

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT***Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
INS/imv

Vår ref
21/1113-2

Dato
26. april 2021

Representantforslag 277 S (2020-2021) I om å forby bruk av bompenger på sykkelveier, kollektivtrafikk og byutvikling

Jeg viser til brev av 19. april 2021 vedlagt representantforslag 277 S om å forby bruk av bompenger på sykkelveier, kollektivtrafikk og byutvikling. Forslaget er fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg, Christian Tybring Gjedde, Jon Engen-Helgheim og Silje Hjemdal.

Min vurdering:

Hjemmelsgrunnlaget for bompengeneinnkreving er veglova § 27. Bompenger kan brukes til alle tiltak som veglova gir hjemmel til. Bompenger kan brukes til infrastrukturtiltak på vei og også til skinnegående transport. I tillegg er det åpnet for bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport i byområder innenfor bestemte kriterier. Bruk av bompenger til kollektivtransport er basert på politiske vurderinger og beslutninger om at bompengefinansiering og bruk av bompenger i byområder har andre formål enn bare tradisjonell veitbygging. Dette er resultat av en ønsket politikk gjennom flere år, fra både lokalt og sentralt hold.

I 2017 ble veglova § 27 på nytt endret ved at nettopp skillet mellom bompengefinansiering i og utenfor byområder ble mer rendyrket. Etter veglova § 27 annet ledd er det nå åpnet for at det i byområder kan etableres et mer fleksibelt takstsystem ved tids- og/eller miljøddifferensiering av takstene. Dette innebærer at formålet med bompengeneinnkreving i byområder også kan være regulering av trafikk, ikke kun finansiering av prosjekter.

De større byområdene har utfordringer knyttet til dårlig framkommelighet og forsinkelser i veinettet og også i kollektivsystemet. Videre er veitrafikk en av de største kildene til luftforurensning og støy i byområdene. En effektiv og samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene er derfor et viktig satsingsområde for regjeringen. Regjeringens politikk på dette området er omtalt i Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033, som nylig ble lagt fram.

Dette innebærer bl.a. en videreføring av satsingen på byvekstavtaler for de ni største byområdene.

Hovedformålet med byvekstavtalene er nullvekstmålet – dvs. at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Pr. i dag er det inngått byvekstavtaler med de fire største byområdene. Nullvekstmålet er også lagt til grunn i de inngåtte belønningsavtalene med de fem mindre byområdene. Disse fem byområdene er iht. NTP-forslaget aktuelle for byvekstavtaler. Et viktig virkemiddel i arbeidet med byvekstavtaler er de bompengefinanserte bypakkene, som gir finansieringsbidrag til tiltak og prosjekt som nettopp bygger opp under målsettingen. Slike tiltak og prosjekt kan etter min vurdering ikke kun være veiprosjekter, men også tiltak innenfor både kollektivtransport og sykkel. utfordringene i byene er sammensatte, og tiltakene som settes inn her må derfor ses i sammenheng og i et helhetlig perspektiv. Videre virker bompengeneinnkreving som et restriktivt tiltak - noe som også bygger opp under målsettingen, jf. den nylige endringen i veglova som åpner opp for muligheten til et fleksibelt og differensiert takssystem. Det ligger store statlige midler og tilskudd til tiltak og prosjekt innenfor lokalt ansvarsområde i ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler. Store midler kommer også fra bompenger. Bompengeneinnkreving, herunder takssystem og bruk av inntektene, er basert på lokalpolitisk initiativ og vedtak. Bompenger innføres ikke i et område hvis det ikke er ønsket lokalt. Bruk av bompenger til formål som støtter opp under målsettingen om nullvekst i persontransporten i byområdene, er ikke noe jeg ønsker å gjøre endringer i. Det at flere går, sykler og reiser kollektivt er også med på å gjøre framkommeligheten på veinettet bedre for bilistene. Dessuten vil bedre kollektivtilbud og tilbud for syklende og gående også kunne bidra til behov for mindre veiutbygging. Ordningen bidrar dermed til mer effektiv samlet ressursbruk i samfunnet

I mange år har også bompenger i de bompengefinansierte bypakkene blitt brukt til å legge om hovedveinettet slik at dette veisystemet i all hovedsak går under eller rundt bykjernen, jf. spesielt Oslo med sitt tunnelsystem for hovedveinettet gjennom byen. En slik omlegging av hovedveinettet legger et godt grunnlag for en ønsket byutvikling. Etter min vurdering er dette et gode også for bilistenes framkommelighet. Jeg ønsker derfor heller ikke å lukke muligheten for at veiprosjekter som medfører en mulighet for byutvikling, skal kunne finansieres med bompenger.

På denne bakgrunn ønsker jeg ikke å legge fram et forslag som vil forby bruk av bompenger til tiltak innenfor sykkel, kollektivtrafikk og byutvikling.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
INS/imv

Vår ref
21/1112-2

Dato
27. april 2021

Svar på representantforslag 275 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Himanshu Gulati, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal og Erlend Wiborg om å slette opparbeidet bompenggjeld

Jeg viser til brev av 19. april 2021 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 275 S (2020–2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Himanshu Gulati, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal og Erlend Wiborg. Regjeringen bes om å fremme forslag om å avvikle bompenggjeld for i alt 60 bompengprosjekter innen 1. juli 2021, og at midlene som er avsatt i Infrastrukturfondet skal benyttes i denne sammenhengen.

