

Hvorfor har Norge bompenger?

En kvalitativ casestudie om hvorfor Norge i større grad bruker bompenger til veiprosjektfinansiering sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland.

HAAKON OLSEN FOLSERÅS & THOMAS RØLVÅG GRANHEI

VEILEDER

Kjetil Andersson

Universitetet i Agder, 2021

Handelshøyskolen ved UiA

Master

Forord

Tiden ved Universitetet i Agder og på skolebenken nærmer seg slutten. Denne masteroppgaven utgjør siste del av masterstudiet i økonomi og administrasjon med studieretningen økonomisk styring ved Handelshøyskolen UiA, i Kristiansand. Vi begge har gjennomført alle fem årene ved UiA Kristiansand hvor bachelorstudiet besto av studieretningen strategi og ledelse. Det har vært fem innholdsrike og lærerike år bestående av interessante og utviklende emner av dyktige og inspirerende forelesere. Fem år som har gitt mange gode og flotte minner som har utviklet oss til de personene vi er i dag. Kunnskapen vi sitter med etter endt studie gjør at vi nå er klare for å ta fatt på arbeidslivet.

Vi ønsker å rette en stor takk til vår veileder Kjetil Andersson for støtte, tilbakemeldinger og oppmuntring underveis i oppgaven. En stor takk også til personene som stilte til intervju og svarte på mail som har vært viktig for selve oppgaven. Det rettes også en takk til studieveileder Anne Line Omsland og studieprogramleder Liv Bente Hannevik for tilrettelegging av studiet de siste 1,5 årene slik at det ble mulig for oss begge å fullføre studiet da sykdom rammet en av oss.

Avslutningsvis ønsker vi takke alle som har støttet og motivert oss under studiet. Listen av mennesker blir lang så vi sier som kjent; ingen nevnt, ingen glemt.

Tusen takk, og takk for oss!

Haakon Olsen Folserås

Thomas Rølvåg Granhei

Sammendrag

Hensikten med denne oppgaven er å finne mulige årsaker til «*hvorfor Norge i større grad benytter seg av brukerfinansiering i veiprojektene sine sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland*». Oppgaven er kvalitativ noe som gjør at hovedkildene for oppgaven er dybdeintervju og litteraturkilder.

For å finne svar på hovedproblemstillingen ble det utviklet fire forskjellige hypoteser som er knyttet opp mot geografiske, politiske og økonomiske forskjeller mellom landene. Disse hypotesene er: H1 - I Norge er det er knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til finansiering av veiprojekter med bompenger enn ved kun statlig støtte; H2 - Det er for stor politisk dragkamp om veiprojektene som fører til økte kostnader og mer bompengefinansiering; H3 - Forskjeller i kostnadene er en årsak til at Norge benytter i større grad brukerfinansiering i veiprojektene sine; H4 - Bomstasjoner er ikke bare en finansieringskilde for veiprojekter i Norge, men også en kilde for å redusere CO2-utslippene og for å nå nullvekstmålet.

Funnene som ble avdekket i hypotesene viser at hypotese 2 og 3 gir mulige forklaringer for hvorfor Norge benytter brukerfinansiering i sine veiprojekter i motsetning til nabolandene. Disse hypotesene har også en påvirkning på hverandre. Hypotese 2 viser at Norge har en veldig politisk detaljstyrt veibyggingssprosess. Partiene som sammen legger frem landets NTP ønsker å ha sine prosjekter inkludert. For å greie realisere flere veiprojekter ble selskapet Nye Veier AS opprettet som skulle gjennomføre samme jobben som Statens vegvesen gjør. Hypotese 3 viser at det er nærmest dobbelt så dyrt å bygge veier i Norge sammenlignet med våre naboland. I tillegg er veibyggingssprosessen lang og detaljert. I perioden etter at et prosjekt er tatt med i NTP opplever det et kraftig kostnadshopp frem mot ferdigstillelse som ikke er lagt til rette for i NTP. Denne kostnaden må hentes fra et sted om ikke prosjektet skal stoppe. Disse funnene kan gi en forklaring på hvorfor Norge i større grad benytter brukerfinansiering i veiprojektene sine.

Abstract

The purpose of this thesis is to discover potential reasons to why Norway makes greater use of user financing in its road projects compared with Sweden, Denmark and Finland. The thesis is qualitative which means that the main sources for the thesis are in-depth interview and literature sources.

To find answers to the research question we developed four different hypotheses which relate to geographical, political and economic differences between the countries. These hypotheses are: H1 - In Norway, higher socio-economic profitability is associated with financing road projects with tolls than with only governmental funding; H2 - The political competition for the road projects in Norway is too high which causes higher costs and more road tolls; H3 - The differences in costs between Norway, Sweden, Denmark, and Finland is a source to why Norway is using a higher number of road tolls in their road projects; H4 - Toll stations are not only a source of funding for road projects in Norway, but also a source for reducing CO2 emissions and for achieving the zero growth target.

The findings that were uncovered in the hypotheses shows that hypotheses 2 and 3 might give an explanation to why Norway uses user financing in their road projects in comparison to its neighbor countries. These two hypotheses do also have an impact on each other. Hypotheses 2 shows that Norway has a detail-controlled road building process. The parties that make the country's NTP also wish to get their projects implemented. To be able to complete more road projects the Norwegian government established Nye Veier AS to do the same job that Statens vegvesen does. Hypotheses 3 tells us that it's almost twice as expensive to build roads in Norway compared to its neighboring countries. The road building process is also long and detail oriented. In periods after the project is implemented in the NTP the project experiences a sharp cost jump towards completion that has not been taken into account in the NTP. This is an expense that needs to be covered from somewhere if the project won't stop its progress. These findings might give an explanation to why Norway uses user financing to a greater extent in its road project.

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Sammendrag	2
Abstract	3
Tabelliste	6
Figurliste	6
1 - Innledning	8
2 - Bompengenes historie i Norge	10
2.1 - Bompenger 1930 - 1980	10
2.2 - Bompenger 1980 - 2017	11
2.3 - Bompengeopprøret i 2018.....	13
2.4 - Bompenger i tiden fremover	15
3 - Metode	16
3.1 - Metodetilnærming og design.....	16
3.2 - Datainnsamlingsmetode.....	16
3.2.1 - Litteratur.....	16
3.2.2 - Intervju	17
3.3 - Etske retningslinjer.....	18
4 - Teoretisk forankring	19
4.1 - Samfunnsøkonomisk teori.....	19
4.1.1 - Prinsipiell analyse	19
4.1.2 - Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i Norge	23
4.2 - Statsvitenskapelig forskning om bompenger.....	26
4.3 - Annen relevant forskning.....	28
4.4 - Hypoteser.....	30
5 - Intervjuene	33
6 - Presentasjon og drøfting av hypotesene	37
6.1 - H1: Det er knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til finansiering av veiprosjekter med bompenger enn ved kun statlig støtte	37
6.1.1 - Konklusjon.....	39
6.2. - H2: En for stor politisk dragkamp om veiprosjektene i Norge gir et større behov for bompengefinansiering	39
6.2.1 - Valgløfter og NTP.....	39
6.2.2 - "Bedre, raskere og billigere"	40
6.2.3 - Våre nabolands politiske innblanding.....	43
6.2.4 - Konklusjon.....	44
6.3 - H3: Forskjeller i kostnadene er en årsak til at Norge benytter i større grad brukerfinansiering i veiprosjektene sine	45
6.3.1 - Er det kostnadsforskjeller mellom landene?.....	45
6.3.2 - Topografiske, geografiske og demografiske forskjeller.....	48
6.3.3 - Veibyggingprosessen i Norge, Sverige, Finland og Danmark.....	51
6.3.4 - Lover og standarder	57

6.3.5 – Konklusjon.....	57
6.4 - H4: Bomstasjoner er ikke bare en finansieringskilde for veiprosjekter i Norge, men også en kilde for å redusere CO2-utslippene og for å nå nullvekstmålet	58
6.4.1 - Elbilers goder i bomstasjonene	58
6.4.2 - Nullvekstmålet internasjonalt	59
6.4.3 - Konklusjon.....	60
7 - Konklusjon	61
8 - Avslutning	64
8.1 - Mulige feilkilder	64
8.2 - Bidrag til videre forskning.....	64
9 - Kilder	65
Appendix.....	76
Vedlegg 1 - Krav og standarder i Norge, Sverige, Finland og Danmark.....	76
Vedlegg 2 – Intervju med Statens vegvesen	83
Vedlegg 3 – Intervju med Trafikverket	89
Vedlegg 4 – Intervju med The Ministry of Transport and Communication i Finland	91
Vedlegg 5 – Refleksjonsnotat Thomas	97
Vedlegg 6 – Refleksjonsnotat Haakon.....	104

Tabelliste

Tabell 1:	Gjennomsnittlig lønnsomme veiprosjekter mellom Norge og Sverige.....	38
Tabell 2:	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger, 2020.....	43
Tabell 3:	Korrigerte forhold for veiprosjektene.....	46
Tabell 4:	Oppsummering av standardkrav for ulike dimensjoneringsklasser.....	76
Tabell 5:	Forklaring av forkortelser.....	77
Tabell 6:	Dimensjoneringsklasser for nasjonale hovedveger.....	77
Tabell 7:	Dimensjoneringsklasser for øvrige hovedveger og andre veger.....	77
Tabell 8:	Breddmått motorvæg.....	79

Figurliste

Figur 1:	Bompengeutviklingen fra 1960-2017.....	13
Figur 2:	Veiprosjekt med skattefinansiering.....	19
Figur 3:	Veiprosjekt med brukerfinansiering.....	20
Figur 4:	Veiprosjekt med skattefinansiering og negative eksternaliteter.....	22
Figur 5:	Veiprosjekt med brukerfinansiering og negative eksternaliteter.....	22
Figur 6:	Samfunnsøkonomisk netto nytte av veiinvesteringer.....	24
Figur 7:	Tilfredshet med transporttilbudet etter bostedskommune.....	26
Figur 8:	Holdning til ulike samferdselstiltak etter bostedskommune.....	27
Figur 9:	Begrepsramme til hypotesene.....	32
Figur 10:	Befolkningstetthet i Norge, 2005.....	49
Figur 11:	Befolkningstetthet i Sverige, 2005.....	49
Figur 12:	Befolkningstetthet i Finland, 2005.....	50
Figur 13:	Befolkningstetthet i Danmark, 2005.....	50
Figur 14:	Landskapstyper i Norden.....	51
Figur 15:	De ulike fasene i et veiprosjekt.....	52
Figur 16:	Faser i de svenske veg- og jernbaneprosjektene.....	53
Figur 17:	Planleggings- og økonomimodellen.....	54
Figur 18:	Generell modell som illustrerer kostnadsutviklingen i tidligfasen	

	i prosjekter.....	56
Figur 19:	Tverrprofil H3, vegbredde 23 m (mål i m).....	78
Figur 20:	Typsektioner för motorväg på landsbygd.....	78
Figur 21:	Halvt basistværprofil for en 4-sporet motorvej med en planlægningshastighed på 130 km/h.....	80
Figur 22:	Basistværprofilen for 4-sporet vej med en planlægningshastighed på 100 km/h.....	80
Figur 23:	Tverrsnitt av en smal firefelts sentralvei.....	81
Figur 24:	Motorvei tverrsnitt.....	81

1 - Innledning

Det kommer stadig nye veiprojekter i Norge. Samtidig som nye veier oppstår, må de gamle vedlikeholdes for å kunne innfri standarder til sikkerhet og den stadig økende trafikken. I takt med inflasjonen og stadig større og mer avanserte prosjekter stiger også kostnadene ved å gjennomføre disse prosjektene. For å dekke disse kostnadene benytter vi i Norge oss av statsfinansierte midler og bompengavgifter. Hvis vi retter øyne mot våre naboland, Sverige, Danmark og Finland, har disse landene kun en håndfull antall bomstasjoner, til sammen. Målet med denne oppgaven er å se nærmere på *“hvorfør Norge i større grad bruker bompengefinansiering i sine veiprojekter enn våre naboland”*. For å kunne gi svar på denne problemstillingen har vi utviklet fire forskjellige hypoteser som det blir sett nærmere på i denne oppgaven. Hypotesene vil drøftes med bakgrunn i litterære søk og intervjuer med aktuelle personer for dette temaet.

Norge innførte sin første bomstasjon i 1932, og i årene frem til 1980 ble bompengene brukt til å finansiere totalt 45 veiprojekter (Bergskaug, 2019, s. 13). I 2007 var tallet økt til 116 bomstasjoner, ti år senere var tallet oppe i 237, og ved utgangen av 2019 steg tallet til 335 bomstasjoner (Statens vegvesen, 2020a, s. 45-46). Disse strekker seg fra E39 Lyngdal-Flekkefjord i sør til Ryaforbindelsen i nord (Statens vegvesen, 2020a, s. 40 & 46) og finnes i alle landets fylker.

I takt med økningen av antall bomstasjoner øker også inntektene fra disse. I 2013 ble det samlet inn 8 milliarder kroner fra bomstasjonene, i 2019 oversteg inntektene 13 milliarder (Bergskaug, 2019, s. 9). I snitt medfører dette en total årlig kostnad for bileiere i Norge på 5200 kroner. Tallene er ventet å fortsette og stige i årene som kommer.

Hvis vi retter blikket over landegrensene, til våre naboland, finansierer de ingen veier ved å benytte seg av bompenger. I Sverige finnes det per i dag fire bomstasjoner, hvor to er plassert henholdsvis i Göteborg og Stockholm og de to siste er ved to broer: over Sundvallsfjorden og Motalaviken (Bergskaug, 2019, s. 84). Bomstasjonene i Stockholm og Göteborg kalles “trängselskatt” og har ikke som hovedhensikt å finansiere veiprojekter. De skal derimot redusere trafikken i de to byene under rushtiden (Bergskaug, 2019, s. 49). I Danmark finnes det bare én form for bompenginnkreving på to broer, Øresundsbroen og Storebæltsbroen (Bergskaug, 2019, s. 84). Utenom nevnte broer finnes det ingen bomstasjoner på veiene i vårt naboland i sør. Finland har på sin side ingen form for bompenginnkreving. Hvorfor skiller Norge seg såpass ut fra nabolandene i valg av metode for veiprojektfinansiering?

Bompenger er en kostnad som påvirker nesten alle bilistene i hele landet, og blir av enkelte sett på som en ekstra skatt som rammer økonomisk ulikt. I 2018 hadde folk sett seg lei av et stadig økende antall bomstasjoner. Folk tok til gatene for å vise sin avsky for denne måten å drive pengeinnsamling. I kjølvannet av opprøret så Folkeaksjonen Nei til mer Bompenger (FNB) dagens lys. Deres største mål er å få bort bomstasjonene i Norge. I årene etter har motstanden derimot roet seg. Bompengepartiet har mistet velgere, og en ny undersøkelse gjort av Statens vegvesen viser at folk i Oslo og Akershus er blitt mer positive til bompengeordningen i fylkene deres (Statens vegvesen, 2021a).

