



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2030-

27. august 2021

**Svar på spørsmål nr 2841 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant
Bård Hoksrud til samferdselsminister Knut Arild Hareide**

Spørsmål:

Hvor mye ville staten anslagsvis tatt inn i bompenger i perioden 2013 til og med 2020 gitt samme bompengandelen av finansiering av veiutbygging som under Stoltenberg II-regjeringen ved utgangen av 2013, og samme investeringsnivå som i årene 2013 til og med 2020?

Svar:

Innledningsvis ønsker jeg å presisere at bompengeinntektene er øremerket bestemte veiprosjekter og samferdselspakker. Inntektene fra bompengeskivingen tilfaller derfor ikke staten, men går direkte til det enkelte prosjektet. Bompenger har to formål: Utenfor byområdene er formålet begrenset til finansiering av konkrete infrastrukturiltak, som ny vei, tunnel eller bru. Her er nytteprinsippet førende, dvs. at de som betaler bompenger skal ha nytte av det aktuelle prosjektet. I byene er det også åpnet opp for trafikkregulering som formål med bompengebetalingen, blant annet for å kunne nå nullvekstmålet.

En viktig forutsetning for bruk av bompenger er at lokale og regionale myndigheter gir sin tilslutning til bompengefinansiering. Forutsatt lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering, gir Stortinget tillatelse for senere bompengeskiving til bompengeselskapene mot at disse stiller med midler til finansiering i utbyggingsperioden. Når en beregner bompengandelen i et utbyggingsprosjekt beregnes dette ut fra midlene som stilles til disposisjon av bompengeselskapet i utbyggingsperioden sett i forhold til offentlige bevilgninger.

Bompengandelen i prosjekter som finansieres med bompenger varierer fra prosjekt til prosjekt, og det er i tillegg stor variasjon i finansieringsbehovene for de ulike prosjektene. Det

er derfor en større utredning å beregne gjennomsnittlig bompengandelen for å sammenligne ulike tidsperioder. Dette krever sluttregnskap for utbyggingsprosjektene der finansieringen er fordelt på rekvirerte bompenge og bevilgninger. Jeg har derfor i det følgende gitt en oversikt over bompengefinansierte prosjekter vedtatt av Stortinget i perioden 2013-2020, under Solberg-regjeringen. Bompengandelen er som oppgitt i de vedtatte stortingsproposisjonene, og det er gitt en merknad til de prosjektene hvor det er gjort endringer i finansieringen i ettertid. Disse endringene er i hovedsak gjort ved bevilgning av midler ved behandling av statsbudsjettet.

Det er i tillegg gjort endringer, ved bevilgning av tilskudd, til prosjekter som ble vedtatt før oktober 2013. For en komplett oversikt over tilskudd overfor bompengeselskapene viser jeg til svar på skriftlig spørsmål 15:2560 (2020-2021).

Tabellen viser nye prosjekter. Større bypakker med byvekstavtale, samt vedtatt forlenget innkreving av enkelte bypakker, er ikke inkludert i oversikten.

Bompengeprojekt	Bompengandelen	Merknad
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 1	45 %	
Askøypakken	73 %	
Rv 13 Jobertunnelen – utviding av Vossapakke	38 %	
Vegpakke Harstad	60 %	I 2021 ble det vedtatt et revidert finansieringsopplegg med en bompengandelen på 63 %
Bypakke Bodø og endring på rv 80 Løding – Vikan	72 %	
E39 Svevatjørn – Rådal	44 %	
E134 Damåsen – Saggrenda	57 %	
Bypakke Nedre Glomma, fase 1	46 %	
Rv 36 Slåttekås – Årnes	85 %	
Bypakke Grenland fase 1	52 %	I prosjektet rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand er bompengebidraget redusert med 310 mill. kr ved at prosjektet fullfinansieres med statlige midler
Førdepakken	60 %	
E16 Bagn-Bjørge	24 %	I tillegg kommer 170 mill. kr bompenge til å dekke resterende gjeld til E16 Fønhus – Bagn. Bompengebidraget for E16 Fønhus – Bagn er redusert med 120 mill. kr
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	13 %	
Rv 23 Dagslett-Linnes	62 %	Iht. Prop. 87 S (2017-2018) er det vedtatt at prosjektet inngår som en del av en helhetlig utbygging av rv. 23 og regjeringen vil komme tilbake med et helhetlig opplegg.
E18 Tvedestrand – Arendal	38 %	Bevilget 380 mill. kr til reduksjon av bompenge.
E18 Rugtvedt – Dørdal	41 %	
E6 Kolomoen – Moelv	52 %	Bevilget 50 mill. kr til å stoppe innkrevningen i sidevegsbommer i ett år.

