



STORTINGET

Representantforslag 158 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes

Dokument 8:158 S (2018–2019)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om rettferdige og sosiale alternativer til bompenger

Til Stortinget

Bakgrunn

I dag brukes bompenger til å finansiere hele eller deler av motorveitbygginger og bypakker med en kombinasjon av veitbygging og tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Til sammen er det beregnet at det skal betales 13 mrd. kroner i bompenger i løpet av 2019. Det er omtrent 1,8 millioner bompasseringer daglig. Dagens system har flere problemer, både med hensyn til finansiering, rettferdighet og miljø- og distriktpolitikk.

Urettferdig og sløsende økonomisk politikk

Bompenger er en flat avgift som ikke tar hensyn til folks inntekt eller om det fins et reelt alternativ til privatbilisme. De med høy inntekt står for flere passeringer i bomringen enn de med lav inntekt, men det hjelper ingenting for folk som har dårlig råd og ikke har noe alternativ til å kjøre bil når de skal levere barn i barnehage. I praksis kan bompenger bidra til et større geografisk og sosialt klasseskille.

Mange av de bompengefinansierte prosjektene er basert på lån. Dette er lite samfunnsøkonomisk. For bypakken i Bergen skal det tas inn 20,1 mrd. kroner gjennom bompenger. Kun 11 mrd. kroner av disse skal brukes til bane, vei, tunnel m.m. 1,6 mrd. kroner forsvinner i administrasjon, og 7,5 mrd. kroner forsvinner i netto rentekostnader. I alt forsvinner 9,1 mrd. kroner, 45 pst.

av bompengene, til andre formål enn det de kreves inn til. Det er ikke rart folk reagerer på bompenger når en så stor andel ikke går til formålet de kreves inn til.

Dårlig for klima, miljø og utvikling i distriktene

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp i Norge, og veitrafikken står for mer enn halvparten av disse utslippene. Samferdselspolitikken må derfor bidra til å redusere veitrafikken gjennom å styrke alternativene. For godstrafikk bør mest mulig tas på båt og bane, for persontrafikken må kollektivtilbudet styrkes, og det må gjøres mer attraktivt å gå og sykle på de kortere reisene.

Bompenger gjør det mer attraktivt å bygge mer vei i områder med høy befolkningstetthet siden man får inn mer bompenger der. Disse områdene har bedre alternativer til privatbilisme enn i distriktene. Bompenger bidrar derfor til at veiprojekter i sentrale strøk igangsettes tidligere enn prosjekter som bidrar til å få mer trafikk over på bane og båt, og tidligere enn prosjekter som skal bygge nytt eller ruste opp veier i distriktene. Det blir ingen bompenger av å ruste opp bane- og havneinfrastruktur, og i distriktene er det færre som passerer bompenger. Sårt tiltrengte utbedringer av smale og dårlig vedlikeholdte kommune- og fylkesveier i distriktene havner bak i køen.

Dette står i motsetning til målet om å få ned klimagassutslippene og å få mer trafikk på bane og båt. Bompenger bidrar i stedet til at det bygges flere kapasitetsøkende motorveier i sentrale strøk eller parallelt med jernbane, og at veitrafikken øker på bekostning av mer miljøvennlige alternativer.

Når kollektivtilbudet bygges ut som del av bymiljø- og byvekstpakker, fører det i en del tilfeller til redusert privatbilisme fordi folk har fått gode alternativer. Men

de økonomiske kalkylene for pakkene tar utgangspunkt i privatbilisme på dagens nivå. Når privatbilismen går ned, forsvinner dermed bompengene, og finansieringen svikter.

Omtrent 40 pst. av alt utbygd areal i Norge er vei, til sammenligning er 23 pst. boliger. Veiarealet er på omtrent 2 100 kvadratkilometer, tilsvarende nær det samlede arealet til Vestfold fylke. I et samfunnsøkonomisk perspektiv bør man prioritere å ta bedre vare på de veiene en allerede har framfor å bygge nye. Ifølge FNs naturpanel er arealendringer den viktigste årsaken til at opp mot en million arter er truet av utryddelse. Når det bygges nye veier, fører det gjennomgående til nedbygging av matjord eller leveområder for planter og dyrearter.

Statlig finansiering av bedre og tryggere veier

Infrastruktur som vei, jernbane og havner er en forutsetning for bosetting og verdiskaping i hele landet. Å finansiere nødvendige forbedringer for økt framkommelighet, bedre trafikkikkerhet, mindre utslipp og bedre lokalmiljø må være en offentlig oppgave finansiert over statsbudsjettet. Dette vil bety mindre utgifter og administrasjonskostnader og renter. Når store motorveiprojekter ikke lenger går foran andre samferdselsprosjekter gjennom lånefinansiering, vil man også få en tydeligere prioritering mellom vei, bane, havn og kollektivprosjekter.

Samferdselsmidler må brukes på å redusere utslippene fra transportsektoren og skape bedre og tryggere veier i distriktene. Man kan ikke bygge seg ut av trafikkveksten i byene. Det er derfor helt nødvendig å endre dagens finansieringsordning.

Store kollektivprosjekter i storbyområdene slik som Fornebubanen og Bybanen i Bergen må i større grad finansieres over statsbudsjettet, slik forslagsstiller har foreslått i Rødt sitt alternative statsbudsjett for 2019.

Kompenserende tiltak før et bedre system er på plass

Fram til en slik statlig finansieringsordning er på plass, må det tas umiddelbare grep som reduserer de urettferdige effektene av dagens bompenger. Det må umiddelbart utredes en ordning som sikrer bompengerabatt til de med lav inntekt, og at man på sikt utreder gode modeller for dette, inkludert veiprising.

I områder med stor bompengebelastning skal det igangsettes prøveprosjekt med gratis kollektivtransport for barn til og med det året de fyller 13. Dette reduserer den økonomiske belastningen for å følge til blant annet fritidsaktiviteter, slik at kollektivtrafikk i større grad blir et alternativ i en stram familieøkonomi.

Større veiutbyggingsprosjekter som er forutsatt finansiert med bompenger, må stoppes. Den statlige finansieringen av bymiljøavtaler, byvekstavtaler og særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter må økes kraftig.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2020 legge frem en ordning som legger til rette for bompengerabatt til de med lav inntekt.
2. Stortinget ber regjeringen utrede den sosiale effekten av bompenger og ulike sosiale moderasjonsordninger, inkludert veiprisingsmodeller som tar hensyn til inntekt, og tilbakebetaling gjennom lavere skatt til de med gjennomsnittlige og lave inntekter, og komme tilbake til Stortinget på egnet vis.
3. Stortinget ber regjeringen sette i gang prøveprosjekt med gratis kollektivtransport for barn til og med det året de fyller 13 år, i områder med stor bompengebelastning.
4. Stortinget ber regjeringen stanse store veiutbyggingsprosjekter finansiert av bompenger.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om kraftig økning av den statlige finansieringen av bymiljøpakkene og byvekstavtalene, og de særskilte tilskuddene til store kollektivprosjekter.
6. Stortinget ber regjeringen utarbeide et nytt system for finansiering av samferdselsprosjekter der finansiering av store offentlige veiprojekter via bompenger ikke er mulig, og der prosjekter som øker trafikkikkerhet, sikrer trygg transport i distriktene og som reduserer de totale utslippene fra samferdselssektoren, prioriteres over kapasitetsøkende motorveiprojekter. Dette legges fram i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.

28. mai 2019

Bjørnar Moxnes