Alle partiene har sine tanker rundt brukerfinansiering i veisektoren, og svarene er relativt splittet. Fremskrittspartiet er muligens det største partiet som er tydelig motstander av bompenger. Partiet lovte at dersom de havnet i regjering i 2013 skulle bomstasjonene bort. Likevel har vi aldri sett flere bomstasjoner enn i tiden etter dette.

Oppgaven består av totalt 8 kapitler. I det kommende kapittelet tar vi for oss bompengenes historie som ser på hvordan begrepet og systemet har utviklet seg fra gresk mytologi til nyere tid. Deretter vil det bli gitt en kort innføring i metoden til oppgaven. I kapittel 4 vil det bli presentert teori og tidligere forskning. Kapittel 5 gir et sammendrag av noen av de viktigste svarene fra intervjuene. Kapittel 6 presenterer og drøfter de fire hypotesene, før det i kapittel 7 vil bli gitt en konklusjon på funnene. I kapittel 8 presenteres bidrag til videre forskning og mulige feilkilder i oppgaven.

2 - Bompengenes historie i Norge

Historisk sett går begrepet bompenger 3000 år tilbake i tid, til gresk mytologi. Da ferjeguden «Kharon» fikk «bompenger» for å frakte de døde over elven fra Styx til dødsriket ved at det ble lagt en mynt i munnen på den avdøde. Det var først på 1600-tallet at den norske befolkningen fikk oppleve bompenger da det ble tatt i bruk bompenger for å finansiere politimesterembete for reisende til og fra Oslo, samt «tømmerpenger» for å frakte seilbåter fra Nordnes til bryggen i Bergen (Anchin, 2018, s. 1).

Utviklingen av fremkomstmidler på 1900-tallet førte til at det ble satt høyere krav til kvalitet og sikkerhet når det kom til fremkommelighet. Dette førte til høyere kostnader for veiprosjekter, og innkreving av bompenger som finansiering ble mer omfattende. Norge innførte drivstoffavgifter og skatter for å eie biler, men inntektene fra disse var for små til å dekke de økte kostnadene rundt veiprosjektene (Anchin, 2018, s. 2) og det ble behov for å finne andre metoder for og dekke disse kostnadene.

2.1 - Bompenger 1930 - 1980

Perioden 1930-1980 kan kalles for «innførelsen av bompenger i Norge» (Bergskaug, 2019). På 1930-tallet fantes det omkring 46 000 biler i Norge og det første veiprosjektet finansiert med bompenger ble ferdigstilt i 1932. Dette var et ferjeleie som ble erstattet med Vrengen bro i Tjøme som kunne brukes året rundt. Mannskapet fra ferjeleiet ble brovakter og hadde som oppgave å samle inn bompenger for å krysse broen. Det sies at Kong Håkon møtte opp for innvielsen av den nye broen og det var stor folkeaksept for bomstasjonen. Tidsperioden for nedbetaling av broen var 30 år, men grunnet økt trafikk ble den allerede nedbetalt i 1945 (Anchin, 2018, s. 28). Men selv om broen var nedbetalt fortsatte bompengennekkingen noe som utgjorde at ivaretagelsen av prinsippet om at betalerne skal få nytten ble nedprioritert. Politikerne foreslo at fortsettelsen av bompengene fra den nedbetalte Vrengen bro kunne benyttes til å starte opp nye veiprosjekter andre steder i landet. Det var stor motstand mot dette og det ble sagt at dersom forslaget ble gjennomført kunne det få store konsekvenser for vegtrafikken i fremtiden. Allerede her var det mulig gjort kjent for politikerne om at bompenger kunne skape konsekvenser og en urettferdig fordeling av innbetalinger fra brukerne, men også muligheter (Anchin, 2018, s. 28-29).

Det ble vedtatt ca. 23 nye veiprosjekter i perioden 1930 til 1960. For den videre utviklingen fikk staten et nytt syn på veiprosjekter som en langsiktig investering. Bilmarkedet

ble billigere og tilgjengelig for langt flere av Norges befolkning noe som førte til at bilbestanden i landet økte til 1,2 millioner i 1980, fra ca. 46 000 biler i 1930 (Anchin, 2018, s. 22).

Fra 1963 fikk Samferdselsdepartementet på Stortinget ansvar for alt angående bompenger, blant annet avgiften og regler for bruk av bompenger på offentlig vei, med godkjenning fra Stortinget (Veglova, 1963, §27). Bompenger var kjent til å være et politisk verktøy for å minske bilbruken i storbyene, men ikke i form av økte bompenger i visse perioder, heller bedre kollektivtransport og andre avgifter for bruk av bil i byene (Anchin, 2018, s. 33-34). Det var derfor ikke kjent at bompenger skulle til å bli et effektivt verktøy mot rushtrafikk og bilbruk i storbyene i senere tid. I tiden mellom 1970-77, hvor verdensøkonomien hadde noen turbulente år og med Norges motkonjunkturpolitikk, skjedde det lite med nye veiprosjekter.

Hovedtrekkene for perioden 1930-80 var økt bruk av bompenger og mer statlig støtte for de totalt 45 nye veiprosjektene. Det neste som nå stod for tur var storbyene (Bergskaug, 2019, s. 13; Anchin, 2018, s. 32).

2.2 - Bompenger 1980 - 2017

I 1982 endret bompengepolitikken seg i Norge mot å gjøre det mer attraktivt å bruke bomstasjoner som en finansieringsmetode til veiprosjekter. Daværende samferdselsminister, Inger Kopperværn, sa i et møte med Vegdirektoratet at alle fylker og kommuner som ønsket å bruke bomstasjoner i sammenheng med nye veiprosjekter ville få økt statlig støtte til prosjektet (Bergskaug, 2019, s.14). Denne politiske endringen ble kalt en genistrek. Endringen fikk fart på utbyggingen av infrastrukturen, som før kun hadde blitt sett på som en kostnad i statsbudsjettet framfor at det var samfunnsøkonomisk (Borge K. & Knutsen, S., 2005).

I 1986 fikk Norge sin første bomring som ble plassert rundt Bergen. Bomringen besto av 6 bomstasjoner som alle hadde en takst på ca. 5 kr hver (Bergskaug, 2019, s. 15). Det økende behovet for et bedre veinett og trafikkregulerende metoder i Bergen oppsto da trafikken i byen i perioden 1965-79 hadde økt med nesten 800%. Med dette så de seg nødt til å innføre tiltak for å få trafikken ned, og bomringen ble løsningen (Bergskaug, 2019, s. 15). På 1980-tallet var Arild Eggen direktør for Planavdelingen i Vegdirektoratet, og ses på som "bomringenes far" (Bergskaug, 2019, s. 16). Han var personen bak tanken om å sette opp en "mur" rundt byen for et felles gode hvor alle betaler en liten avgift over en *kort periode*.

Bomringens nytte for Bergen var å få regulert den økende trafikken og muligheten til å utvide og bedre veinettet i byen. Eggen uttalte seg også om at bomringenes oppstandelse ikke kunne komme fra Vegdirektoratet for å kunne realiseres. Det måtte formidles som et politisk ønske for å slå igjennom. Dette på grunn av at det ordinære systemet som Vegdirektoratet måtte følge, ikke ville fungert godt her, mente Eggen. Allerede før bomringen var fullført, ble de ansvarlige bak tiltaket meget upopulære. De fikk blant annet drapstrusler og folkeaksepten var liten ifølge en undersøkelse gjort i 1986. Mot all formodning viste det seg at etter ett år med bomringen var folkeaksepten snudd fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{2}{3}$. Dette ble begrunnet i at bilistene så at det de betalte faktisk ble brukt til samfunnets beste (Indreøy, R. 1990; Anchin, 2018).

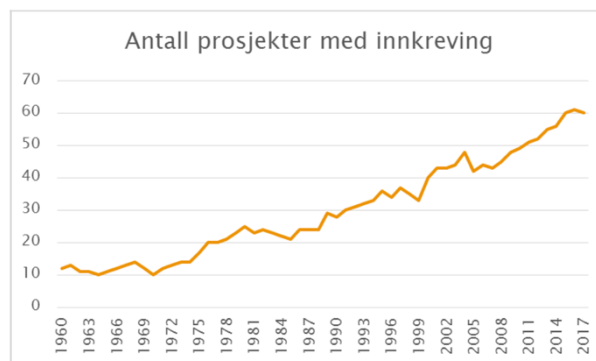
Bergen sin bomring satte fart på resten av Norge sin visjon rundt denne ordningen. Neste storby som stod for tur, var Oslo i 1990 som møtte på tilsvarende problemer som Bergen gjorde 4 år i forveien. Forskjellen var at hovedstaden fikk en mer utbredt modell enn den som var brukt i Bergen. Bomringen i Oslo bestod av 18 bomstasjoner og fikk kallenavnet "Osломuren". Tiltaket ble også her møtt med stor motstand hvor det ikke bare ble brukt drapstrusler, men faktiske forsøk på å sprengte bomstasjoner (Bergskaug. 2019. s. 19-20). Grunnen til den store motstanden var blant annet den økte avgiften sammenlignet med bomringen i Bergen, samt at det var flere som ble mer økonomisk rammet enn andre grunnet plasseringene av bomstasjonene. De økte miljøproblemene og trafikken i byene frem mot 1980-tallet gjorde det umulig for staten å finansiere et mottiltak, men staten så bomringen som en utvei. Etableringen av bomringen rundt Oslo resulterte i 23 veiprosjekter som ga en samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 2 milliarder kroner (1988-kroner) vist av en undersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt (Borge, K. & Knutsen, S., 2005, s. 283).

Bomringen, ved navnet Bypakke 1 i Oslo fra 1986, var tiltenkt å avvikles etter 15 år. På 2000-tallet ble Bypakke 1 videreført som Bypakke 2 og varte til 2017. Bomringen i Bergen ble også videreført i 2002 og varte her også til 2017. Både bomringene i Bergen og Oslo ble videreført fra 2017 til 2036, begge begrunnet med finansiering av bedre infrastruktur i byene. I 2001 ble veglovens §27 endret for å gjøre det mulig å regulere trafikken med økte bompengesatser innenfor en viss tidsperiode hver dag (Anchin, 2018, s. 50). Denne åpnet da opp for det vi i dag kjenner som "rushtidsavgift" som har økte bompengesatser i de periodene det er ekstra mye trafikk. Dette har ført til at bomringene har blitt brukt mer som miljøregulerende virkemiddel mot å redusere biltrafikken samt øke finansieringen til kollektivtransport og jernbane (Anchin, 2018, s. 50-51).

I 2017 hadde det utartet seg til å bli 11 bypakker og hele 237 bomstasjoner i Norge ifølge en rapport skrevet av Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2019a, s. 4). Det er videre

vedtatt flere bompengeprosjekter som kommer til å øke antallet av bomstasjoner i Norge i tiden fremover. Rapporten viser også til en total inntekt fra bomstasjonene på 10,4 milliarder 2017-kroner, som kommer fra en gjennomsnittlig økning på 540 millioner i året fra 2008 (Statens vegvesen, 2019a, s. 14).

En oppsummering for utviklingen av bompengeprosjekter fra 1960-2017 kommer frem i figur 1 hentet fra Statens vegvesen. I figuren ser man godt den gradvise økningen av prosjekter som har bompengeskjening, men en særlig bratt økning i tiden etter 1980.



Figur 1 - Antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2017.

Figur 1: Bompengeutviklingen fra 1960-2017. Fra "Bompengeskjening i 2019" av Statens vegvesen, 2020a, s. 13. (https://www.vegvesen.no/_attachment/3125248/binary/1388471?fast_title=Årsrapport+bompengeskjening+2019.pdf).

2.3 - Bompengepoprøret i 2018

I 2018 hadde aksepten for bompenger nådd sin topp, og med et økende antall planlagte prosjekter som skulle inkludere brukerfinansiering tok deler av befolkningen opp kampen mot denne "ekstra skatten". Det er rapportert en rekke hendelser i 2018 som omhandler alt fra hærverk på bomstasjoner, drapstrusler, ordførere som går av og oppfordring fra politiet om anbefalt vakhold på politiske møter grunnet den økte bompengemotstanden (Bolstad, J., Svendsen, H. R. & Fondenes, E., 2019).

I 2018 førte bompengene til en rekordinntekt på 11 milliarder kroner. Det ble også gjennomført og planlagt 62 nye veiprojekter som skulle ha bompengefinansiering, en nedgang fra 63 året før. Det oppdaterte antallet bomstasjoner i 2018 var på 251 bomstasjoner, en økning fra 237 i 2017 (Statens vegvesen, 2020b, s. 8). Disse tallene i seg selv forteller ikke mye om opprøret som fikk sitt store gjennomslag i 2018, men det er spesifikke bompengeprojekter som skapte større engasjement og motstand mot bomstasjonene. Blant annet den omstridte økningen av bomringen på Nord-Jæren i Rogaland. Her ble det vedtatt at

det skulle settes opp 38 nye bomstasjoner i området rundt Stavanger, Sandnes, Forus, Risavika, Sola og Randaberg. Det var fra før rundt 20 bomstasjoner på Nord-Jæren, disse ble erstattet av 38 nye bomstasjonene som var dråpen for mange. Bomringen hadde bakgrunn i nullvekstmålet, og det ble lovet bedre løsninger for å motivere folk til å la bilen stå. Dette løftet hjalp ikke da innbyggerne i kommunene mente at det burde vises til bedre kollektivtilbud i området før bomringen ble utvidet. De mente det ikke var lagt nok til rette for økningen av bomringen. En Facebook-gruppe mot bomringen nådde rundt 60 000 tilhengere, som igjen viser til stort engasjement rundt bompenger. Bomringen på Nord-Jæren ville komme til å samle inn rundt 1,6 milliarder kroner i året når den skulle være i full funksjon (Røed, G., 2018a).

