

Om bompenger og sånt...

Takster for bompenggeordning på Nord-Jæren		
Takster for enkeltpassering:		
Tidsrom	Kjøretøy t.o.m 3500 kg	Kjøretøy f.o.m. 3500 kg
Man - fre 07.00-09.00/14.00-17.00	kr. 10	kr. 20
Man - fre 09.00-14.00/17.00-18.00	kr. 5	kr. 10
Man - fre 06.00-07.00	kr. 5	kr. 5
Man - fre 18.00-06.00 og lør-son gratis gratis		
Rabattklasse		
Forhåndskjøpt 25 turer	30%	
Forhåndskjøpt 175 turer	40%	
Forhåndskjøpt 350 turer	50%	
Forhåndskjøpt 175 turer	40%	
8-10 passeringer pr. måned	10%	
Over 10 passeringer pr. måned	20%	
Avgrening skal skje pr. måned og det er satt et øvre tak på 75 passeringer for etterskuddsbetaling.		
Trafikantene skal kun betale i én retning, og de skal maksimalt betale for én passering pr. time og 75 passeringer pr. måned.		
Fritaksordninger:		
Følgende grupper er fritatt for betaling av bompenger:		
<ul style="list-style-type: none"> ● gløende og syklende ● passasjerer ● uniformerte utrykningskjøretøy (sivile utrykningskjøretøy i tjeneste) ● kjøretøy i merket begravelsesfølge ● el-biler ● kollektivtransport i konsesjonert rute ● forflytningshemmede 		
Spesielle fritaksordninger:		
Motorsykler, mopeder og traktorer fritas for bompenger		

Takster ifølge Aftenbladet den 20. april 2001. Siden er beløpene mer enn doblet, betaling blitt døgkontinuerlig og rabatten halvert, og nå skal altså prisene ytterligere økes.

Det er mye bom for tiden. Nok er nok! Så kan det alltid diskuteres hvem som har bommet mest.

Aftenbladets nettutgave har de siste ukene gitt oss en historisk oversikt av bompengeutviklingen på Nord-Jæren. Avisens fortelling starter for åtte år siden. Bompengehistorien går imidlertid noe lenger bakover i tid. Bomstasjonene på Nord-Jæren åpnet klokken 12.00 den 20. april 2001, med avgift og differensierte takster halve døgnet, og med fri ferdsel halve døgnet og i helgene. For den som ville forhåndskjøpe mange turer var rabatten betydelig.

Tidligere var det forsøkt med bompenger på Bybrua. Ja, brua ble bygget under forutsetning av bompenger. Den var imidlertid knapt åpnet før protestene startet. Bompenger var relativt ukjent i datidens Norge. Og etter betalingsnekt, oppfinnsom unnluring og flere rettsrunder valgte bystyret i Stavanger med relativt knapt flertall å gi opp hele greia, selv om konseptet opprinnelig var bru for ferje.

Folk skjønner at det koster å bygge veier. Folk forstår behovet for fremkommelighet og at for store konsentrasjoner av CO₂ kan være både ubehagelig og helsefarlig. Og at en av samme grunn ønsker en å regulere bytrafikken. Noen mener sågar at vår hjemlige produksjon av kullsyregass påvirker vær og klima betydelig, og er årsaken til både vinterstormer og fint sommervær. Stort sett innser folk situasjonen og problematikken og vil ta samfunnsansvar. Men altså, likevel protesteres det. Uten at det politiske flertallet lytter. Og de som lytter blir med fete typer døpt vinglepaver eller påklistret andre mindre hyggelige etiketter. Så kan en spørre seg om hvordan slikt påvirker beslutningsprosessene?

Oppslaget i dagens Aftenblad (20.09.18) tar imidlertid kaka. Der trer lederen for transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, fra partiet Høyre, inn på arenaen med klar melding til lokale opprørere og lokale beslutningstakere: «Bindende avtaler kan ikke skrotes». Som motpart til folket her vest, truer han. Og reduserer problematikken til avtalejus. Fokus flyttes fra det som betyr noe for de som rammes, til formalia omkring avtaler og vedtak. Selvfølgelig skal det optres ryddig, det burde vært, og er, den minste utfordringen...om politikerne bare ville lytte!

