



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

22/1056-2

09. mai 2022

Dokument 8:237 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å kutte ferjebilletten på Nordøyvegen

Eg viser til brev av 26. april frå Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det blir bedt om vurderinga mi av ovannemnde representantforslaget.

Eg vil fyrst understreke at dei nye ferjetakstane ikkje får tilbakeverkande kraft i prosjekt som allereie anten er vedtekne eller under bygging, som Nordøyvegprosjektet.

Det grunnleggjande prinsippet for bompengerekkjeving og fastsetjing av takstar er nytteprinsippet. I kartlegginga av inntektspotensialet for ei bompengerekkjeving har det i planleggingsamanheng ofte blitt teke utgangspunkt i kva som allereie blir betalt i ferjebillett for å kalkulere avvisinga ved auka betaling. I så måte vil lågare ferjetakstar gi høgare trafikk som utgangspunkt for å berekne avvisingseffektar.

Som grunnlag for takstfastsetjing har det vore eit vanleg prinsipp å ta utgangspunkt i den innsparinga den einskilde trafikanten oppnår ved å køyre den nye vegen, og at takstane ikkje bør overstige trafikantane sine innsparingar. I ferjeavløysingsprosjekt har ein lagt ferjebilletten til grunn, med eit påslag på inntil 40 pst., jf. tekst i St. Meld. Nr. 32 (1988-89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93* s. 98 under «Takstnivå». Dette er ikkje eit gitt krav, men ein skjematisk måte (hjelpeverktøy) for å finne trafikanten sin betalingsvilje.

I tillegg er ferjetakst + 40 pst. eit utgangspunkt for vurdering av kost/nytte på ferjeavløysingsprosjekt, på same måte er 2-3 kr per km eit utgangspunkt på landstrekningar. Dette er ei vanleg føresetnad som er teken inn i bestillingar på grove utgreiingar til NTP, og at dette skal leggjast til grunn der det ikkje er anna grunnlag. Dette gjeld ofte i plansamanheng der ferjetakst + 40 pst. er ein berekningsmetodikk for å fastsetje takstane,

og ein metode for å berekne nytten. I siste del av planlegginga er det det reelle bompengepotensialet som blir vurdert. Spørsmålet er å vurdere betalingsviljen i kvart enkelt prosjekt og då vurdert ut frå trafikkavvisinga.

For prosjektet Nordøyvegen er det lagt til grunn, ved fastsetjing av gjennomsnittstakst i tråd med Prop. 1 S (2016-2017), eit påslag på gjennomsnittstakst. Dette er utrekna til at køyretøy i takstgruppe 1 med 0,75 passasjerar som oppnådde full rabatt skulle betale 40 pst. meir i det faste sambandet enn i ferjesambandet Skjeltene–Lepsøya–Haramsøya. Takstpåslaget på 40 pst. representerer betalingsviljen som trafikanten er villig til å betale i eit fast samband. Påslaget har samanheng med ei nyttevurdering av det aktuelle ferjeavløysingsprosjektet, og er ikkje ein bestemt talstorleik. Eit eksempel på dette er Imarsundprosjektet, jf. St. prop. 69 (2003-2004) som viser eit påslag på om lag 3 soner over gjeldande ferjetakstnivå, eit tillegg på om lag 25 pst.

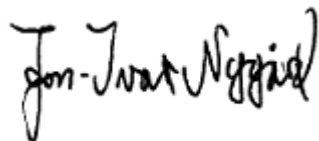
Når det gjeld spørsmålet om reduserte ferjetakstar vil påverke prinsippa for å fastsetje bompengetakstar for framtidige prosjekt, så er det ikkje tatt stilling til dette på det noverande tidspunkt.

Utbygginga av Nordøyvegen med delfinansiering med bompengar er allereie vedteken, jf. Prop. 140 S (2016–2017)/ Innst. 468 S (2016-2017). I proposisjonen heiter det: *«I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlinga var det lagt til grunn at takstane skulle fastsetjast med utgangspunkt i det eit køyretøy med totalvekt under 3 500 kg med sjåfør og 0,75 passasjerar som oppnår full rabatt, betalar i ferjesambandet Skjeltene – Haramsøya, medrekna eit påslag på 40 pst. Dette gav ein gjennomsnittleg takst på 102 kr i 2016-prisnivå. Med utgangspunkt i ferjetakstane for 2017 inneber dette prinsippet ein gjennomsnittleg takst på 109 kr i 2017-prisnivå.»*

At ramma for utgreiing av finansieringsgrunnlaget i plansamanheng er med utgangspunkt i det som bilistane allereie betaler på ferjene, inneber ikkje at den fastsette gjennomsnittstaksten for eit vedteke bompengeprojekt blir endra ved seinare endringar i ein av faktorane i plangrunnlaget. Garantisten sin rett til å heve gjennomsnittstaksten med 20 pst. og/eller utvide innkrevjingstida med 5 år skal deretter dekkje opp for den uvissa som låg til grunn i plangrunnlaget. Eg er einig i at teksten det blir vist til ovanfor er uklar med tanke på å vise til føresetnader for planlegginga, men dette endrar ikkje på gjeldande prinsipp for bompengeinnkrevjing i Noreg.

Som tidlegare nemnt er det i prinsippet ikkje samanheng mellom ferjetakstane og fastsetjing av bomtakstar på vegprosjektet. Takstane i bomstasjonane er fastsette ut frå ei vurdering av nytte for trafikantane sjølv om ein i berekningane har teke utgangspunkt i ferjetakst.

Med helsing

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Jon-Ivar Nygård