Bompengereoprøret var et hett tema og ble også debattert under den direktesendte debatten på NRK i 2018. Denne viste til dårlige løsninger og en befolkning som så seg nødt til å redusere sosiale goder og feriereiser på grunn av den økte bompengereformen (NRK, 2018). En som også var imot den økende bompengereformen i landet var selveste “bomringenes far”, Arild Eggen. Han uttalte seg gjennom et intervju med Motor.no at slik bomringene blir brukt i dag er helt feil i forhold til hva de egentlig var ment for. Han mente at det å belaste befolkningen for nye og bedre t-baner og bybaner er helt feil. Bompenger skal gå til veinettet i Norge, som er godt tjenlig for betalerne, slik det var når han vedtok den første bomringen i Norge tilbake i 1986. Eggen ville, slik bomringene blir brukt i dag, sagt klart nei til den nye praksisen (Røed, G., 2018b). For Oslos bomring er det vist at kun 15% av de innbetalte bompengene går til nye veiprojekter. De resterende 75% blir brukt i andre prosjekter (Røed, G., 2018c).

Bompengereoprøret fortsatte, men roligere utover i 2019 sammenlignet med 2018. Regjeringen kom med forslag til forbedringer og løsninger på en reduksjon i bypakkene. Nullvekstmålet, som handler om at “*persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*” (Miljødirektoratet, 2021), var lagt til grunn for forslaget og inkluderte blant annet med at den statlige støtten skulle øke fra 50/50 til 66%. Halvparten av denne støtten ville da bli øremerket reduksjon av bompenger, mens den andre halvdel skulle gå til kollektivtransport. Neste forslag var å gi et årlig tilskudd på 1,4 milliarder kroner som skulle hjelpe til å redusere bompengegjelden utenfor byene (Regjeringen, 2019). Spesielt for Nord-Jæren ble det lagt fram en løsning om å ta vekk rushtidsavgiften med å øke statstilskuddet med 50 millioner kroner årlig. Dette tiltaket ble gjennomført 06.02.2020 (Bymiljopakken, 2020). Det ble også lagt fram en ordning hvor en av veistrekningene ble lagt

over til Nye Veier AS som ville føre til at bompengetakstene i bomringen på Nord-Jæren kunne reduseres tilsvarende av den reduserte kostnaden (Regjeringen, 2019).

For tiden fremover er det lagt til grunn flere prosjekter både innenfor bypakker og nye veiprojekter nasjonalt.

2.4 - Bompenger i tiden fremover

Dersom praksisen i Norge fortsetter som i dag vil det være naturlig at de neste tiårene også vil inneholde bompenger i vesentlig grad. Veiprojekter som er blitt igangsatt i den nyeste tiden med bomstasjoner skal være nedbetalt frem mot 2045. Dersom praksisen fortsetter med å utvide bypakkene når innkrevingsperioden nærmer seg slutten vil det kunne ses lengre frem i tid med bypakker enn 2045. Dette da mange av bypakkene allerede har en innkrevingsperiode alt fra 2023 til 2037, og med en periode på opptil 15 år for hver nye innkrevingsperiode, vil de kunne vare i lang tid fremover (Statens vegvesen, 2020a, s. 51-52).

Når det kommer til elbiler har det blitt vedtatt for fremtidige veiprojekter at disse ikke skal betale mer enn 50% av det én bil på fossilt drivstoff gjør. Elbilsalget utgjorde i 2020 i gjennomsnitt for distriktene hele 50,8% av alle nybilsalg (Thronsen, 2020). Ved inngangen til 2021 så var elbilandelen på 12% sett opp mot personbiler (Statistisk sentralbyrå, 2021a). I 2025 ønsker regjeringen, optimistisk sett, at alle nybilsalg skal være av typen nullutslippskjøretøy (Samferdselsdepartementet, 2021a).

I tiden fremover vil det fortsatt være bruk for nye veiprojekter og vedlikehold, samt at jobben mot nullvekstmålet fortsatt er i full gang med blant annet bypakkene rundt om i Norge. En trolig oppsummering er at bompenger vil være en vesentlig del av veiene i Norge også i tiden fremover, og det er lite som tyder på en endring i dette.

3 - Metode

3.1 - Metodetilnærming og design

Masteroppgaven vil baseres på intervjuer med ulike instanser i Norge, Sverige, Danmark og Finland. Her vil vi forsøke å finne ut hvorfor det er forskjeller i hvordan landene praktiserer veiprojektfinansiering. Ved å benytte oss av casestudier vil vi få en bedre sammenligning av forskjellene mellom landene. Her får vi et bedre innblikk i hvorfor Norge i større grad benytter brukerfinansiering, i tillegg til statlig støtte, når de skal finansiere veiprojekter. Masteroppgaven vår inneholder noe kvantitativ data med hovedvekten på kvalitative data. Vi benytter oss av tolkende analyser og gjør ingen form for kvantitativ analyse selv for å svare på hypotesene.

Det er lite kunnskap rundt selve problemstillingen vår og det ønskes derfor å utforske dette området mer ved bruk av et eksplorativt design. Vi benytter et konsterende forskningsspørsmål fordi det er opptatt av hvordan et fenomen er eller var, og åpner opp for en beskrivelse og forklaring av fenomenet (Faldet, 2004). Ved å benytte oss av dette vil vi få en forståelse for hvorfor Norge i større grad benytter brukerfinansiering i veiprojektene sine.

Hypotesene vi har utarbeidet baserer seg på litterære søk. I kapittel 5 tar vi for oss intervjuene og kommer med siteringer og kommentarer som er av særlig interesse knyttet opp mot disse hypotesene. I kapittel 7 tar vi for oss våre personlige tanker.

3.2 - Datainnsamlingsmetode

Målet med undersøkelsen er å forstå og tolke hvorfor Norge har en betydelig større mengde bomstasjoner enn våre naboland. Vi undersøker i første omgang om det finnes allerede eksisterende litteratur om temaet, og om det finnes data som allerede er samlet inn som kan komme til nytte i oppgaven vår. Vi vil også benytte egne innsamlede data i form av dybdeintervjuer med relevante personer til dette temaet.

3.2.1 - Litteratur

Innhenting av eksisterende litteratur og data er en sentral del av masteroppgaven vår. Dette gjør det mulig å kaste lys over flere aspekter rundt temaet og avvise eller understøtte påstander og hypoteser som blir utfordret gjennom oppgaven.

3.2.2 - Intervju

Personene som intervjues har personlige erfaringer, meninger og posisjoner som er av interesse for masteroppgaven vår. Spørsmålene er åpne og gir intervjuobjektet mulighet til å forklare fritt rundt spørsmålene og dele sine tanker og meninger.

De intervjuene som har blitt gjennomført har blitt gjort over Microsoft Teams og tidsmessig har intervjuene vært på mellom 30-60 minutter. De intervjuene som har blitt gjennomført er med en representant fra Statens vegvesen i Norge og en representant fra The Ministry of Transport and Communication i Finland. De øvrige, som er; Nye Veier AS, Trafikverket i Sverige og Vejdirektoratet i Danmark, har svart oss skriftlig eller ikke svart på vår henvendelse. De som har svart skriftlig er Trafikverket i Sverige. For de resterende vil det blir gjort grundige litterære søk på disse områdene for å finne aktuell informasjon til oppgaven. Notater fra intervjuene, spørsmålene og skriftlige svar er lagt inn som vedlegg i appendikset.

Ettersom vår oppgave har blitt godkjent av NSD er det sendt et samtykkeskjema til hvert intervjuobjekt for signering til bruk av navn og arbeidstitel i oppgaven. Ved tilfeller der samtykkeskjema ikke er signert refereres informasjonen til som personlig kommunikasjon. Organisasjonene og departementene som vil bli nevnt gjennom oppgaven er forklart i avsnittene nedenfor.

Nye Veier AS er etablert for å *“planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafiksikre hovedveier”* (Nye Veier AS, 2021a). De er 100% statseid og har mange av de samme arbeidsoppgavene som Statens vegvesen. Nye Veier skulle ha til hensyn å være en *“slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon for å gjennomføre helhetlig planlegging og utbygging raskere og mer kostnadseffektivt enn det som tidligere har vært tilfellet for norsk veiutbygging”* (Nye Veier, 2021b). De fikk også lov til å involvere andre viktige parter, slik som entreprenører, tidligere i prosessen enn hva Statens vegvesen har fått lov til (Nye Veier, 2021b).

Statens vegvesen er også 100% statseid og deres arbeidsoppgaver er *“å skape et smart og sammenhengende transportsystem på vei for hele Norge”* (Statens vegvesen, 2021b). De har også ansvar for blant annet beredskapen rundt hva som ferdes på veiene, samt for å få veibyggingen så moderne som mulig. Relevansen for vår studie er at de har koordineringsansvaret og det faglige ansvaret når det kommer til bompengefinansieringen, samt det overordnede ansvaret for utbygging av veier. Andre ansvarsområder er blant annet

utredning og områdeplanlegging for de tildelte veiprosjektene som Nye Veier AS får tildelt (Regjeringen, 2019).

Trafikverket i Sverige har ansvaret for den langsiktige planleggingen av infrastrukturen i landet. De har ikke bare ansvar for veiene, slik som Statens vegvesen, de har også ansvar for den langsiktige planleggingen av jernbane, sjøfart og luftfart (Trafikverket, 2019).

Vejdirektoratet i Danmark har som ansvar å utvide, planlegge og anlegge infrastrukturen i Danmark (Vejdirektoratet, 2021a). De har et tett samarbeid med Færdselsstyrelsen som har det overordnede ansvaret for der det foregår ferdsel (Færdselsstyrelsen, 2020).

The Ministry of Transportation and Communication i Finland har ansvaret for at deres innbyggere har tilgang til et trygt og velfungerende, samt riktig priset, transport- og kommunikasjonsnettverk. De jobber mot effektive og konkurransedyktige veisystemer (Ministry of Transport and Communication, 2021).

3.3 - Etiske retningslinjer

Spørsmålene som stilles i intervjuene er åpne og upartiske som gir respondenten anledning til å svare og forklare slik vedkommende ønsker. Det vil bli stilt oppfølgingsspørsmål dersom noe skulle være uklart for intervjuer og dersom dette på forhånd er godkjent av respondenten. Dette avklares før selve intervjuet starter.

I forkant av intervjuet har alle respondentene fått anledning til å motta spørsmålene og godkjenne vinklingen, eventuelt komme med innspill dersom det skulle være ønskelig. De har også blitt tilbudt oppgaven presentert i forkant av intervjuet i tillegg til en presentasjon under selve intervjuet.

Under selve intervjuet vil det bli gitt en kort presentasjon av intervjuerne og oppgaven, samt hva dataene fra intervjuene skal brukes til. Det etiske knyttet til intervjuet vil også bli gjennomgått og respondenten får anledning til å stille spørsmål dersom vedkommende finner noe uklart før spørsmålene blir stilt.

I etterkant av intervjuet vil det bli oversendt et samlet notat fra intervjuet for godkjenning til personene som intervjues. Dersom det er ønskelig å være anonym vil dette også aksepteres. Det vil ikke bli tatt noen form for lyd- eller videoopptak.

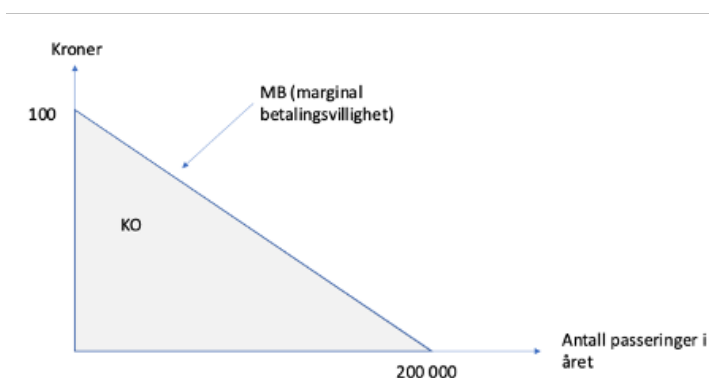
4 - Teoretisk forankring

4.1 - Samfunnsøkonomisk teori

Under samfunnsøkonomisk teori anses et tiltak som samfunnsøkonomisk lønnsomt når «betalingsvilligheten for alle tiltakets nyttevirksomheter er større enn summen av kostnadene» (Finansdepartementet, 2014, s. 2). Det vil være flere faktorer som har innvirkning på om det bør brukes stats- eller brukerfinansiering, og dette skal det ses nærmere på i kommende delkapittel.

4.1.1 - Prinsipiell analyse

Det finnes flere fremgangsmåter for å gjennomføre en prinsipiell analyse når det kommer til valget mellom brukerfinansiering og skattefinansiering. I denne prinsipielle analysen vil dere bli tatt gjennom et eksempel med et nytt veiprojekt. I eksempelet vil det bli tegnet figurer med kroner langs den vertikale aksene og antall passeringer pr år på den horisontale. Det vil først tas hensyn til at prosjektet ikke skal ha brukerfinansiering. Figur 2 viser at bilisten med den høyeste betalingsvilligheten er villig til å betale 100 kroner for å kjøre på veien. Hvis vi da tar og rangerer alle potensielle bilister fra høyest til lavest betalingsvillighet vil vi få den inverse etterspørselskurven eller MB-kurven.



Figur 2: Veiprojekt med skattefinansiering

Figur 2 viser videre at uten bompenger vil det passere 200 000 bilister årlig på denne veien. Det årlige konsumentoverskuddet, KO, i dette eksempelet blir på 10 millioner kroner ($100 \text{ kroner} \cdot 200\,000 \text{ bilister} / 2$), som kan regnes ut ved hjelp av arealet under kurven. For videre analyse tas det noen antagelser for å gjøre det lettere å få tydeliggjort det prinsipielle. Antagelsene er en tidshorisont på 30 år for samfunnsøkonomiske analyser av veiprojekter, en diskonteringsrente på 0% og en marginalkostnad lik 0 ved å kjøre på veien. Det vil si at det er

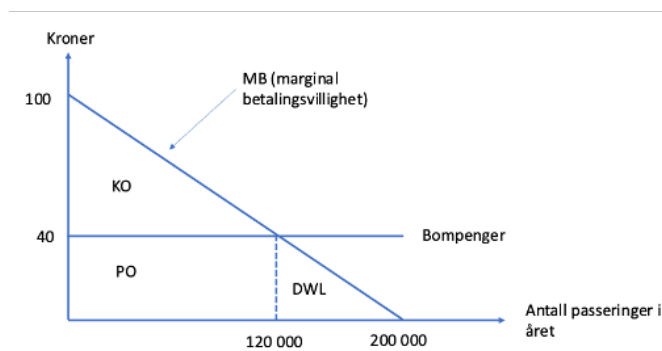
ingen negative eksternaliteter som f.eks. slitasje og kødannelse. Det antas videre at det er ingen positive eksternaliteter knyttet til veiprojektet som agglomerasjonseffekter eller lignende. Agglomerasjonseffekter kan f.eks. være fordelene bedriftene og ansatte har av å komme nærmere hverandre ved for eksempel redusert pendletid (Hagen & Pedersen, 2014, s. 52). Kostnaden for å bygge veien er på 200 millioner og det totale konsumentoverskuddet over veiprojektets levetid vil bli på 300 millioner (30 år*10 millioner).

