



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1636-

18. juni 2021

**Spørsmål nr. 2422 til skriftlig besvarelse samferdselsminister Knut Arild Hareide fra stortingsrepresentant Siv Mossleth**

**Spørsmål:**

Det har vært en historisk vekst i bompengeneinnkreving, historisk vekst i bompengestasjoner og historisk vekst i bompengegjelden under Solbergregjeringen. Svaret på dette spørsmålet ønskes spesifisert i tre konkrete oversikter, målt i grenene bompengeneinnkreving, bompengestasjoner og bompengegjeld. Hvem av de tidligere samferdselsministrene Solvik-Olsen (FrP), Dale (FrP) eller minister Hareide har bompengerekorder i Solberg-regjeringen?

**Svar:**

Tabellen under viser de årlige bompengeneinntektene i perioden 2013-2020. Tall for 2020 er foreløpige tall basert på rapportering fra bompengeselskapene.

År	Bompengeneinntekter (mill. 2021-kr)
2013	9 805
2014	10 100
2015	10 807
2016	11 078
2017	11 470
2018	11 828
2019	12 185
2020	11 719

Bompengeinntektene i 2013 var tilknyttet 58 bompengeprosjekter, mot 66 prosjekter i 2020. I perioden 2013-2019 har det vært en årlig økning i bompengeinntektene. I denne perioden har det vært oppstart eller utvidelse av bompengeinnkreving i flere bypakker, som har bidratt til økte inntekter, og har også ført til at andelen bompengeinntekter i bypakkene har økt sammenlignet med inntekter tilknyttet riks- og fylkesveiprosjekter. I 2020 var det en reduksjon i inntektene, og dette skyldes i hovedsak koronasituasjonen. Fra mars 2020 var det redusert trafikk i de fleste bomstasjonene på grunn av koronatiltakene, og dette har da ført til mindre inntekter.

Under Ketil Solvik-Olsen (2013-2017) var de totale bompengeinntektene på 53,3 mrd. 2021-kr. Under Jon Georg Dale (2018-2019) var de på 24,0 mrd. 2021-kr og i 2020 på 11,7 mrd. 2021-kr.

Tabellen under viser antall bomstasjoner og antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving som hadde innkreving per år i perioden 2013-2020.

<b>År</b>	<b>Antall bomstasjoner</b>	<b>Antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving</b>
2013	170	9
2014	197	10
2015	208	10
2016	240	10
2017	237	9
2018	251	7
2019	335	7
2020	342	7

Fra 2013-2020 har det vært en årlig økning i antall bomstasjoner, med unntak av i 2017. Årene med en betydelig økning skyldes i all hovedsak oppstart av innkreving i bompengepakker i byområder. I bypakkene er det behov for flere bomstasjoner enn f.eks. på en vei med strekningsvis innkreving. Den kraftige økningen i 2019 skyldes i stor grad innføringen av Oslopakke 3 trinn 2, med en innføring av 53 nye bomstasjoner – dette inkluderer også at de eksisterende bomstasjonene ble gjort om fra enveis til toveisinnkreving (da med halv takst).

Økningen i antall bomstasjoner fra 2013-2018 var på 81 stasjoner, fra 2018-2019 på 84 bomstasjoner og fra 2019-2020 på 7 bomstasjoner. I tillegg var det mindre endringer i antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving.

Tabellen under viser utviklingen i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter i perioden 2013-2020. Lånegjelden er oppgitt per 31.12.

År	Lånegjeld per 31.12 (mill. kr)
2013	35 545
2014	43 059
2015	48 435
2016	51 948
2017	55 863
2018	58 164
2019	61 193
2020	63 000

I perioden 2013-2020 har det vært en årlig økning av lånegjelden for å finansiere bompengandelen av kostnadene for utbygging av veiprojektene. En stor andel av bompengeselskapenes totale låneportefølje er tilknyttet store utbyggingsprosjekter på riksvei. I disse prosjektene er det etterskuddsinnkreving, og bompengene innkrevingen starter derfor opp etter at veien har åpnet for trafikk. Eksempler på riksveiprojekter som har åpnet eller vært under utbygging i denne perioden, og som har store lån, er E18 Gulli–Langangen, E6 Gardermoen –Kolomoen–Moelv, E39 Svevatjørn–Rådal og Rv 13 Ryfast m.fl. I bompengepakken foregår innkrevingen parallelt med utbygging (løpende finansiering), noe som kan medføre at det ikke er behov for låneopptak, eller kun behov for mindre låneopptak. Fra 2013-2018 økte bompengeselskapenes låneportefølje med 22,6 mrd. kr, fra 2018-2019 med 3,0 mrd. kr, og fra 2019-2020 var økningen på 1,8 mrd. kr.

Det er ikke mulig å svare ut hvilken av samferdselsministrene som skal ha en såkalt 'bompengerekord' på en fornuftig måte. Det kan være slik at det er en samferdselsminister som legger fram en bompengeproposisjon for Stortinget, men lånegjelden som blir tatt opp under utbygging av dette bompengefinansierte prosjektet kan bli tatt opp under en ny samferdselsminister. Videre vil start av innkreving i det samme prosjektet kunne skje under en annen samferdselsminister.

Jeg gjør oppmerksom på at de statlige veiinvesteringene i perioden fra 2013 fram til i dag også har økt. Fra 2013 til 2021 har statlig bevilgning til veiformål økt fra om lag 25 mrd. kr til om lag 37 mrd. kroner. I 2021 anslås andelen bompenger stilt til disposisjon på riksvei som andel av statlig bevilgning veiformål til 19,2 prosent, jf. tabell 4.6 i Prop 1 S (2020–2021). I tillegg har de statlige midlene til de største byområdene gjennom byvekstavtalene (som de bompengefinansierte bypakkene er en del av) også økt.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Knut Arild Hareide". The signature is written in a cursive, flowing style with some stylized flourishes.

Knut Arild Hareide