til sykkelveier og kollektivtransport samlet sett en nytte også for fremkommeligheten for veitrafikken, spesielt i byområdene.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