For å se om dette planlagte veiprojektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt ved økte skattesatser må det tas utgangspunkt i en vridningstapsfaktor. Når det kommer til vridningsfaktoren ved skattefinansiering er det gjort mange empiriske studier som har kommet fram til forskjellige resultater, men gjennomsnittet viser at marginalkostnaden ved skattefinansiering er på 1,2. Dette vil si at finansieringen for et veiprojekt multipliseres med 0,2 for å finne skattekostnaden (Welde, M., Bråthen, S., Rekdal, J. & Zhang, W., 2016, s. 22-23). Dette vil da si at den samfunnsøkonomiske kostnaden for det nye veiprojektet er på 240 millioner (1.2*200 millioner). Endringen i samfunnsøkonomisk overskudd, forkortet til SØO, av å gjennomføre prosjektet vil da bli:

Endring i konsumentoverskuddet:	+300 millioner
Kostnad for bygging av veien:	-200 millioner
Vridningstapet av økte skatter:	-40 millioner
<hr/>	
Endring i SØO:	+60 millioner

Dette viser da til en positiv endring i SØO for prosjektet som forteller oss at prosjektet bør gjennomføres. Hva vil da SØO bli ved å benytte brukerfinansiering i veiprojektet?

Det vil antas brukerfinansiering gjennom en bompengesats på 40 kroner pr. passering for det planlagte veiprojektet.



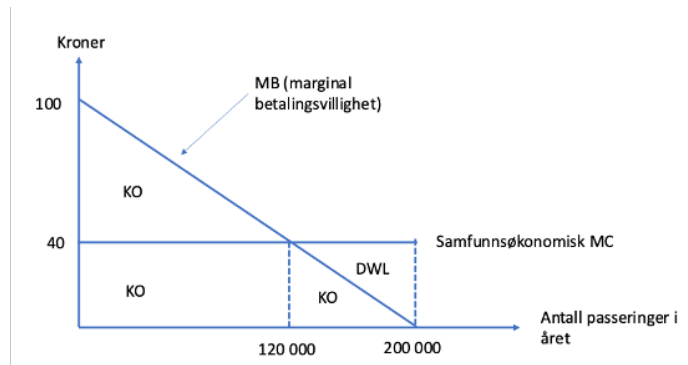
Figur 3: Veiprojekt med brukerfinansiering

Her vil det bli et totalt antall passeringer på 120 000 ved bompenger på 40kr. Den totale passeringen er begrenset til 120 000 pga. at etter dette er betalingsvilligheten for bilistene under 40 kr og ingen av disse velger da å bruke veien. Ved 120 000 passeringer ser vi at $MB > MC = 0$, noe som fører til et dødvektstap lik arealet av trekanten DWL. Dette fordi at alle de hypotetiske passeringene som er mellom 120 000 og 200 000 har en positiv MB, mens den reelle kostnaden for samfunnet er 0. På grunn av dette vil det samfunnsøkonomiske overskuddet lide et tap lik dødvektsapet (DWL) i forhold til at veien skulle blitt finansiert med økte skatter. Vridningstapet som oppstår ved å øke marginals-katten vil ikke oppstå når det benyttes brukerfinansiering, og det antas at dette er tilfellet. Vi kan se at KO er på 3,6 millioner $((100-40)*120000/2)$, og over 30 år vil resultatet bli 108 millioner $(30*3,6)$ med en diskonteringsrente på 0%. For produsentoverskuddet, eller PO, vil det uten marginale kostnader bli 4,8 millioner $(40*120\ 000)$ noe som over 30 år blir 144 millioner $(30*4,8)$ millioner). Det vil i praksis være tilknyttet kostnader til selve innkrevingen av bompenger som vi her kan vise ved å sette kostnaden lik 4 kroner per passering. Dette vil endre PO til 129,6 millioner $((4,8\ \text{millioner} - (4\text{kr}*120\ 000))*30)$. For videre regning antas det at det ikke er noen marginale kostnader for enkelhetens skyld. For endringen i SØO ved bruk av brukerfinansiering for det planlagte veiprojektet vil endringen bli lik:

Endring i konsumentoverskudd:	+108 millioner
Endring i produsentoverskudd:	+144 millioner
Kostnader for bygging av veien:	-200 millioner
<hr/>	
Endring i SØO:	+52 millioner

Endringen er positiv for SØO og viser at prosjektet kan gjennomføres, men sammenlignet med økte skattesatser så vil brukerfinansiering gi et lavere SØO tilsvarende 8 millioner. Dette vil være likt dødvektstapet + fravær av vridningstapet som vil bli: $-(((200\ 000 - 120\ 000)*40)/(2*30)) + 40\ \text{millioner} = -8\ \text{millioner}$.

Hvis det skal tas hensyn til de negative eksternalitetene ved bruk av veiene må det antas at disse kan tallfestes. Dette er i praksis vanskelig å gjøre helt perfekt. Det antas videre en konstant pris på 40 kr for enkelhetens skyld. Ved f.eks. kø kan det tenkes at prisen burde vært stigende på grunn av desto mer kø, desto mer vil den negative eksternaliteten, forurensing, øke. Det antas videre at det ikke er noe vridningstap ved generell skattlegging og at det fortsatt koster 200 millioner å bygge veien.



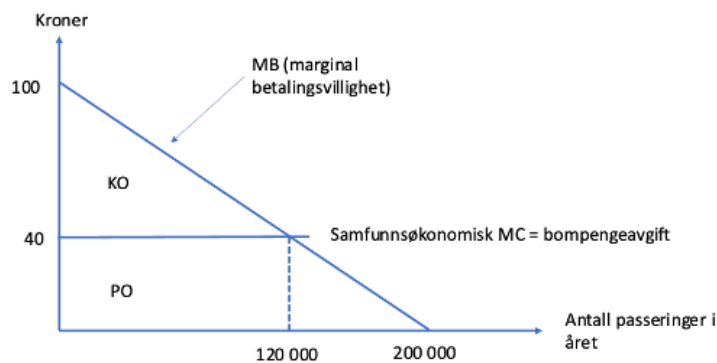
Figur 4: Veiprojekt med skattefinansiering og negative eksternaliteter

Ved økte skattesatser som finansieringsmetode er det ingen bruk av bompenger og da vil alle som nevnt med positiv betalingsvillighet bruke veien. Her lander vi igjen på 200 000 passeringer i året, og et likt konsumentoverskudd på 300 millioner over 30 år. Til forskjell så genererer nå hver bilist 40 kr i negative eksternaliteter, som tilsvarer årlig en kostnad for samfunnet på 8 millioner ($40 \cdot 200\,000$). Endringen i SØO vil bli, med uten bruk av bompenger for negative eksternaliteter:

Endring i konsumentoverskuddet:	+300 millioner
Kostnad for bygging av veien:	-200 millioner
Negative eksternaliteter:	-240 millioner
Endring i SØO:	-140 millioner

Her ser vi at endringen i SØO er negativ og prosjektet burde ikke gjennomføres. Hva skjer når vi nå benytter oss av bompenger på samme strekningen?

Ved brukerfinansiering antas det at bompengesatsen er lik de negative eksternalitetene på 40 kroner. Da får vi en figur som dette:



Figur 5: Veiprojekt med brukerfinansiering og negative eksternaliteter

Her vil vi igjen få et totalt antall passeringer på 120 000 og en KO over 30 år på 108 millioner, jf. tidligere. Det antas ingen variable kostnader hvor det da blir et produsentoverskudd over 30 år på 144 millioner. Verdien av de negative eksternalitetene er også lik 144 millioner over 30 år. Dette tilsvarer en endring i SØO på:

Endring i konsumentoverskuddet:	+108 millioner
Endring i PO:	+144 millioner
Kostnad for bygging av veien:	-200 millioner
Negative eksternaliteter:	-144 millioner
<hr/>	
Endring i SØO:	-92 millioner

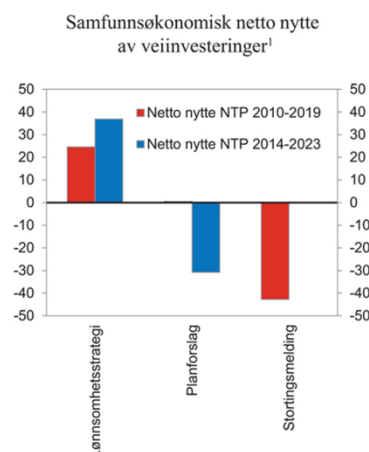
Endring i SØO forteller oss at det er et mindre tap for samfunnet ved bruk av en bompengesats som tar hensyn til eksternalitetene, men den er fortsatt negativ og prosjektet bør ikke gjennomføres. I forhold til økte skattesatser reduseres tapet med 48 millioner ved bruk av bompenger (140-92). Hvis veiprojektet fortsatt skulle blitt gjennomført med negativ endring i SØO ville det vært best å benytte seg av brukerfinansiering for å redusere tapet. Her internaliserer bompengesatsen den negative eksternaliteten og bilisten tar et indirekte hensyn til de ekte marginalkostnadene. Som vi kan se fra figur 5 ovenfor vil de 48 millionene funnet her være dødvektstapet: $(200\ 000 - 120\ 000) * 40/2 * 30$ år).

Gjennom eksempelet ovenfor er det forsøkt å få frem de viktigste prinsipielle momentene rundt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er vist at ved møte med negative eksternaliteter vil et veiprojekt bli mer lønnsomt av å ha brukerfinansiering enn økte skattesatser som finansieringsmetode. Det er funnet ut at Norge ikke legger stor vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet til tross for beregninger som viser at de kan oppnå nettopp dette (Produktivitetskommissjonen, 2015, s. 365). Dette viser bare at prioriteringene ligger andre steder enn om veiprojektene skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

4.1.2 - Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i Norge

Det har for de siste ti årene vært samlet inn over 100 milliarder kroner fra bompenger, noe som gjør det svært relevant å se på hvilken finansieringsmetode som faktisk gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet (Welde et al., 2016, s. 15). Ved eksempelet gjennomført ovenfor viser det til at når negative eksternaliteter tas med i etterretning vil brukerfinansiering minske det økonomiske tapet for prosjektet. Til tross for at Norge har hatt en lang tradisjon

med innkreving av bompenger har det kommet frem at bompengene ikke tas med i nytteberegninger for nye veiprosjekter (Welde et al., 2016, s. 40). Det tas kun hensyn til at veiprosjektet finansieres ved full statlig støtte, selv om det skal benyttes bompenger på veistrekningen. Det er også uttalt at det ikke er noen beslutningsregel for at veiprosjekter skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme i Norge (Produktivitetskommissjonen, 2015, s. 363). Ved planlegging av veiprosjekter i Norge i Nasjonal Transportplan, eller NTP, for både perioden 2010-2019 og 2014-2023, ble det en samlet negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Dette på tross av en lønnsomhetsstrategi med vesentlig høyere og positiv samfunnsøkonomisk netto nytte som ble utarbeidet før planforslaget ble lagt frem og vedtatt av Stortinget, se figur 6 (Produktivitetskommissjonen, 2015, s. 365). Dette viser et godt bilde av at prioriteringene i Norge ligger andre steder enn at veiinvesteringene skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Faktorene nevnt i dette avsnittet vil kunne ha store utslag på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Dette skal diskuteres nærmere i kapittel 6.



Figur 6: Samfunnsøkonomisk netto nytte av veiinvesteringer. Fra NOU 2015:1 av Produktivitetskommissjonen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2015-1/id2395258/?ch=19>

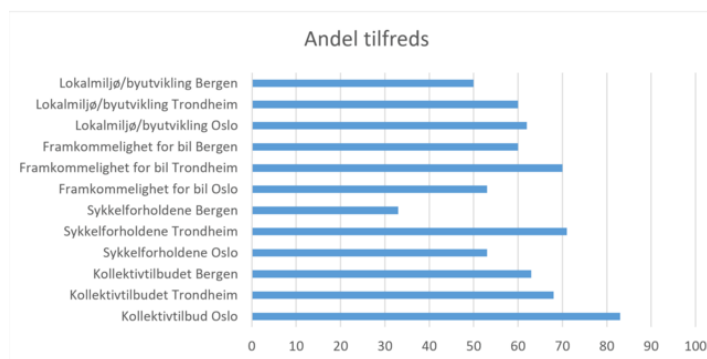
For å se på sammenhengen med om bruken av skattepenger gir bedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet bør skattesatsene i de forskjellige landene gjøres rede for. Det tas utgangspunkt i den høyest mulige marginale skattesatsen uten arbeidsgiveravgiften for Norge, Sverige, Danmark og Finland. Den marginale skattesatsen er den prosentvise skatten du må betale på den neste kronen du tjener (Skatteetaten, 2021). I Norge var den høyeste marginale skattesatsen i 2020 på 46,4% (Finansdepartementet, 2019), mens i Sverige var den på 55,5% (Finansdepartementet, 2021). For Danmark var den høyeste marginale skattesatsen på 56,5% (Skatteministeriet, 2021) og for Finland var den på hele 57% i 2020

(Tradingeconomics, 2021). Dette viser at Norge har en vesentlig lavere marginal skattesats enn de øvrige landene, som viser til en motsatt konklusjon om at Norge ikke trenger bompenger. Dette fordi at velferdstapet ved å øke en allerede høy marginal skattesats er stor, noe som ikke er tilfellet for Norge sammenlignet med de øvrige landene. Velferdstapet skjer fordi menneskene ofte endrer sitt atferdsmønster for å spare inn den økte skatten. Hadde Norge hatt høyere marginal skattesats ville det kunne være en god grunn i at Norge velger brukerfinansieringen, men dette er som nevnt ikke tilfellet. I Finland er det ingen av skattepengene som direkte øremerkes for veiprojekter, men det ses på hvor mye midler som trengs til veiprojektene og fordeles deretter (Personlig kommunikasjon, 01.03.2021). Siden Norge har en vesentlig lavere marginal skattesats vil dette føre frem en mulig løsning for en reduksjon i bompengene da Norge kan øke skatten for å dekke det de trenger av bompenger. Med utgangspunkt i hvor mye Norge samler inn i bompenger og hvor mye staten samler inn totalt sett av skatt på formue og inntekt, vil det illustreres en mulig løsning for reduksjon i bompengene. Dette vises til i neste avsnitt.