Vi har lang erfaring med å betale avgifter, også i henhold til bruk. Bensinavgiften er bare ett eksempel. Den har vi til en viss grad lært oss å akseptere. Likeledes tilsier barnelærdommen at fellesgodene tar vi via skatteseddelen. Det sitter i ryggmargen, selv om vi de siste tiårene også har fått veibommene som en gjøkunge i denne solidaritetstenkningen. Vi har likevel til en viss grad lært oss å akseptere bommene i tilfeller hvor ferjer erstattes med tunnel eller bru. Vi sliter nok fortsatt med en nedbetaling

over 15-20 år for noe som vil vare mye lenger, men å bytte ferjebillett med tilsvarende for bru eller tunnel tar vi. Selv om altså Bybrua i bompengenes barndom kom seg unna.

Bomringene på Nord-Jæren har imidlertid en helt annen bakgrunn. Her er det ikke brukerne av nyinvesteringene som betaler. Bare noen av disse: De som tilfeldigvis bor litt forkjært i forhold til arbeidsplass eller fritidsaktivitet, eller som skal litt på tvers i en for lengst etablert infrastruktur. Og hva er det så disse utvalgte skal betale for? Joda, veier er med i pakken, men også anlegg som kommer de som bruker beina, sykkel eller reiser kollektivt til gode. Det vil si oss alle. Så hva er da mer naturlig enn at vi alle betaler, etter evne over skatteseddelen. Eller kanskje bruker noe mer av inntekter som i dag går til utenlandske verdipapirer med et tapspotensial lik flere veibudsjetter. Bonusen ved å fjerne bommene er i tillegg alle administrasjonsmillionene som så kan gå til infrastruktur.

Dette løser imidlertid ikke eksosproblemene i Kannik noen ettermiddagstimer i uka. Men kanskje vi kan se andre veier etter den løsningen? I tillegg til kollektivløsninger som gir merverdi, til teknologien. Enten ved at bilene slipper ut mindre. Der er vi kommet langt. Eller at vi i kritiske situasjoner sluser deler av trafikken alternative ruter. Å lage ringer hvor den som er innenfor kan forurense i massevis, gratis, mens den som tilfeldigvis må krysse en politikerkonstruert grense, betaler for gilde, lyder ikke særlig smart, spesielt ikke i Smartbyen Stavanger.

38 ONSDAG 26. SEPTEMBER 2018 · STAVANGER AFTENBLAD

Alle bør betale etter evne

NORD-JÆREN: Det er mye bom for tiden. Nok er nok! Så kan det alltid diskuteres hvem som har bommet mest.

Torgeir H. Persett
Stavanger

Aftenbladets nettutgave har de siste ukene gitt oss en historisk oversikt av bompengeutviklingen på Nord-Jæren. Avisens fortelling starter for åtte år siden. Historien går imidlertid noe lenger tilbake. Bomstasjonene på Nord-Jæren åpnet den 20. april 2001, med differensierte takster halve døgnet fem dager i uka, og fri ferdsel resten av tiden. For den som forhåndskjøpte mange turer var rabatten betydelig.

Tidligere var det forsøkt med bompenger på Bybrua. Den ble bygget under forutsetning av bompenger. Men var knapt åpnet i 1978 før protestene startet. Etter betalingsnekt og flere rettsrunder valgte bystyret i Stavanger noen år senere, med relativt knapt flertall, å gi slipp på bompengene.

Innses situasjonen

Folk skjønner at det koster å bygge veier. Folk forstår behovet for fremkommelighet, og at store konsentrasjoner av eksos kan være både ubehagelig og helsefarlig, og at en ønsker å regulere bytrafikken. Noen mener sågar at vår hjemlige produksjon av CO₂ påvirker vær og klima, og er årsak til både vinterstormer og fint sommervær. Uansett, stort sett innser folk situasjonen og problematikken, og vil ta samfunnsansvar. Inkludert det å reise mer kollektivt. Men altså, likevel protesteres det.

Innlegget i Aftenbladet 20. september tar imidlertid kaka. Der trer lederen for transport- og kommunikasjons-

