



STORTINGET

Representantforslag 277 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg, Christian Tybring-Gjedde, Jon Engen-Helgheim og Silje Hjemdal

Dokument 8:277 S (2020–2021)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg, Christian Tybring-Gjedde, Jon Engen-Helgheim og Silje Hjemdal om å forby bruk av bompenger på sykkelveier, kollektivtrafikk og byutvikling

Til Stortinget

Bakgrunn

Da det første bomprosjektet i Norge ble vedtatt i 1929, var det for å hente inn brukerbetaling i forbindelse med byggingen av Vrengen bro mellom Tjøme og Nøtterøy. Det var broen og veien som bompengene, eller bropengene som de da ble kalt, skulle finansiere. Bruken av bropenger/bompenger var nemlig basert på prinsippet om at de som betalte, måtte ha direkte nytte av tiltaket.

Siden 1929 har både loven som regulerer bompenger, og antallet bomstasjoner endret seg kraftig – fra Lov om veivæsenet fra 1912, som fastslo at hovedveier med broer normalt skulle finansieres over statskassen, til dagens lov om vegar fra 1963, som etter flere endringer tillater bruk av bompenger på tilnærmet alt annet ut over veien bommen står på.

Siden vegloven ble vedtatt i 1963, har lovens § 27 om bompenger blitt endret syv ganger, ved lover: 10. juni 1988 nr. 47, 17. desember 1993 nr. 129, 1. mars 1996 nr. 11, 4. april 2008 nr. 8, 22. juni 2012 nr. 59, 16. juni 2017 nr. 75, og 15. juni 2018 nr. 38. Endringene i 1993, 2008 og 2017 inneholdt utvidelse av hva bompenger kunne brukes til ut over veiformål.

Fra 1993 ble det tillatt å bruke bompenger til investeringer i kollektivtrafikken. Mindretallet i Stortinget som stemte mot endringen, bestod av Fremskrittspartiet og Høyre. De argumenterte blant annet for at en mer omfattende åpning for hva bompenger kunne benyttes til, ville undergrave prinsippet om nær sammenheng mellom betaling og nytten pengene gikk til. Endringen i 2008 utvidet dette videre til at bompenger også kunne finansiere drift av kollektivtrafikk.

Det er i dag tydelig at det Fremskrittspartiet og Høyre fryktet i 1993, har blitt virkelighet. Bompenger brukes i dag til å finansiere svært mye ut over den veiinfrastrukturen de står på. Dette er tydeligst når man ser på bypakken, eksempelvis Oslopakke 3. I Oslo brukes hele 98 pst. av Oslos andel av bompengene på andre formål enn vei. Dette gjøres samtidig med at det er behov for store veiinvesteringer som E6 Oslo Øst, og de kommunale veiene har et formidabelt vedlikeholdsetterslep.

Forslagsstillerne er mot bruk av bompenger og mener at all finansieringen av utbygging og vedlikehold av veier er et offentlig ansvar. Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet jobber for at belastningen bompenger påfører norske bilister, skal fjernes. Parallelt med at bompengegjelden på eksisterende prosjekter nedbetales og bomstasjoner fjernes, er det viktig at insentivet for å bruke bompenger reduseres. Det er et problem at politikere som ikke evner å prioritere i sine budsjetter kan bruke inntekter fra bompenger til å finansiere alt fra sykkelveier til drift av bussruter og kjøp av sporvogner.

Bymiljøavtaler, bypakker og byvekstavtaler utgjør i dag en stor del av bompengeinnkrevningen fra norske bilister. Etter at regjeringen la frem sitt forslag til Nasjonal transportplan i mars 2021, er det stor sannsynlighet for at bruken av bypakker både fortsetter og blir utvidet. Det er derfor viktigere enn noen gang at politikere som

vegrer seg for å prioritere, forhindres i å sette opp bompengestasjoner for å tvinge bilistene til å finansiere tilbud som er det offentliges ansvar.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g:

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.

8. april 2021

Bård Hoksrud

Tor André Johnsen

Åshild Bruun-Gundersen

Erlend Wiborg

Christian Tybring-Gjedde

Jon Engen-Helgheim

Silje Hjemdal