Norge, for året 2020, fikk en samlet inntekt av skatt på inntekt og formue med arbeidsgiveravgift og trygdeavgift på 650 milliarder (Finansdepartementet, 2020). For innkrevingen av bompenger ble den totale summen for 2019 på 11,5 milliarder kroner og er antatt å øke betraktelig for 2020 opp mot 14 milliarder (Statens vegvesen, 2020a; Raaum, 2020). For å dekke inn dette gjennom skatteseddelen vil Norge måtte øke sine skatter med 14 milliarder kroner fra 650 til 664. Dette er en prosentvis økning på 2,3%. Vridningseffektene som kommer med bruk av økte skatter på lønn eller spesifikke varer og tjenester, kan bli mindre effektive ved at f.eks. arbeidstaker velger å jobbe mindre eller velger andre løsninger til de varene og tjenestene som øker i pris. Samme med hensyn til bompenger hvor vridningseffekten kan være bruk av andre reiseruter eller andre alternativer til transport. For å sette den prosentvise økning i perspektiv tas det et eksempel med den gjennomsnittlige lønnen i Norge på ca. 600 000 kr i 2020 (Statistisk Sentralbyrå, 2021b). Med en økning i skatten på 2,3% vil en gjennomsnittlig person måtte betale 13 800 kr årlig som skal gå til å dekke behovet for brukerfinansiering i veiinvesteringer. Dette beløpet er mulig å betale gjennom brukerfinansiering for en person som kjører mye, men dette vil ikke en person som passerer få bomstasjoner være i nærheten av å måtte betale i bompenger. Det kan derfor ses på som en for stor skjevfordeling over skatteseddelen enn ved bruk av bompenger hvor brukerne av veien faktisk betaler direkte til det veiprojektet de bruker.

4.2 - Statsvitenskapelig forskning om bompenger

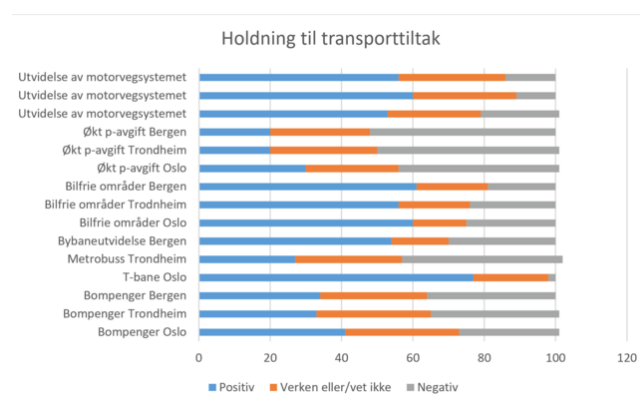
En studie som er gjennomført og publisert i tidsskriftet Samferdsel så på hvor tilfredse innbyggere i Oslo, Trondheim og Bergen var med hvordan det politiske systemet var, og hvordan dette kunne påvirkes av holdninger til transporttiltak og transporttilbud (Christiansen, 2020). Studiet viste at det var en klar sammenheng mellom godt kollektivtilbud og aksepten til bompenger. Blant deltakerne fra Oslo svarte hele 80% at de var enten godt eller svært fornøyde med kollektivtilbudet i byen, og kun 27 % var negative til bompenger. I motsatt ende av undersøkelsen finner vi Bergen som hadde lavest andel tilfredse til byutviklingen, sykkelforholdene, kollektivtilbudet, og ikke minst bompengene. Sett over alle de tre byene er det kun tiltaket om å øke parkeringsavgiften i byene som scorer lavere på den positive holdningen til transporttiltak enn nettopp bompenger (Christiansen, 2020). Dette kommer frem i figur 7 nedenfor.



Figur 7: "Tilfredshet med transporttilbudet etter bostedskommune", 2020, av Petter Christiansen.

(<https://samferdsel.toi.no/forskning/transportpolitikk-med-konsekvenser-for-politikerne-article34587-2205.html>).

I figur 8 nedenfor ser vi forskjellige tiltak som er gjort eller vurderes å gjøre for og bidra mot og nå nullvekstmålet. Oslo er særlig positive over tiltakene knyttet til t-banene, hvor befolkningen i Trondheim på sin side er langt mindre fornøyde med deres metrobusser. Studiet konkluderer med at det er en svak sammenheng mellom synspunktene på virkemidlene som skal redusere biltrafikken og med den politiske legitimiteten i byene. Dette kan medføre at muligheten for å nå nullvekstmålet avgjøres av befolkningen sin aksept for de tiltakene som kreves for å nå målet, hvor bompenger spiller en sentral rolle (Christiansen, 2020).



Figur 8: “Holdning til ulike samferdselstiltak etter bostedskommune”, 2020, av Petter Christiansen.

(<https://samferdsel.toi.no/forskning/transportpolitikk-med-konsekvenser-for-politikerne-article34587-2205.html>).

I en artikkel publisert i Access Magazine (King, Manville & Shoup, 2007) blir det sett på muligheten for å innføre en form for betaling for bruk av veiene, da gjerne i de største byene, i USA. Artikkelen slår fast, sett fra transportplanleggere sitt ståsted, at en eller annen form for prisbelastning på veier er den eneste muligheten for å redusere trafikken i byene. Grunnen til at dette ikke er innført i USA er politisk. Det argumenteres for at siden befolkningen har gjort det og har det bra under formen med “gratis” veier nå, vil motstanden dersom politikerne velger innføre dette være for stor. I tilfeller hvor motstanden ikke er høy vil det også være problemer. Dette er da knyttet mot at støtten er for lav til at dette skulle la seg gjennomføre. I forsøkene for å få innført en form for veiavgift eller bompenger i USA har det vist seg at politikerne har hatt et for stort fokus på å berolige de som er motstandere av idéen. De burde heller rette mer fokus mot de som muligens vil få det bedre under de nye tiltakene. For å bringe budskapet bedre frem burde de rettet større fokus mot godene knyttet til tiltaket og hvor mye bedre folk flest vil få det, f.eks. i form av bedre miljø, bedre veier, støtte til de mindre byene, redusert reisetid, og bedre kollektivtilbud. Artikkelen konkluderer med at en slik avgift kun kan innføres når den er uimotståelig for de som potensielt kommer bedre ut av det, enn de som potensielt taper noe på dette (King, Manville & Shoup, 2007, s. 2, 3 & 7).

I en forskningsartikkel fra Belgia ble det gjennomført en undersøkelse som fokuserte på en “majority voting model”. Undersøkelsen så på hva velgere i landet ville tenke om å innføre en form for veiavgift og hvordan pengene som samles inn skulle benyttes. I artikkelen kommer det frem at det i de aller fleste tilfeller hvor et slikt tiltak allerede er innført har motstanden i tiden før vært stor. Det skal nevnes at etter implementeringen av denne avgiften

har holdningen snudd. Artikkelen tar ikke for seg noen politiske momenter, men ser kun på holdningene til befolkningen (De Borger & Proost, 2012, s. 2-3 & 26-27)

4.3 - Annen relevant forskning

Det finnes lite særskilt forskning som omhandler “*hvorfor Norge benytter seg i større grad av bompenger enn nabolandene våre*”, som skal undersøkes i denne masteroppgaven. Litteraturen består heller av et vidt spekter av forskjellige forskningsartikler, nyhetsartikler, bøker og rapporter som handler om de forskjellige momentene vi knytter hypotesene våre opp mot, men da gjerne bare sett på en forklaring fra et norsk ståsted. Det er altså lite sammenligning mot våre naboland.

I dette delkapitlet vil det bli sett på forskjellig litteratur som er av relevans for denne oppgaven. Det er ikke litteratur som direkte svarer på problemstillingen, men som heller tar for seg momenter som vi finner interessante og kan være med å bringe frem årsaker til en større bruk av bompengefinansiering her i landet.

Det norske bompengesystemet ble forsket på i 2002 hvor det ble sett på forskjellige fordeler, ulemper og hva fremtiden vil bringe for systemet. Forskningsartikkelen konkluderer med at det norske systemet har vært velfungerende og den kommer med forslag til potensielle forbedringer. Det anbefales at det private blir mer involvert i planleggingen, utvelgingen og ikke minst byggingen av veiprosjektene. De anbefaler at det opprettes et “Private Public Partnership”, eller på norsk et “Offentlig Privat Samarbeid”, som i større grad legger ansvaret for hele prosessen over på private byggherrer som står fritt i prosessen. Det vanlige er at slike kontrakter strekker seg over 20 til 30 år. I denne perioden har den private byggherren fullt ansvar for vedlikehold, bygging og eventuelle kostnadsoverskridelser. Når perioden er over tar det offentlige over ansvaret for veiprosjektet (Odeck & Bråthen, 2002, s. 259-260).

På starten av 2000-tallet ble det også opprettet et forskningsprogram som skulle se nærmere på store statlige investeringer, kjent som Forskningsprogrammet Concept (NTNU, 2021a). I nyere tid har dette utvidet seg til at programmet skal “*utvikle kunnskap som sikrer bedre konseptvalg, ressursutnyttning og effekten av store statlige investeringer*” (NTNU, 2021b). Programmet er finansiert av Finansdepartementet og har sitt hovedkontor på NTNU i Trondheim (NTNU, 2021b). Det har blitt laget rapporter i NTNUs Concept Rapportserie (NTNU, 2021c) som ser på planleggingen og prioriteringen av norske veiprosjekter (Strand, Olsen, Leiren & Halse, 2015, s. 1), samt andre momenter som påvirker finansieringen av veiprosjekter i Norge. Det er flere av rapportene som er relevante for denne oppgaven.

I 2013 kom Concept rapport nr. 33 som sammenligner planprosesser, beregningsverktøy og bruken av kost-nytteanalyser i Norge og Sverige. I denne rapporten ble det konkludert med at det var et større skille mellom departement og fagetaten i Sverige sammenlignet med Norge. Dette kan vise at Norge har en mer kommunikativ planleggingsprosess som preges av politisk involvering på flere nivåer, mens Sverige har en mer ekspertdrevet prosess. Det konkluderes i samme rapport om at miljøkonsekvensene verdsettes lavere i Norge, og at lønnsomhet ikke har noen signifikant påvirkning når beslutningene om veiprojekter som skal finansieres, tas i Norge (Welde, Eliasson, Odeck & Börjesson, 2013, s. 1 & 4-5).

Nye Veier AS, som ble opprettet i 2015, bestilte i 2016 en rapport levert av McKinsey som konkluderte med at det koster nær dobbelt så mye å bygge veier i Norge sammenlignet med Sverige. Analysen ble gjort med sammenlignbare 4-feltsveier i Norge og Sverige, og det ble lagt fire kategorier til grunn for eventuelle kostnadsforskjeller; topografi, prisforskjell, gjennomføring, og utforming. Resultatet av analysen viser at det er 32% økning i kostnader knyttet til topografiske utfordringer i form av et større antall fjell, elver, fjorder og deretter et større behov for tunneller og broer i Norge. Det er 10% økning når det kommer til forskjell i prisnivå. Under denne kategorien har lønn, materialer og maskiner en stor betydning. 16% av kostnadsdifferansen er knyttet til forskjeller i prosjektgjennomføringen, og da spesielt byggetid, kontraktsform og kostnader knyttet til rigging av utstyr. Den siste kategorien, utforming, forårsaker 15% av kostnadsdifferansen. Herunder finner vi forskjeller i norske og svenske standarder og selve designet av veiene (McKinsey, 2016).

Samme år kom det et motsvar i en rapport bestilt av Samferdselsdepartementet utført av Statens vegvesen, Trafikverket og Vejdirektoratet som konkluderer med at det kun er 10% kostnadsforskjeller i veiprojektene mellom Norge, Sverige og Danmark. Denne forskjellen er knyttet til personalkostnader. I samme rapport konkluderes det med at topografiske forskjeller er gitte forskjeller og kan derfor ikke gjøres noe med. Dette tas dermed ikke med i analysen da dette ikke gir et tilstrekkelig sammenligningsgrunnlag mellom landene (Statens Vegvesen, 2017). Dette motstrider altså med det rapporten bestilt av Nye Veier konkluderte med.

Som et resultat av bompengedebatten fra 2018 ble boken *“Bompengeboka - Politikk, sirkus og motstand”* skrevet av Elisabeth Bergskaug, og utgitt i 2019. Boka tar for seg det som da var et veldig aktuelt tema om bompengesystemet, og for- og motargumenter for å benytte denne måten og finansiere veier på.

4.4 - Hypoteser

Til denne undersøkelsen har vi utviklet fire forskjellige hypoteser om *“hvorfors Norge i større grad bruker bompenger til veiprosjektfinansiering sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland”*. Hypotesene er basert på faktorene; økonomiske-, politiske- og geografiske forskjeller som har vist seg som vesentlige faktorer i sammenheng med bruk av bompenger.

Veiprosjektene i Norge er ofte samfunnsøkonomisk ulønnsomme (Halse & Fridstrøm, 2018), mens nabolandene Sverige og Danmark har langt flere samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprosjekter. Har dette en sammenheng med at Norge ofte velger bompenger som finansieringskilde eller har Norge for store kostnader knyttet til veibyggingen? Kan dette løses ved å bruke mer statlig støtte og økte skatter? I Norge har det som nevnt kommet frem at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ikke vektlegges eller tas med i nytteberegningene når det planlegges nye veiprosjekter (Welde et al., 2013, s. 5). En dansk transportforsker har støttet dette og uttalt at Norge legger alt for lite vekt på det samfunnsøkonomiske når de planlegger nye veiprosjekter (Solberg, 2020). Kan det være en løsning å øke skattene for å dekke en reduksjon i bruk av bompenger for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomhet?

Med tanke på marginalsattesatsen sammenlignet med de andre landene i Norden bør Norge ligge lavest. Dette for å unngå et for stort velferdstap ved bruk av generell skattlegging. Det er bevist tidligere at Norge har lavest marginalsattesats. Det kan også være en mulighet for Norge å benytte oljepengene. Da Sverige, Danmark og Finland ikke har et slikt fond, eller noe sammenlignbart, ses det på som lite rimelig og hensiktsmessige å inkludere dette i oppgaven. Det er også slik at Norge har en rettesnor for bruken av oljefondet hvert år til statsbudsjettet for at fondet skal vare evig. Denne prosenten er på 3% og skal fordeles over hele det årlige statsbudsjettet (Hovland, 2019). Her måtte regjeringen og politikerne prioritert annerledes i det årlige statsbudsjettet for å få gjennomslag for denne finansieringsmetoden til nye veiprosjekter. Dette gir følgende hypotese:

H1: I Norge er det er knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til finansiering av veiprosjekter med bompenger enn ved kun statlig støtte.

