



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2801-

14. desember 2020

Spørsmål nr. 649 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Roy Steffensen til samferdselsminister Knut Arild Hareide

Spørsmål:

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et viktig kriterie for valg av veiprosjekter. Et høyt bompengenivå kan imidlertid gi en trafikkavvisningseffekt og føre til at færre benytter seg av de nye flotte veiene som bygges, og medfører også betydelige innkrevingskostnader. Hvilken effekt vil bompenger generelt ha på den samfunnsøkonomiske brukernytten for nye veiprosjekter med relativt høye takster i distriktene som for eksempel de to store vestlandsprosjektene Rogfast og Hordfast?

Svar:

Bompengordningen bidrar med store summer årlig til å realisere viktige prosjekter. Rogfast og Hordfast er viktige prosjekter både lokalt, regionalt og nasjonalt. De reduserer avstander, reisetid og knytter sammen store bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Nytteprinsippet er utgangspunkt for bompengordningen. Det betyr at de som betaler bompenger skal ha nytte av tiltakene, og at de som har nytte av tiltakene skal betale bompenger. Samtidig vil bompenger vanligvis redusere nytten for brukerne av et veiprosjekt utenfor byområder der det ikke er køproblematikk. Dette skyldes at de som velger å kjøre på strekningen ved innføring av bompenger, samtidig får bompengebetalingen som en direkte kostnad som reduserer den opplevde nytten av tiltaket. I tillegg er det slik at ved innføring av bompenger vil en del trafikanter velge annerledes enn de ville gjort dersom det ikke var bompenger på strekningen. Det kan f.eks. være at trafikantene velger en reisemåte, et reisemål eller en reiserute som de ellers ikke ville valgt.

Delvis bompengefinansiering reduserer den statlige andelen i et prosjekt. For midler som bevilges over offentlige budsjetter beregnes en skattefinansieringskostnad, ettersom skatter i likhet med bompenger påfører økonomien et effektivitetstap. Hvorvidt det er samfunnsøkonomisk optimalt å delfinansiere veiprosjekter med bompenger vil være en avveining mellom redusert nytte for trafikantene og gevinsten av reduserte skattekostnader.

Det er vanskelig å svare generelt på spørsmålet om effekten av bompenger på den samfunnsøkonomiske nytten. Det er vanlig å presentere beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet som enten total samfunnsøkonomisk nytteverdi (netto nytte), netto nytte pr. budsjettkrone og netto nytte over totale kostnader. Fordi bompenger reduserer behov for midler fra det offentlige sine budsjett, kan det føre til at nytteverdi pr. budsjettkrone øker dersom det blir innført bompenger på et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Innkrevingskostnader er inkludert i beregningene med bompenger.

Som eksempel kan vi se på beregningene for Hordfast og Rogfast:

	Nytte for trafikanter og transportbrukere	Netto nytte	NNB (Netto nytte pr. budsjettkrone)	NNK (Netto nytte over totale kostnader)
Hordfast med bompenger	14.3 mrd.kr	13.7 mrd.kr	0.74	0.34
Hordfast uten bompenger	31.5 mrd. kr	15.5 mrd. kr	0.5	0.38

	Nytte for trafikanter og transportbrukere	Netto nytte	NNB (Netto nytte pr. budsjettkrone)	NNK (Netto nytte over totale kostnader)
Rogfast med bompenger	8.5 mrd. kr	13.0 mrd. kr	2.52	0.60
Rogfast uten bompenger	25.4 mrd. kr	15.3 mrd. kr	0.89	0.71

For Rogfast er netto nytte av prosjektet med bompengefinansiering 13 mrd. Kr. Netto nytte per budsjettkrone er 2,5 og netto nytte over totale kostnader er 0,6. Dette viser at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt også med bompengefinansiering.

Dersom man oppfatter «samfunnsøkonomisk brukernytte» i spørsmålet som total trafikanternytteverdi av Hordfast og Rogfast, vil denne reduseres for Hordfast og Rogfast dersom man delfinansierer prosjektene med bompenger. Samtidig kan nytteverdien pr. budsjettkrone øke dersom man delfinansierer prosjektet med bompenger.

Gjennom bompenger bidrar bilistene til å finansiere mange viktige samferdselsprosjekter. Det gjør at vi kan gjennomføre flere prosjekter som gir en enkere reisehverdag både for

privatpersoner og næringslivet. Det skal vi fortsette med. Samtidig er det viktig for meg at vi har et bompengenivå som har legitimitet i befolkningen.

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