

Bompengefinansiering – over stokk og stein?

Norvegkonferansen

20. september Bergen

Knut Arild Hareide

Leder i Stortingets Transportkomité

**”Eg er glad for kvar
krone til veg”**

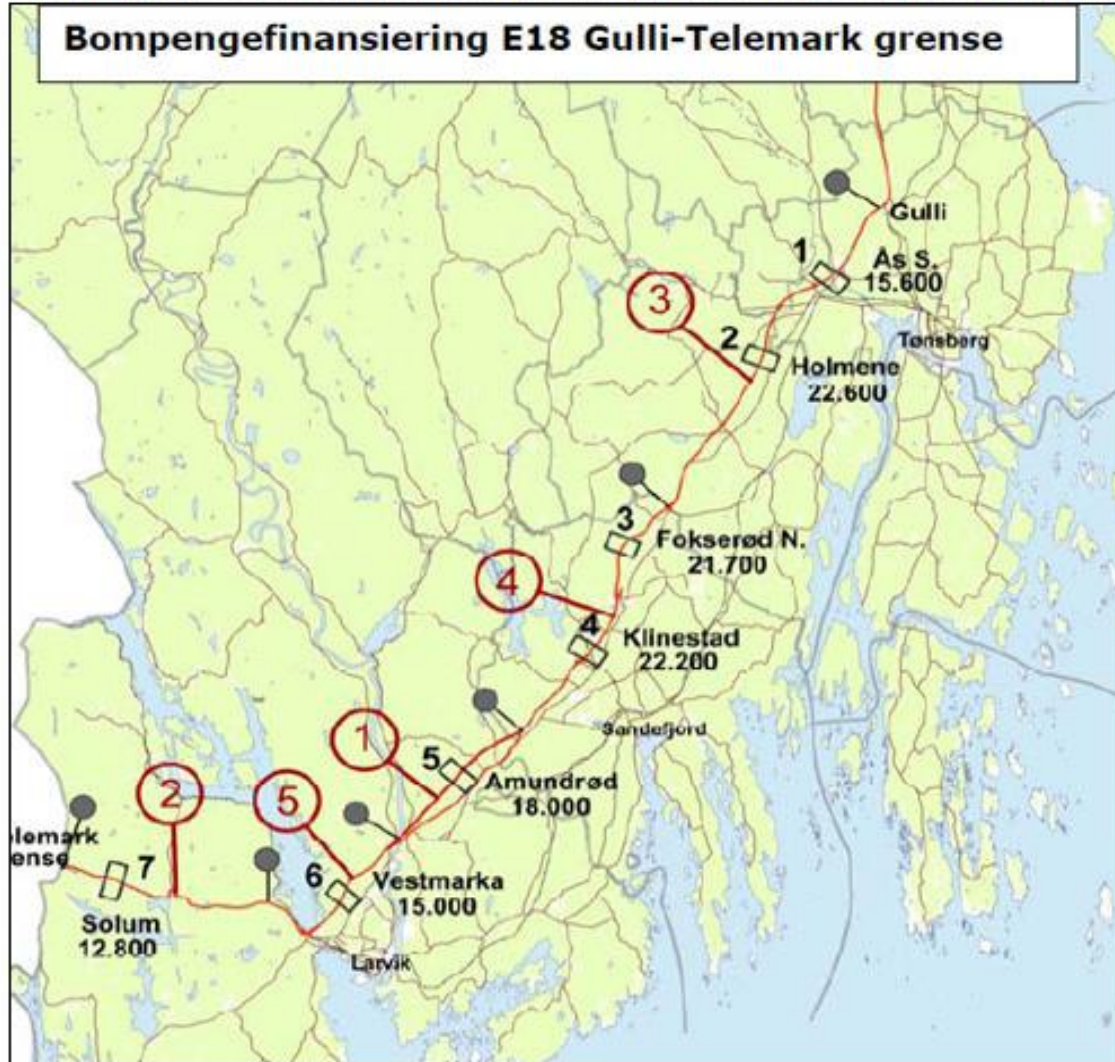
Magnhild Meltveit Kleppa

**”Han sprenger bronseporter og
slår bomber av jern i stykker”**

Salme 107, 16

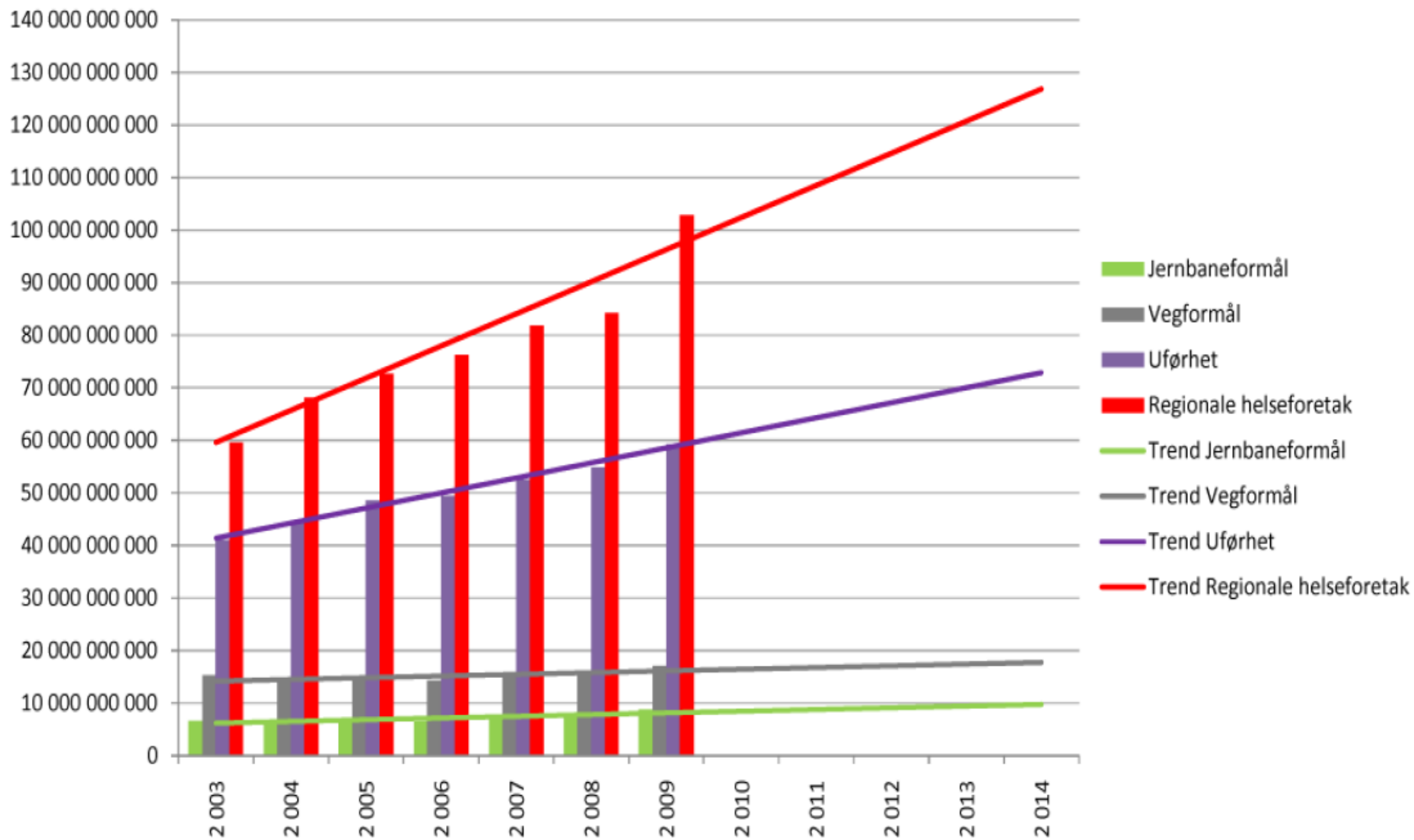
Over halvparten av bompengene forsvinner i sluket

- * En million må passere før bompengestasjon går i overskudd
- * Frp-politiker krever nasjonal gjennomgang fra samferdselsministeren



REAGERER PÅ BOMPENGESLUK: På kartet til venstre er de syv bompengestasjonene mellom Tønsberg i Vestfold og Langangen i Telemark markert inn med firkanter. Bård Hoksrud reagerer på at så stor andel av pengene forsvinner til drift og administrasjon. Foto: Statens vegvesen/Scannix

Andre sektorer tar pengene...