Takster for bompenggeordning på Nord-Jæren		
Takster for enkeltpassering:		
Tidsrom	Kjøretøy t.o.m 3500 kg	Kjøretøy f.o.m. 3500 kg
Man - fre 07.00-09.00/14.00-17.00	kr. 10	kr. 20
Man - fre 09.00-14.00/17.00-18.00	kr. 5	kr. 10
Man - fre 06.00-07.00	kr. 5	kr. 5
Man - fre 18.00-06.00 og lør-son gratis gratis		
Rabattklasse		
Forhåndskjøpt 25 turer	30%	
Forhåndskjøpt 175 turer	40%	
Forhåndskjøpt 350 turer	50%	
Forhåndskjøpt 175 turer	40%	
8-10 passeringer pr. måned	10%	
Over 10 passeringer pr. måned	20%	
Avgrening skal skje pr. måned og det er satt et øvre tak på 75 passeringer for etterskuddsbetaling.		
Trafikantene skal kun betale i én retning, og de skal maksimalt betale for én passering pr. time og 75 passeringer pr. måned.		
Fritaksordninger:		
Følgende grupper er fritatt for betaling av bompenger:		
<ul style="list-style-type: none"> ● gløende og syklende ● passasjerer ● uniformerte utrykningskjøretøy (sivile utrykningskjøretøy i tjeneste) ● kjøretøy i merket begravelsesfølge ● el-biler ● kollektivtransport i konsesjonert rute ● forflytningshemmede 		
Spesielle fritaksordninger:		
Motorsykler, mopeder og traktorer fritas for bompenger		

Bomstasjonene på Nord-Jæren åpnet i april 2001, med differensierte takster halve døgnet fem dager i uka, og fri ferdsel resten av tiden.

AFTEENBLADET

komiteen på Stortinget, Helge Orten, Høyre, inn på arenaen med klar melding til lokale opprørere og lokale beslutningstakere: «Bindende avtaler kan ikke skrotes». Som motpart til folket her vest, truer han, og reduserer problematikken til avtalejus. Søkelyst flyttes fra de som rammes, til formalia omkring avtaler og vedtak. Selvfølgelig skal det optres ryddig, det er imidlertid den minste utfordringen. Om politikerne bare ville lytte.

Vi har lang erfaring med å betale avgifter, også i henhold til bruk. Bensinavgiften er bare ett eksempel. Den har vi til en viss grad lært oss å akseptere. Likeledes tilsier barnelærdommen at fellesgodene tar vi via skatteseddelen. Det

sitter i ryggmargen, selv om vi de siste tiårene også har fått veibommene som en gjøkunge i denne solidaritetstenkningen. Vi har likevel til en viss grad lært oss å akseptere bommene i tilfeller hvor ferjer erstattes med tunnel eller bru. Selv om altså Bybrua i bompengenes barndom etter hvert kom seg unna.

Mindre administrasjon

Bomringene på Nord-Jæren har imidlertid en helt annen bakgrunn. Her er det ikke brukerne av nyinvesteringene som betaler. Bare noen av disse: De som tilfeldigvis bor litt forkjært i forhold til arbeidsplass eller fritidsaktivitet, eller som skal litt på tvers i en for lengst etablert infrastruktur. Og hva er det så disse utvalgte skal betale for? Joda, veier er med i pakken, men også anlegg som kommer de som bruker beina, sykkel eller reiser kollektivt til gode. Det vil si oss alle. Så hva er da mer naturlig enn at vi alle betaler, etter evne over skatteseddelen. Eller kanskje bruker mer av inntekter som i dag går til utenlandske verdipapirer med et tapspotensial lik flere veibudsjetter. Bonusen er alle administrasjonsmillionene som så kan gå til infrastruktur.

Se etter andre løsninger?

Dette løser imidlertid ikke eksosproblemene i Kannik noen ettermiddagstimer i uka. Men kanskje vi kan se andre veier etter den løsningen? I tillegg til kollektivløsninger som gir merverdi, til teknologien. Enten ved at bilene slipper ut mindre. Der er vi kommet langt. Eller at vi i kritiske situasjoner sluser deler av trafikken alternative ruter. Å lage ringer hvor den som er innenfor kan forurense i massevis, gratis, mens den som tilfeldigvis må krysse en politikerkonstruert grense, betaler for gilde, lyder ikke særlig smart, spesielt ikke i Smartbyen Stavanger.



- Å lage ringer hvor den som er innenfor kan forurense gratis, mens den som tilfeldigvis må krysse en politikerkonstruert grense, betaler for gilde, lyder ikke særlig smart, i Smartbyen Stavanger, skriver Torgeir Persett.

ARLE ANDLUND

Stavanger Aftenblad 125 Nyheter Meninger Sport Kultur Torgeir Meny

Aktiv dødhjelp:
– Smertelindring når ikke frem til trengende

Ekofisk-saken:
Ekspertvitne brøt interne regler

– Alle bør betale i bommen etter evne

ANNONSERINNHOLD ...og her bommer Aftenbladet!

ANNONSERINNHOLD FRA EIENDOMSMEGLER VEST
Øglændkvartalet i Sandnes: Salget er i gang

Gratis bom etter 60 turer?

Historien bak bomvedtaket