Min vurdering:

Bompengeselskapenes totale lånegjeld per 31.12.2020 var på i alt 63 mrd. Kr.

Det er i tillegg bompengprosjekter som er vedtatt av Stortinget, men som ennå ikke har startet innkreving og som dermed har utestående rekvireringer. Dette medfører at den totale låneporteføljen vil øke. Basert på bompengprosjekter som er vedtatt av Stortinget i dag, er derfor de samlede bompengforpliktelsene grovt anslått til å være i størrelsesorden 250 mrd. kr. En stor andel av dette er tilknyttet de store bypakkene.

Anslaget på 250 mrd. kr inkluderer ikke kostnadene ved selve avviklingen av dagens bompengeinnkreving. Det inkluderer heller ikke prosjekter som er omtalt i St. Meld. 20 (2020–2021) Nasjonal Transportplan 2022–2033, men der det ennå ikke foreligger samtykke fra Stortinget gjennom behandling av egne proposisjoner.

Ved en eventuell nedbetaling av gjeld for å avvikle bompengeneinnkrevningen, er det flere kostnader som vil påløpe. For enkelte prosjekter er det bindinger knyttet til låneavtalene som det vil koste å innløse. Det vil i tillegg påløpe kostnader ved å si opp leverandøravtaler til driften av bompengeneinnkrevningen, fjerning av bomstasjonsutstyret, utestående brikke- og kontodepositum overfor bilistene og andre avsetninger på forpliktelser og kortsiktig gjeld. I tillegg kommer utestående rekvireringer/forpliktelser overfor oppdragsgiverne for slutføring av pågående og planlagt utbygging. I bompengepakker vil dette være en kombinasjon av låneopptak og løpende bruk av bompengeneinntekter til utbygging av infrastruktur (veg og kollektivtransport), og eventuelt drift av kollektivtransport. Hvor mye dette vil utgjøre har vi ikke anslag på.

Det er altså betydelige forpliktelser knyttet til bompengeprojekter vedtatt av Stortinget, langt ut over innskuddet i infrastrukturfondet på 100 mrd. kr.

Gjennom bompenger bidrar bilistene til å finansiere mange viktige samferdselsprosjekter - både innenfor vei og kollektivtransport. Bompengefinansiering bygger på lokalpolitiske initiativ og vedtak. Det gjør at vi kan gjennomføre flere prosjekter som gir en enklere reisehverdag både for privatpersoner og næringslivet. I Nasjonal transportplan 2022–2033 framgår regjeringens forslag til prioriteringer, der enkelte prosjekter forutsettes delfinansiert med bompenger. Meldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033 behandles nå av Stortinget.

Infrastrukturfondet ble etablert i 2013 med innskudd i perioden 2013–2016, slik at det er på 100 mrd. kr. Det overordnede målet med fondet er forutsigbar og varig finansiering av infrastruktur. Avkastningen fra fondet er øremerket på statsbudsjettet til vei-, jernbane- og kystformål. I tråd med vanlig praksis for liknende statlige fond ble det lagt til grunn at innskuddet får en rente tilsvarende gjeldende rente på statsobligasjoner med ti års bindingstid på innskuddstidspunktet.

Fondet er bygget opp gjennom bevilgninger på kap. 1331 Infrastrukturfondet, post 95 Innskudd av fondskapital – altså "under streken". Nedbetaling av bompengegjeld kan derfor ikke finansieres gjennom uttak av fondskapital. Både forslag om reduksjon av innskudd i infrastrukturfondet og forslag om bevilgning til nedbetaling av bompengegjeld må behandles av Stortinget.

På denne bakgrunn ønsker jeg ikke å legge fram et forslag om å slette opparbeidet
bompengegjeld innen 1. juli ved å benytte midler avsatt i Infrastrukturfondet til dette formålet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Knut Arild Hareide". The signature is written in a cursive style with a large initial 'K'.

Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1112-4

10. mai 2021

3 spørsmål fra SP - Representantforslag 275 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Himanshu Gulati, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal og Erlend Wiborg om å slette opparbeidet bompenggjeld

Jeg viser til brev av 3. april med tre spørsmål vedrørende Representantforslag 275 S (2020-2021).

Under følger svar på de tre spørsmålene:

1. Hvor mye bompenger er totalt betalt inn hvert av årene 2010-2020?
2. Hvordan har utviklingen i bompenggjeld vært siden 2010?

For både spørsmål 1. og 2., se tabell under:


År	Innbetalte bompenger totalt	Lånegjeld ved utgangen av året
2010	8 164	19
2011	8 386	22
2012	9 165	28
2013	9 805	36
2014	10 100	43
2015	10 807	48
2016	11 078	52
2017	11 470	56
2018	11 828	58
2019	12 118	61
2020 (foreløpig)	11 400	63
2021 (prognose)	13 700	-

Tall for innbetalte bompenger 2020 er foreløpig og det utarbeides ikke prognoser for lånegjeld.

3. Hvor store summer har Nye Veier AS forpliktet staten for?

Nye Veier har inngått veiutbyggingsavtaler på til sammen ti strekninger. På disse strekningene har Stortinget gitt tilslutning til å delfinansiere utbyggingene med totalt vel 43 mrd. 2021-kr i bompenger.

Med hilsen



Knut Arild Hareide