



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.

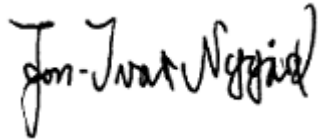
Det ble for flere år siden åpnet for at bompenger også kan brukes til driftstiltak for kollektivtransport. Jeg viser her til at det ble fastsatt strenge kriterier for slik bruk, jf. Ot. prp. nr. 15 (2007-2008) / Innst. O. nr. 26 (2007-2008). Bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikken skal gi en 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