

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

**Spørsmål 189:** Viser til svar på spørsmål om de ulike porteføljene. Er det prosjekter der det i dag ikke er lagt til grunn brukerfinansiering, der det kan være grunnlag for det?

### Svar:

Statens vegvesen har gjort vurderinger av hvilke prosjekter som kan finansieres med bompenger og bompengepotensial for alle prosjekter i plan- og utviklingsporteføljene. Usikkerheten i vurderingene avhenger av hvor langt prosjektet har kommet i planleggingen. Det er lagt til grunn at bompengepotensialet skal tas ut, og potensialet avhenger blant annet av trafikkmengden. I utgangspunktet er det ikke grunnlag for bompengefinansiering der hvor dette ikke er oppgitt i stortingsmeldingen. Et unntak er prosjektet E134 Bakka – Mo der Statens vegvesen enda ikke har vurdert bompengepotensialet.

Videre er E134 Holmenbrua satt opp med 100 pst. statlig finansiering ut fra føringer om at staten bør finansiere bygging av ny bru, siden det per i dag ikke er aktuelt med bypakke i Drammen/Buskerudbyen. Før det i 2019 lokalt ble besluttet å ikke gå videre med Buskerudbypakke 2, var det i NTP-sammenheng lagt opp til en finansiering av Holmenbrua med 50/50 prosent statlige midler og bompenger.

Nye Veier vurderer at det er et bompengepotensial på de aller fleste strekningene i sin portefølje. I sine NTP-innspill har de lagt til grunn et bompengenivå på 35 prosent totalt for porteføljen.

I NTP 2025-2036 er det omtalt at regjeringen vil legge til rette for å gjennomføre flere mindre utbyggings- og utbedringstiltak langs lengre strekninger i stedet for å gjennomføre store veiutbyggingsprosjekt. Transportvirksomhetene kan utrede slik bruk av bompenger. Løsningene må være i tråd med nytteprinsippet, gi lavest mulig innkrevingskostnader og bygge på lokalt ønske og initiativ. Det skal også vurderes forholdet til gjeldende regelverk og finansiell risiko.