Bompengeprosjekter i Norge

- Levetid normalt 15 år. Over 100 totalt. Har ca 50 prosjekter i dag hvorav **8 i byområder**.
- Mange nye bompengeprosjekter planlegges.
- Eneste hensikt er å **finansiere** infrastruktur
- Lokalt initiativ -> vedtak i **Stortinget**
- **Statens vegvesen** bygger bomstasjoner og kjøper inn utstyr. **Bompengeselskapene** tar opp lån og krever inn bompenger.
- Normalt ingen statlig garanti. Aksjonærene i bompengeselskapet (kommuner og amt) er økonomisk ansvarlige for prosjektet.

Viktige prinsipper for prosjekter som skal finansieres ved bompenger

- Hvordan sikre finansiering = kreve inn penger? => Plassering av bommene
 - De som betaler skal få nytte av investeringen
 - De som får nytte av investeringen skal betale
 - Ved byringer vurderes helheten og ikke hver bom for seg
- Etterskudds innkreving hovedregel
- Forhåndsinnkreving / parallell innkreving kan tillates ved bygging av ferjeavløsningsprosjekt eller bypakker
 - Finansieringsplan må foreligge
 - Godkjent kommunedelplan må foreligge

OPS gir raskere vegbygging



Noen som sniker i prioriteringskøen?

- Hvilke kriterier skal ligge til grunn for prioritering av statsmidler?
- Hvilke prosjekter eller prosjektpakker bør inkludere egenfinansiering?
- Skal egenfinansiering resultere i statlige bidrag?
- Skal like prosjekt/prosjekttyper behandles likt?

Utfordringer ved dagens finansieringsformer

- Det er et gap mellom utbyggingsønsker og tilgjengelige statlige midler
- Dagens praksis gir for lite planmessig utbygging av vegnettet og gir mindre helhetlig transportpolitikk
 - Endrer fokus både hos Statens vegvesen og hos politikere
 - Lavere effektivitet ved utbygging av vegnettet
 - ”Noen” skal drifte vegnettet – bygging er en ting, vegnettet overtaes og driftes etter hvert
- Hvem styrer løsningene? Risiko for suboptimalisering – (men hva skjer hvis ildsjelene forsvinner?)

Nytt regelverk om bompengetakster

- Hovedprinsipp: Nytteprinsippet jfr ”Viktige prinsipper”
 - Alle som betaler skal ha nytte...
- Forslag til nytt Eurovegnettdirektiv vil gi nye føringer for prinsipper!
 - Flat rabatt for alle som har brikke, lavere grunntakst
 - Færre fritak
- Uansett: Det nye regelverket blir enklere

Råd til Kleppa

- Bompenger er i overskuelig fremtid en del av finansieringsformen ved utbygging av vegnettet i Norge.
 1. Nasjonale og regionale strategier er nødvendige for å sikre en mer helhetlig utbygging av det nasjonale vegnettet. Her gjøres prioriteringene
 2. Må følges opp med en nasjonal og regionale strategier for bompenger
 - Vurdere brikker i alle biler
 - Krav til driftskostnader (både per kjøretøy og andel)
 - Tydeliggjør prinsipper (Nytte)
 - Bompengeprojekt er ulike
 3. Vi er avhengig av lokalt engasjement for å sikre utbygging ved bompenger

Vi skal investere i infrastruktur – hovedspørsmålet er hvordan gjør vi det optimalt – en liten sidekommentar

- Vi bruker mye tid på å sikre ”annen finansiering” – vi kan også gjøre en bedre jobb for å sikre best utnyttelse av de midlene som alt er til disposisjon
 - De politiske prosessene – er de for mye i ”etterkant” av behovene
 - Hvordan sikrer vi at vi når de målene vi ønsker oss
 - Det KAN være at tydeligere mål, hadde gitt mer vei for pengene

Hva med interessentene?

- Du og jeg:
 - Best mulig vei
 - Enklest mulig betalingsform
 - Billigst mulig – i alle fall i bommene
- Eierne
 - Mest effektivt transportsystem – uavhengig av transportform
 - Bedre lokalsamfunn og levedyktige regioner
 - Effektivitet og kvalitet