I Norge er man veldig opptatt av å ha et felles sekretariat med deltakelse fra alle transportetatene når det kommer til utvelgning og planlegging av veiprosjektene sine. Til sammenligning går disse tiltakene gjennom kun én etat i Sverige. Det er også mer politisk involvering i veiprosjektene i Norge. At flere har rett til å uttale seg i disse sakene gir et

demografisk løft. Dette kan også føre til at det oppstår en større politisk dragkamp og politikk med kompromisser og krav som kan føre til en lengre og dyrere planleggingsprosess og behovet for brukerfinansiering øker. Hypotese 2 lyder da som følger;

H2: En for stor politisk dragkamp om veiprosjektene i Norge gir et større behov for bompengefinansiering.

Hypotese 3 er knyttet opp mot økonomiske forskjeller mellom landene. I Norge, sammenlignet med de andre landene, er det mer utbredt med fjorder, fjell og øysamfunn som dermed gir andre demografiske, geografiske og topografiske utfordringer enn våre naboland opplever. Den norske befolkningen er også mer spredt sammenlignet med disse landene som har en mer sentralisert befolkning. Norge har også hatt et rykte på seg for å bruke betydelig lengre tid fra et prosjekt først foreslås til det faktisk er ferdigstilt. Prosessene bak disse prosjektene er lange og detaljerte. Dette kan riktignok føre til bedre kvalitet og korrekte analyser i prosjektene, men det øker samtidig kostnadene. Fra tid til annen kommer det også frem i offentligheten at statlige prosjekter som gjennomføres overskrider estimatene i stor grad, hvor parkeringskjelleren til Stortinget er et godt eksempel på dette i nyere tid. I denne hypotesen vil det bli sett på om det er høyere kostnader knyttet til veiprosjektene i Norge, og om dette er en årsak til at landet i større grad benytter brukerfinansiering. Det vil bli sett på geografiske forskjeller, veibyggingsprosessene, og juridiske påvirkninger som kan gi en høyere kostnad som igjen kan føre til at Norge har høyere bruk av brukerfinansiering i veiprosjektene. Hypotese 3 lyder da slik:

H3: Forskjeller i kostnadene er en årsak til at Norge benytter i større grad brukerfinansiering i veiprosjektene sine.

Bompengene ble i første omgang sett på som en finansieringskilde for veiprosjektene i Norge. I dag brukes de ikke bare til å finansiere veiprosjekter, men skal også bidra til å nå nullvekstmålet. Tilbake i 2012 ble nullvekstmålet en etablert politikk i de største byområdene. Målet går ut på å ha en bærekraftig utvikling, bedre fremkommelighet i byene, og redusere de negative virkningene veitransporten har på klima og miljøet (Regjeringen, 2020a). I 2018 viste tall at Norge var nummer 3 på listen over land i Europa som hadde høyest CO₂-utslipp per innbygger, kun overgått av Polen og Tyskland (Energi og Klima, 2021). Sverige, Danmark og Finland på sin side, som har en håndfull med bomstasjoner, har altså totalt sett lavere CO₂-utslipp per innbygger enn Norge (FN, 2014). Har bomstasjonene i større grad gått over til å bli en kilde for å redusere utslippene av klimagassene? Hypotese 4 blir derfor:

H4: Bomstasjoner er ikke bare en finansieringskilde for veiprosjekter i Norge, men også en kilde for å redusere CO2-utslippene og for å nå nullvekstmålet.



Figur 9: Begrepsramme til hypotesene.

Det er viktig å poengtere at hypotesene ikke er gjensidig utelukkende. Dette betyr at flere kan være gyldige eller ugyldige. Betydningen av én faktor kan også være av betydning for en annen. Eksempelvis kan hypotesen knyttet til forskjeller i kostnader (3) forsterkes av hypotesen om det er for stor politisk dragkamp om veiprosjektene i Norge (2).

5 - Intervjuene

Som nevnt tidligere ble det gjennomført to intervjuer med henholdsvis Statens vegvesen og The Ministry of Transport and Communication i Finland. Det ble også returnert et skriftlig svar, fra Trafikverket i Sverige. Svarene fra intervjuet med Finland er skrevet på engelsk, men siteringen i dette delkapitlet vil foregå på norsk. I avsnittene som følger vil spørsmålene og svarene som direkte kan knyttes opp mot hypotesene eller hovedproblemstillingen gjengis med korte kommentarer. Komplette spørsmålsliste og svarene, slik de ble godkjente, er lagt til i appendikset.

Det var tydelige forskjeller i svarene som ble gitt under intervjuene og svaret om hvorfor det var forskjeller mellom bruken av bomstasjoner mellom landene. På spørsmål om **“hvorfor tror du det er forskjeller i veiprosjektfinansieringen mellom de nordiske landene?”** svarte Statens vegvesen med *“Er det egentlig så stor forskjell på finansieringen? Det er statsfinansiering i alle land, men det er litt forskjeller i bruken av brukerfinansiering. Så det vil vel egentlig ikke stå på forskjeller, men ulik grad av finansieringsmidler som f.eks. mye bruk av brukerfinansieringen i Norge. Det må derfor ses mer på miksen av veifinansiering og ikke rett på om det er noen store forskjeller.”*. På det samme spørsmålet sa Trafikverket fra seg ansvaret for å se på disse forskjellene og de hadde ingen tydelige meninger her. The Ministry of Transport and Communication på sin side svarte at *“Finland har for det meste sammenlignet seg med Sverige, i noen tilfeller Norge. Danmark og Island blir ikke inkludert i sammenligninger. Grunnen for at det hovedsakelig fokuseres på Sverige i sammenligninger er fordi landene er veldig like geografisk og trafikkmessig. Norge har ikke de samme finansielle problemene samt at de geografiske forskjellene er større.”*. Videre sier de at *“Finland finansierer veiprosjektene sine med skatter. Det er spesielle avgifter for jernbane, luft- og sjøtrafikk, men dette eksisterer ikke for biltrafikken.”*. Ut fra svarene å forstå er det trolig at Norge sammenligner seg hovedsakelig med Sverige og Danmark, mens Finland, som de selv sier, stort sett ser mot Sverige. Svarene kan derfor argumenteres for at begge på sitt vis blir rette da både Sverige og Danmark har en mindre mengde, men at det eksisterer, bomstasjoner. Derimot er de bomstasjonene som er ført opp i Sverige til for å redusere trafikken i landets to største byer. Landet finansierer altså, på linje med Finland, veiprosjektene sine over skatteseddelen.

På spørsmål om **“hvilke holdninger eller tanker har du til hvordan Norge finansierer veiprosjektene?”** svarte Statens vegvesen med *“Bompengefinansieringen er blitt en integrert del av finansieringen i Norge, og er ofte knyttet til store byvekstavtaler. (...)*

Finansierings sett får du mer fleksibilitet, og ja det viser til oppnådde effekter ved bruk av bompenger. Og det har vært en realitet i tidligere budsjetter at bompenger har ført til en dobling av budsjettet og derfor utgjort halvparten av finansieringen.” På den andre siden ser Finland på bompenger som en form for dobbel skatt; *“Vi har ikke bompenger i Finland. Vi ser på dem som en dobbel avgift som kommer oppå drivstoffavgiften vi har. Bompenger har blitt diskutert fra tid til annen. Ved å innføre bompenger på en nasjonal motorvei forventes det at trafikken flyttes over til eldre og mindre veier som påvirker sikkerheten og øke behovet for å forbedre disse veiene.”* Videre i intervjuet med Finland kommer det frem at det ifølge finsk lovgivning ikke tillates å øremerke spesielle inntekter, slik som bompenger, til spesifikke prosjekter eller investeringer. Det er drivstoffavgifter og årlige avgifter for å eie et kjøretøy, men inntekten av disse er for å dekke budsjettet i landet. Ved å sette dette sammen med statsvitenskapelig funn, nevnt i kapittel 4.2, kan en forskjell her være at i Norge er det blitt en del av “normalen”, mens i Finland, som aldri har hatt en slik avgift, er dette vanskelig å la seg gjennomføre da motstanden vil være stor. I Finland finansierer bare de finske myndighetene for de statlige veiene, motorveiene, mens de mindre veiene er ført som privateide veier. Ved å sette opp bomstasjoner langs de statlige veiene kan dette føre til en økning i trafikkmengden på de privateide veiene. Dette vil igjen føre til en økning i utgiftene for privatpersoner i Finland da de må drive vedlikehold av disse veiene selv, da økt trafikk gir økt slitasje.

Til Statens vegvesen ble det stilt et spørsmål knyttet mot en av årsakene til at Finland ikke har bomstasjoner, det faktum at trafikken muligens forflytter seg til mindre og dårligere sikrede veier ved å sette opp bomstasjoner. Til spørsmålet **“ikke alle bomstasjoner står på nye utbygde veier. Hva er hensikten med bomstasjonene annet enn å finansiere for veiprosjekter?”** svarte Statens vegvesen med *“Det vurderes i hvert enkelt tilfelle om bruk av bompenger. En del prosjekter gir tillatelse til bompengefinansiering, men det brukes for det meste på strekningsprosjekter som fører til mer utbygging av veier. Der bomstasjoner står på sideveier er det fordi det ikke skal økes trafikken i dette området ved etablering av bomstasjoner på hovedveien i nærheten. Dette er da for å hindre at det blir økt trafikk, øke trafikksikkerheten, og redusere utslipp.”* Derav, for å løse problemet Finland er redd for skal oppstå ved en innføring av en bompengoordning, finnes det bomstasjoner i Norge på veier som ikke er knyttet til planlagte, nylig påbegynte eller ferdigstilte veiprosjekter.

Som det er nevnt i beskrivelsen av hypotese 4 kan også bomstasjoner benyttes som et virkemiddel for å nå regjeringens nullvekstmål. Dette er noe som tillates av norsk lovgivning, jf. vegl. §27. Dette er også noe som blir nevnt ved flere anledninger i intervjuet med Statens vegvesen. Sverige og Finland fikk på sin side spørsmålet, oversatt til norsk, **“I Norge kan**

bomstasjoner brukes til å redusere trafikken i byene og dermed redusere CO2-utslippene. Hvilken praksis er det i ditt land når det kommer til å redusere CO2-utslippene?” Sverige henviste herunder til relevante rapporter som sa at det i Sverige benyttes tre tiltak for å redusere CO2-utslippene. Disse er økt bruk av elbiler, mer biodrivstoff, og høyere drivstoffavgifter. I samme omgang har de bomstasjoner som samler inn “trängselsskatt”, men i hovedsak er det de tre tiltakene som skal bidra til en nedgang i CO2-utslippene. Finland på sin side uttaler at de har som mål å være karbonnøytrale innen 2035. Det er planlagt flere tiltak for å nå dette målet. *“Vi har estimert at for å redusere CO2-utslippene må avgiften på fossilt drivstoff øke. Det vil gjennomføres en økning her på totalt € 250 millioner i denne valgperioden i tråd med den forventede økningen i forbrukerprisene. Ifølge myndighetenes program vil det innføres en lovgivning som tillater trafikkregulerende tiltak i byene. Pengene som samles inn gjennom disse bomstasjonene vil ikke være øremerket veiprosjekter, men fordeles gjennom hele statsbudsjettet. Det er flere lovnader fra privatpersoner og bedrifter for å bidra til å redusere CO2-utslippene, for eksempel: investere i elektriske biler, investere i flere ladestasjoner og bruke offentlig transport.”* Slik det kommer frem skal Finland etter planene innføre en ny lov som gir landet mulighet for å innføre sin egen versjon av “trängselsskatt”. Det er forventet at denne lovgivningen trer i kraft i 2022. Ellers bruker landet flere like tiltak slik som de øvrige landene, ved å øke drivstoffavgiften og få flere til å kjøpe elbiler istedenfor biler på fossilt drivstoff. Når Sverige planlegger sine veiprosjekter legger de landets klimamål som et sentralt utgangspunkt og benytter seg av økte drivstoffavgifter, fremfor bompenger, for å regulere trafikken mot målet.

På spørsmål om **“hvordan avgjøres det hvilke veiprosjekter som skal prioriteres?”** sier Statens vegvesen at *“Det er en veldig lang prosess. Det skjer først på et overordnet nivå ved planlegging av NTP. Her tas det hensyn til lønnsomheten og det blir sett på ulike prosjektporteføljer, både for lokale prosjekter og mer sammenhengende riksveinett. Det blir sett på hvor det ikke er bygd ut mellom bo og arbeidsmarkedsområder, som f.eks. Oslo og Drammen. Det ses også på hvor langt man har kommet fra prosjekteringen av forskjellige prosjekter som har blitt liggende fra forrige NTP. Det er stor konkurranse om hvilke prosjekter som skal tas inn og prioriteres. Det kan være at lokale behov kan stå i veien for andre prioriteringer som f.eks. at bompenger ikke skal brukes.”* Videre sier de at *“Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er noe som blir prioritert, men det kan slites med et sammenhengende veinett av en viss kvalitet. For da ses det mer på å få et godt grunnlag for varetransport som f.eks. utbyggingen av Helgeland Nord og Helgeland Sør. Det er en politisk øvelse når det kommer til samfunnsøkonomiske analyser og transportanalyser osv, og de ser*

på om det er lurt å bruke bompenger på dette spesifikke prosjektet.” Det erkjennes som nevnt at prosessen for å velge ut veiprosjektene er veldig lang, og at alle prosjektene som ble lagt til grunn for i NTP ikke nødvendigvis har latt seg gjennomføre før neste NTP skal legges frem. Det er også klart at samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal og blir prioritert, selv om det finnes rapporter som sier det motsatte. I nyere tid har flere veiprosjekter foregått over lengre strekninger, men gjennomføres steg for steg, f.eks. nye E18 mellom Kristiansand og Sandnes. Ikke alle deler av strekningen er samfunnsøkonomisk lønnsom, men for at en samlet vei skal bestå av lik kvalitet ses muligens dette bort fra. Finland på sin side fikk et oppfølgingsspørsmål om **“samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres når valg av veiprosjekter tas?”** og svarte at *“Når ressursene er begrenset velges prosjektene som er av høyest prioritet/viktighet. (...) Så selvsagt, prioriteringen er bestemt gjennom administrasjonen og politikerne.”* Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har en betydning, men i situasjoner hvor andre prosjekter haster mer med å få gjennomført, blir disse prioritert uavhengig av hva en samfunnsøkonomisk analyse tilsier.

Avslutningsvis fikk Statens vegvesen spørsmålet **“hvordan ser du på kostnadene ved veibyggingen i Norge sammenlignet med våre naboland?”** og svarte *“Hva man sammenligner her, er det viktige grunnlaget for å sammenligne. Det blir ofte tatt vekk behovet for tunneler og bruer i Norge når man sammenlignes mot andre nordiske land.”* Dette svaret viser hvorfor enkelte rapporter stryker forskjellige momenter som er landsspesifikke. Dette er kostnader som er reelle og i den forstand burde inkluderes i rapporter som ser på kostnadsforskjeller mellom landene. Tar vi for oss svaret Finland gav tidligere om sammenligning mellom land velger Finland hovedsakelig å se mot Sverige når de sammenligner seg da de er mest like økonomiske og geografiske.