Bompengeprosjekt	Bompengende- andel	Merknad
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	62 %	Bevilget 296 mill. kr til reduksjon av bompenge og stopp i innkrevningen i sidevegssommer i 18 mnd.
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	50 %	
E6 Helgeland nord (Bolna – Korgen)	20 %	*) Revidert finansieringsopplegg ble vedtatt i 2018.
E16 Bjørnum – Skaret	47 %	
E39 Rogfast	79 %	I 2020 ble det vedtatt et revidert finansieringsopplegg med en bompengende-andel på 60 %.
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	46 %	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde, trinn 2	56 %	
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	37 %	
Fv 659 Nordøyvegen	13 %	
Nordhordlandspakken	77 %	
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	50 %	
Rv 555 Sotrasambandet	55 %	
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	58 %	
E6 Ranheim – Åsen	54 %	
Fv 311 Presterødbakken	86 %	Innkrevning avsluttet etter bevilgning av 183 mill. kr til nedbetaling av resterende lån og avvikling av bompengennekkningen.
Rv 36 Bø – Seljord	100 %	
E6 Moelv – Øyer	49 %	
E18 Langangen – Dørdal	39 %	Dette prosjektet inkluderer E18 Rugtvedt – Dørdal.
E6 Ulsberg – Melhus	38 %	
E18 Lysaker – Ramstadsletta	66 %	
Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken	66 %	
E39 Lønset – Hjelset	55 %	
E134 Seljord - Åmot	-	*)

*) Bilistene har blitt spart for om lag 900 mill. kr som følge av endringer i tidligere fastsatt finansieringsopplegg for prosjektene E134 Seljord – Åmot i Vestfold og Telemark og E6 Helgeland nord i Nordland, jf. Prop. 1 S (2020-2021). E134 Seljord – Åmot ble finansiert kun med statlige midler etter at Prop. 194 S (2012–2013) om bompengefinansiering av prosjektet ble trukket tilbake.

Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017 ble det opprettet en ny post innenfor kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf.

Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017). Målet med ordningen er å redusere bompengebelastningen for bilistene med minst 10 prosent. Ordningen gjelder for bompengeprojekter som ble lagt fram for Stortinget før utgangen av 2016, i tillegg til Rogfast. Den opprinnelige ordningen med tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, har spart bilistene for om lag 530 mill. kr i bompenger årlig. Ordningen er prioritert videreført i NTP 2022–2033.

I tillegg til den opprinnelige tilskuddsordningen har det blitt utbetalt ekstraordinære tilskudd til avvikling av bompengeneinnkreving i enkelte prosjekter, reduksjon av takster eller avvikling av bompengeneinnkreving i bomstasjoner på sidevei. Dette følger blant annet av bompengeaftalen fra 2019, da tilskuddet ble økt til totalt om lag 1,4 mrd. kr jf. Prop 1 S (2019-2020). I saldert budsjett for 2021 er bevilgingen på om lag 2,1 mrd. kr., i tillegg ble det bevilget 750 mill. kr til reduserte bompengetakster i revidert budsjett 2021, jf. Prop. 195 S (2020–2021) og Innst. 600 S (2020–2021).

For et samlet anslag på hva bilistene har spart på grunn av utbetaling av tilskudd til bompengeselskapene i perioden 2014-2020, viser jeg til svar på skriftlig spørsmål 15:2560 (2020-2021).

Med hilsen



Knut Arild Hareide