6 - Presentasjon og drøfting av hypotesene

I denne delen av oppgaven vil det bli presentert funn fra litteraturen og intervjuene som bidrar til en drøfting knyttet til hypotesene som ble gjennomgått i kapittel 4.4. Med dette vil vi prøve å få en grundigere forståelse rundt oppgavens problemstilling *“hvorfors Norge i større grad bruker bompengefinansiering i sine veiprosjekter”*.

6.1 – H1: Det er knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til finansiering av veiprosjekter med bompenger enn ved kun statlig støtte

Det prinsipielle når det kommer til samfunnsøkonomisk lønnsomhet er redegjort for i kapittel 4.1. Der ble det bevist at når det tas hensyn til negative eksternaliteter vil det lønne seg å benytte brukerfinansiering fremfor økte skattesatser. Det kan allerede slås fast at Norge ikke legger vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, som nevnt tidligere, ved planlegging av nye veiprosjekter. Sverige, Danmark og Finland finansierer deres veiprosjekter kun ved hjelp av statlig støtte, og med høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Hvis Norge f.eks. har høyere negative eksternaliteter knyttet til veitrafikken enn sine naboland kunne vi her sett en mekanisme til den økte bruken av brukerfinansiering. Dette er mest sannsynlig ikke et argument som kan argumenteres mye for, men det prinsipielle kan drøftes. Jf. resultatet fra den prinsipielle analysen i teorikapitlet ville det vært mer samfunnsøkonomisk lønnsomt for Norge å benytte brukerfinansiering hvis de negative eksternalitetene utgjorde en høyere kostnad enn i de andre nordiske landene. Dette kunne da vært en mekanisme mot den økte bruken av bompenger i Norge. Det kan også dras inn om det kun er Norge som tar konsekvensen av den økte samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved hjelp av brukerfinansiering, noe som kanskje både Sverige, Danmark og Finland også kunne dratt nytte av. Her kan argumentet også motbevises ganske raskt med tanke på at Norge ikke vektlegger det samfunnsøkonomiske ved planlegging av nye veiprosjekter. Det er derfor ikke en påvist grunn til å benytte seg av brukerfinansiering for å få et økt samfunnsøkonomisk overskudd. For disse eksemplene er det vanskelig å finne noe empirisk støtte.

I Sverige har de langt mer lønnsomme veiprosjekter i deres transportplan enn Norge har i sin NTP (Welde & Nyhus, 2019, s. 43). De norske prosjektene er i gjennomsnitt mindre lønnsomme enn de svenske prosjektene, som vist i tabell 1 nedenfor. Da det ofte er brukerfinansiering på veiprosjektene i Norge og kun statlig støtte i Sverige kan dette kanskje vise at statlig finansiering vil øke det samfunnsøkonomiske overskuddet. En annen grunn til forskjellen kan være at det ligger andre prioriteringer til grunn enn at prosjektet skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt i Norge, som at regjeringen og politikerne ser på andre prioriteringer som mer viktige. Retningslinjene fra blant annet Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen (personlig kommunikasjon, 12.02.2021) strider mot dette. Det er nedskrevet i retningslinjene at bompenger skal tas hensyn til i nye veiprosjekter og ved utregningen av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten (Welde et al., 2016, s. 15). En grunn til at Norge velger å gjennomføre ulønnsomme veiprosjekter kan være på grunn av en for stor innvirkning fra politikerne og regjeringen, og derfor knyttet mindre ekspertise til beslutningsprosessen. Dette er kun spekulativt og skal ses nærmere på i hypotese 2.

	Vegprosjekter		
	Investeringer (K)	Netto nytte (NN)	NN/K
Norge	340.729	-98.158	-0,29
Sverige	33.352	50.112	1,10*

Tabell 1: Gjennomsnittlig lønnsomme veiprosjekter mellom Norge og Sverige. Fra Concept Arbeidsrapport 2019-1 "Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske og svensk transportplaner" av Welde, M. & Nyhus, H., O. 2019, s. 31.

For Danmark er det også knyttet høyere fokus mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn i Norge. De har et så stort fokus på samfunnsøkonomisk lønnsomhet at de har en diskusjon om et prosjekt kan gjennomføres bare på grunnlag av at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomhet, uavhengig av andre prioriteringer (Solberg, 2020). For Finland sin del kom det frem under intervjuet at det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men det er også andre prioriteringer som tas med i betraktning. De velger veiprosjekter ut fra et litt mer politisk syn om hvilket som skal prioriteres og ser på de virkelige nødvendighetene for hvor det trengs nye veiprosjekter (Personlig kommunikasjon, 01.03.2021).

Om det er knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved brukerfinansiering er det i Norge bevist ganske greit at dette ikke er tilfelle. En grunn til den lave

samfunnsøkonomiske lønnsomheten i Norge kan være på grunn av den mer spredte befolkningen som trenger veier og ferdes på. For prosjektene hvor det er færre som bruker veiene vil det være knyttet lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til prosjektene på grunn av et lavere trafikkvolum enn ved mer tettbygde områder, som i de større byene (Halse & Fridstrøm, 2018, s. 25). Et par eksempler viser også at det er veldig prosjektspesifikt når det kommer til om et veiprojekt får et høyere samfunnsøkonomisk overskudd ved hjelp av brukerfinansiering eller uten. For noen spesifikke prosjekter som f.eks. Atlanterhavstunnelen og Eiksundsambandet var det en prisleisomhet for bompenger som utgjorde ved full statsfinansiering en samfunnsøkonomisk lønnsomhet som var 450-670 millioner kroner høyere enn ved brukerfinansiering (Welde et al., 2016, s. 6). Disse tallene er diskontert over 15 år for å få prisen i dag. Et annet prosjekt som ved Hardangerbrua vil det være mer gunstig, samfunnsøkonomisk sett, å redusere bompengesatsene med ca. 60% hvor dette vil gi en økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 250 millioner kroner (Welde et al., 2016, s. 6).

6.1.1 - Konklusjon

For å konkludere så er det ikke knyttet en betydelig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved brukerfinansiering utenom funnet i den prinsipielle analysen i teorikapitlet. Det skal nevnes at i analysen var SØO negativ og prosjektet var ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt, men brukerfinansieringen reduserte tapet når det inkluderte negative eksternaliteter sammenlignet med skattefinansiering. Det er generelt sett for Norges veiprojekter knyttet lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet, uavhengig av finansieringsmetode (Halse & Fridstrøm, 2018). Denne hypotesen regnes derfor ikke som en årsak til at Norge har mer brukerfinansiering enn Sverige, Danmark og Finland.

6.2. - H2: En for stor politisk dragkamp om veiprojektene i Norge gir et større behov for bompengefinansiering

6.2.1 - Valgløfter og NTP

Det er en selvfølge at løftene partiene gir i valgperioden skal dras frem for alt det er verdt om de "vinner" valget. Det er jo tross alt på bakgrunn av løftene at partier blir valgt til å sitte i regjering, og dermed sitte med en større del av ansvaret for utviklingen av landet enn de ville gjort fra en posisjon kun i Stortinget. I dag består regjeringen av Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti (KrF). En regjering som ble valgt gjennom et demokratisk valg, av folket. Et folk som ble overbevist av løftene som ble gitt når de gikk til valgurnene. Et viktig moment

når man blir valgt er at løftene som gis er knyttet til partiets holdninger og verdier, og at de er det folket vil høre. KrF skriver på sin hjemmeside *“KrF mener at på sikt bør bomstasjonene fjernes helt”* (KrF, 2021), mens de andre regjeringspartiene har i et intervju med NRK uttalt at de mener det ikke betales for mye i bompenger i dag, men at bompengordningen kunne vært bedre (NRK, 2019). Det skal nevnes at FrP, Sp, SV og Rødt er de partiene som helt eller delvis uttalte i samme artikkel at de var motstandere av bompenger.

En del av ansvaret knyttet til å sitte i regjering er å utvikle NTP, som er nevnt tidligere, og dermed legge til rette for starten av veibyggingsprosessen. Prosjektene som inkluderes i NTP er i all hovedsak hentet fra valgløftene som er gitt i den foregående valgrunden. For å få et klarere bilde på hvordan en regjering med de forskjellige partiene ville sett ut er det vanlig at partier lager et forslag til et alternativt statsbudsjett. I forbindelse med valget i 2017 laget blant annet Arbeiderpartiet (Ap) et alternativt statsbudsjett for dette året (Arbeiderpartiet, 2017). I budsjettet kommer det frem at Ap ville redusere bompengetakstene utenfor byområdene med 502,8 millioner kroner sammenlignet med forslaget fremlagt av regjeringen. Høyre på sin side kritiserte dette alternative budsjettet og uttalte at *“Arbeiderpartiet fører velgerne bak lyset med sine løfter om mer vei og bane uten troverdig finansiering”* (Torkildsen, 2017), og mener at velgerne burde ta dette med i betraktningen når de stemmer da de mener løftene ikke lar seg finansiere og dermed er tomme løfter.

Når den sittende regjeringen skal arbeide frem årets statsbudsjett får alle landets fylker, kommuner og alle departementer levere inn sine egne budsjettønsker (Stortinget, 2021). En sammensetting av disse ønskene blir gjort av regjeringen. Ingen ønsker en reduksjon i sine poster fra tidligere år. Det er derfor forventet at det ikke blir gjort de mest drastiske endringene på de forskjellige postene som er knyttet til departementene. Derfor vil en reduksjon i en post til gjengjeld for en tilsvarende økning i en annen post være relativt lite sannsynlig. Eksempelvis vil det ikke la seg gjennomføre å kutte Forsvarets bevilgning med forventet innsamling fra bomstasjoner for å redusere bompengerevningen.

6.2.2 - “Bedre, raskere og billigere”

Så hvordan redusere kostnadene og øke effektiviteten til veiutbyggingen? Svaret skulle vise seg å bli det nye statseide selskapet Nye Veier AS. Selskapet ble opprettet for å redusere tiden og kutte kostnadene ved bygging av veiene i Norge. Vedtaket ble tatt av et flertall på Stortinget i 2015. Regjeringspartiene på denne tiden var de eneste partiene som stemte for dette vedtaket, mens opposisjonen stemte mot (Eilertsen, 2016, s. 4). Om opprettelsen av selskapet var for å bli kvitt bompenger er det ingen bevis på, men dette

sammen med å føre til bedre standard på norske veier raskere og billigere, er høyst trolig, men fremdeles kun spekulativt.

Hensikten med å opprette Nye Veier AS er “(...) å organisere veisektoren bedre for å realisere flere veiprojekter - bedre, raskere og billigere” (Samferdselsdepartementet, 2015a) sa datidens samferdselsminister Kjetil Solvik Olsen (FrP) når han la frem stortingsmeldingen “På rett vei - reformer i veisektoren” 17. april 2015. I samme stortingsmelding går det frem at “(...) selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran strekninger med lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet” (Samferdselsdepartementet, 2015a, s. 6). Dette er som vist i hypotese 1 ikke tilfellet ved valg av prosjekter. Det går videre frem i Stortingsmeldingen at Nye Veier skal finansiere prosjektene sine på lik linje med Statens vegvesen, ved bruk av statlige bevilgninger og bompenger (Samferdselsdepartementet, 2015a, s. 21). Selv med den blå-blå regjeringen og FrP, som fremste motstandere av bompenger, i Samferdselsdepartementet.

Det kan diskuteres om opprettelsen av Nye Veier var en politisk handling fra den daværende regjeringen. Ifølge De facto-rapporten fra Kunnskapssenter for Fagorganiserte sies det at Nye Veier og Statens vegvesen er to selskaper som fort blir forskjellige fra hverandre selv om regjeringen mener at disse skal stå på lik linje (Eilertsen, 2016). Opprettelsen av Nye Veier kan derfor ses på som en kilde til dobbeltarbeid og en vesentlig påvirkning til økt byråkratisering. Det sies fra en Stortingsmelding som er tatt med i De facto-rapporten at Statens vegvesen skal komme med en utarbeidet reguleringsplan for prosjektet før den videre overføres til Nye Veier. Dette kan skape en diskusjon om det faktisk er et godt grunnlag i Nye Veier for å kunne sammenlignes mot Statens vegvesen. Nye veier planlegger ikke sine egne prosjekter og forholder seg kun til “*lettere og enkle fire-felts motorveiprojekter*” (Eilertsen, 2016, s. 6). Her vil faktorer som tidsbruk, kostnadsnivå og effektivisering kunne fremstilles på feil prinsipper som fører til skjeve sammenligninger mellom Nye Veier og Statens vegvesen. Under intervjuet med Statens vegvesen kom det frem at Nye Veier får de mer langstrakte og enklere veiprojektene (Personlig kommunikasjon, 12.02.2021). Det kom også frem at Nye Veier kan velge fritt mellom den tildelte porteføljen av prosjekter som igjen kan skape en skjev fordeling mellom Statens vegvesen som får prosjekter som *må* gjennomføres.

Nye Veier og Statens vegvesen har også mulighet til å arbeide på ulike deler i samme prosjekt. Det kan fort skape dobbeltarbeid og kan skape dragkamper om hvem som skal ha ansvar for hva. Dette kan være en kilde til tap av effektivisering og en reduksjon i kvaliteten på veiprojekter (Eilertsen, 2016, s. 6). En utbyggingsprosess som var ment til å lede til

effektivisering og kostnadsreduksjon kan fort heller bli et offer for en minst like lang eller lengre utbyggingsprosess, tidsmessig.

Opprettelsen av selskapet har møtt motstand da dets motstandere ikke ser noen argumentasjon i hvordan selskapet skal greie å realisere ambisjonene “*bedre, raskere og billigere*”. I et innlegg i tidsskriftet Samferdsel retter datidens direktør for Transportøkonomisk Institutt, Gunnar Lindberg, kritikk mot opprettelsen av selskapet. Han skriver at opprettelsen av Nye Veier kommer av at de årlige budsjetteringsbevilgningene i Norge er til hinder for en rasjonell framdrift av de største prosjektene. Med denne bevilgningen vil vi oppleve en såkalt “stop-start funding” som går ut på stopp i byggingen frem til neste bevilgning kommer (Lindberg, 2015). Han skriver videre at Produktivitetskommissjonene er “*en offentlig kommisjon oppnevnt av Regjeringen for å fremme forslag som kan styrke produktivitet og vekstevne i norsk økonomi*” (Produktivitetskommissjonen, 2021). Med dette konkluderer han med at det ikke foreligger noe ved det norske budsjetteringssystemet som hindrer en rasjonell gjennomføring av prosjektene da Stortinget kan gi fullmakt over flere år. Kommisjonene konkluderer heller med at det er “*et politisk ønske om å sette i gang flere prosjekter enn det samlet sett er midler til*” (Produktivitetskommissjonen, 2015, s. 367). Det kan argumenteres for at om flere organisasjoner og selskaper skal lede veiutbyggingen i landet, vil dette føre til flere gjennomførte prosjekter. På en annen side vil dette bli økonomisk utfordrende da det ikke legges til rette for mer midler. Det kan da stilles spørsmål om det er her et ønske om å beholde bompengene kommer inn da de manglende midlene må komme fra et sted.

I 2014, før opprettelsen av selskapet, ble det tildelt 22,7 milliarder kroner til NTP (Finansdepartementet, 2013, s.20), i 2020 var summen på 36,3 milliarder (Samferdselsdepartementet, 2020, s. 59). Dette viser at midlene regjeringen tildeler økes, muligens som en kompensasjon til at det er to likeverdige enheter som driver med veiutbygging i landet. Går vi dypere inn i tallene i statsbudsjettet fra 2020 ser vi at majoriteten av de 36,3 milliardene tilfaller Statens vegvesen. Nye Veier tildeles “kun” 5,6 milliarder kroner, men det er utarbeidet et forslag på at for 2021 skal selskapet tildeles 5,785 milliarder, mens Statens vegvesen samtidig får en reduksjon på 600 millioner kroner (Samferdselsdepartementet, 2020, s. 59). Av samme statsbudsjett kommer det frem at det trolig for tredje år på rad kommer en økning i bompenger. Økningen blir stilt til disposisjon for investeringer på fylkes- og riksveier i landet med en prognose for 2020 på 14,707 milliarder kroner som vist i tabellen nedenfor (Samferdselsdepartementet, 2020, s. 88).

År	Innbetalte bompenger totalt ¹	Bompenger stilt til disposisjon på riksvei ²	Bompenger stilt til		Statlig bevilgning Veiformål ³	Andel bompenger i pst. ⁴
			disposisjon på fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	disposisjon totalt		
2010	8 164	6 031	4 751	10 782	22 180	21,4
2011	8 386	6 229	4 859	11 088	22 323	21,8
2012	9 165	8 779	5 655	14 434	23 173	27,5
2013	9 805	9 275	5 554	14 829	25 276	26,8
2014	10 100	10 249	5 318	15 567	27 173	27,4
2015	10 807	8 639	5 858	14 497	29 585	22,6
2016	11 078	8 138	3 851	11 989	33 004	19,8
2017	11 470	9 754	4 311	14 065	35 381	21,6
2018	11 828	8 872	5 049	13 921	37 025	19,3
2019	12 118	6 853	6 715	13 568	37 147	15,6
2020 Prognose	-	9 407	5 300	14 707	37 457	20,1
2021 Anslag	-	8 588	3 800	12 388	36 195	19,2

¹ Prognoser for 2020 og anslag for 2021 foreligger ikke. Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etter-skuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Tall for 2019 er foreløpig tall basert på rapportering fra bompengeselskapene. Hovedandelen av inntektene er knyttet til de store bypakkene i Oslo, Bergen, Nord-Jeren og Trondheim. I tre av disse byområdene har det vært store endringer i bompengopplegget i 2018 og 2019. Det vil ta noe tid før man ser konsekvenser av dette sammenlignet med forutsatte inntekter i de respektive stortingsproposisjonene. Det er derfor knyttet noe usikkerhet til inntektsprognosene for 2019.

² Inkl. tall for Nye Veier AS med 1 234 mill. kr i 2017, 822 mill. kr i 2018, 3 187 mill. kr i 2019, 5 346 kr i 2020 og 6 888 mill. kr. i 2021.

³ Programkategori 21.30 Veiformål ekskl. kap. 1320, postene 61–65 som er overføringer til kommuneforvaltningen. For endringer i budsjettet etter saldert budsjett etter 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I. Kap. 1320, post 73 Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene ble før 2019 ført over programkategori 21.40, men er inkl. i tabellen. Som følge av opphevelsen av veifritaket i merverdiavgiftsloven ble bevilgningen til Statens vegvesen økt i 2013. For sammenlignings skyld er bevilgningen for 2010–2012 justert opp. Sams vegadministrasjon ble avvirket i 2020, som ga en redusert bevilgning til Statens vegvesen med om lag 1,2 mrd. kr. For sammenlignings skyld er bevilgningstallene for 2010–2019 justert ned tilsvarende.

⁴ Bompenger stilt til disposisjon riksvei som andel av finansiering av Veiformål (sum av statlig bevilgning og bompenger stilt til disposisjon riksvei).

Tabell 2: Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger. Fra “Proposisjon til Stortinget” av Samferdselsdepartementet, 2020, s. 86. (https://www.regjeringen.no/contentassets/27e7aad20ce14f48bf290af31819c55f/no/pdfs/prp20202010001_sdddpdfs.pdf).

6.2.3 - Våre nabolands politiske innblanding

Dersom vi ser over landegrensene og hvordan ting gjøres i våre naboland ser vi at i Danmark ble det i 2006 etablert en infrastrukturkomité som skulle bestå av forskere innenfor transportsektoren samt andre representanter fra transportorganisasjoner. Infrastrukturkomiteen skulle bidra til å nå regjeringens overordnede mål om å utvikle sine transportsystemer til å være verdensledende, selv uten bruk av brukerfinansiering. Med dem skal det gjøres andre avtaler mellom regjeringen og de 5 politiske partiene; Sosialdemokratene, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Dansk Sosialliberale Parti og Liberal Alliance (OECD, 2010). Regjeringen får også forslag fra en regional utviklingsplan fra de 5 regionene i Danmark; Region Nordjylland, Region Midtjylland, Region Syddanmark, Region Hovedstaden og Region Sjælland (Regioner, 2021). Regionene sine utviklingsplaner er kun rådgivende og de har ingen finansieringsansvar, men de har til ansvar å planlegge og ta beslutninger for konstruksjoner og vedlikehold av regionsveiene som utgjør 7600 km i landet (OECD, 2010). Kommunene har ansvar for det resterende veinettet, de lokale veiene, i Danmark som er på 60 000 km (Piarç, 2012). Sammenlignet med Norge så har Danmark én regjering som tar de overordnede beslutningene om veiprosjekter med god hjelp fra eksperter på området.

Danmark har noe politisk innblanding i planleggingen av prosjekter, men det legges ikke like mye vekt på dette som i Norge, da Danmark legger mer vekt på ekspertise og en overordnet strategisk plan for gode veier. Øresund-komiteen er en komite eksisterende av både svenske og danske politikere i Øresund-regionen. De har som formål å utvikle en god internasjonal infrastruktur og godt samarbeid mellom Sverige og Danmark. Komiteen har ingen politisk innvirkning, men de kan komme med forslag til planleggingen av infrastrukturen i Danmark (OECD, 2010).

Sverige har en egen enhet som tar seg av veiutbyggingen. Trafikverket blir sett på som Sveriges svar på Norges Vegdirektoratet, men i motsetning til Norge har Trafikverket mer ansvar for utbyggingen av veinettverket i Sverige. Det er Trafikverket som setter seg ned med gjennomgangen av hvilke prosjekter de skal prioritere og ikke. I 2011 reiste en knippe norske politikere fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité over til våre naboland, deriblant følgelig Sverige, for å fortelle om hvordan Norge driver med veiutbyggingen og se om det var mulig å lære noe av hvordan de andre landene gjorde det. I en artikkel fra Aftenposten, skrevet om besøkene, ble det fortalt at de norske politikerne ble møtt med latter da de presenterte at veiutbyggingsprosessen er veldig detaljstyrt av politikere i Norge (Bentzrød, 2011). Det ble poengtert at denne detaljstyringen gjør veibyggingen både dårligere og dyrere.

Finland har, på lik linje med Sverige, en egen etat som står for veiutbyggingen i landet. Dette er The Finnish Transport Infrastructure Agency (FTIA). I prosessen med veiutbyggingen er det lagt stort fokus på kommunikasjon mellom interessentene. Landet består, som tidligere nevnt, av en stor andel “private veier” som brukerne av veien finansierer og oppgraderer selv. Det er dermed lite politisk innblanding også her, slik som i Sverige (Personlig kommunikasjon, 03.03.2021). I intervjuet med Finland, kom det frem at de arbeider med en egen nasjonal transportplan, Transport12, på et politisk nivå i tett samarbeid med interessentene for veiutbyggingen, men utenom dette er det FTIA som håndterer veiutbyggingen i landet (Personlig kommunikasjon, 01.03.2021).

6.2.4 - Konklusjon

Det kommer tydelig frem i hypotesen at det er større politisk innblanding i veiutbyggingen i Norge sammenlignet med våre naboland. Da løftene som gis i valgrundene ofte er prosjektene som prioriteres i NTP, tyder dette på en høyere politisk dragkamp om veiprosjektene i Norge. I 2015 mente regjeringen at budsjettbevilgningen i Norge var til hinder for en rasjonell fremdrift av veiprosjekter. Nye Veier AS ble da opprettet for å

«realisere flere veiprosjekter – bedre, raskere og billigere» (Samferdselsdepartementet, 2015a). I takt med stadig flere veiprosjekter som settes i gang økes følgelig kostnaden knyttet til denne posten. For å sørge for at alle partiene som sitter i regjering skal ha mulighet for å oppfylle valgløftene de har gitt og en stadig økende kostnad kan det argumenteres for at veiprosjekter i Norge trenger brukerfinansiering for å ikke gå på bekostning av disse. Sett i sammenheng med hypotese 1 derimot, viser det at hadde politikerne lagt mer vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, som de har uttalt, vil ikke denne kostnadsendringen bli kompensert med brukerfinansiering. Dette vil medføre til en lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved fravær av negative eksternaliteter.

6.3 – H3: Forskjeller i kostnadene er en årsak til at Norge benytter i større grad brukerfinansiering i veiprosjektene sine

I denne hypotesen vil det først bekreftes eller avkreftes om det faktisk foreligger kostnadsforskjeller mellom landene. Dersom det foreligger forskjeller her, hvor Norge har høyere kostnader, vil det bli sett på forskjellige årsaker til denne forskjellen og mekanismer til disse. Avslutningsvis vil det bli konkludert i henhold til hypotesen om disse mekanismene kan avkrefte eller styrke hypotesen.

6.3.1 – Er det kostnadsforskjeller mellom landene?

I 2017 bestilte Samferdselsdepartementet en rapport fra Vegdirektoratet som skulle gjennomføre en sammenligning av kostnadene for en firefelts motorvei i Norge, Sverige og Danmark (Statens vegvesen, 2017). Rapporten inkluderer ikke Finland, men for oppgaven sin del vil vi legge inn informasjon om Finland der det anses som passelig. Bakgrunnen for rapporten var en analyse som var bestilt av Nye Veier AS og gjennomført av McKinsey året i forveien. Denne rapporten hadde konkludert med at det var nært dobbelt så dyrt å bygge motorveier i Norge sammenlignet med Sverige (McKinsey, 2016).

Rapporten fra Samferdselsdepartementet er basert på et samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket i Norge, Trafikverket i Sverige, og Vejdirektoratet i Danmark. Prosjektene som var valgt ut for denne sammenligningen var E6 mellom Dal og Boksrud i Norge, E6 mellom Trelleborg og Vellinge i Sverige, og E6 mellom Skjeby og Skødstrup i Danmark. Prosjektene hadde noe ulikt terreng, konstruksjon og prisstigning, men det var lagt til grunn at prosjektene var sammenlignbare (Statens vegvesen, 2017, s. 2).

Prosjektet i Norge hadde et mer okkupert og variert terreng med behov for sprengningsarbeid og fjerning av myr. Norge har også høye krav til frostsikring i prosjektene sine for å unngå telehiv og øke levetiden på veiene. Sverige på sin side har et lavere krav til frostsikring og telehivgrenser, mens Danmark benytter en sveitsisk metode som beregner frostmengden fra en sentral værstasjon (Statens vegvesen, 2017, s. 11). Finland har, i samme grad som Norge, høyere krav på frostsikring sammenlignet med Sverige og Danmark (Tunmo, 2011).

Prosjektene i Sverige og Danmark hadde et lettere og langt flatere terreng som hovedsakelig bestod av grus som gjorde arbeidet enklere. Det vises også til forskjeller i lønns- og oppholdskostnader, samt prisstigning grunnet ulikt byggeår for prosjektene og konstruksjonsforskjeller. Finland hadde, i 2015, vesentlig lavere lønnskostnader enn de tre andre landene (Statens vegvesen, 2017, s. 5). Tabell 3 nedenfor viser hva kostnadene blir for hvert veiprojekt når det gjøres korrigeringer for disse forholdene.

Vegprosjekt (mill. NOK)	E6 Dal-Boksrud	E6 Trelleborg-Vellinge	E6 Skejby-Skødstrup
Kostnad	940	500	700
Korrigerig for andel konstruksjoner	-	202	45
Korrigerig for prisstigning	-	-	120
Korrigerig for forskjell i lønns- og oppholdskostnad	-	70	80
Korrigerig for sprengning	-	50	50
Korrigert kostnad	940	822	995
Kostnad pr km	84	85	83

Tabell 3: Korrigerte forhold for veiprojektene. Fra “Bygging av store veganlegg i Norden - Sammenligning av kostnader” av Statens Vegvesen, 2017, s. 5.

(https://www.vegvesen.no/attachment/1964012/binary/1198416?fast_title=Skandinavisk_vegbygging.pdf).

Etter å ha korrigert for forholdene som er nevnt ovenfor viser tabellen at kostnaden per kilometer i de tre prosjektene er relativt like hverandre. Det skiller 2 millioner fra Danmark med den billigste kostnaden og Sverige med den høyeste. Ser vi på kostnaden før korrigeringene ser vi at Norge har en betraktelig høyere kostnad enn Sverige og Danmark.

Videre i rapporten ble det også inkludert andre prosjekter for å få en bedre sammenligning av kostnadsnivået. Denne analysen fant ut at det er vanskelig å sammenligne prosjekter på et internasjonalt nivå da det er for store prosjektspesifikke forskjeller for hvert enkelt land. Det ble også sett på forskjeller knyttet til byggetiden, produktivitet og kontraktsformer uten at det ble funnet noen vesentlige forskjeller. Det ble derimot funnet ut at

det er knyttet større utgifter til de prosjektene hvor det kreves mer konstruksjon og sprengningsarbeid, noe som er særlig spesielt for Norge sammenlignet med Sverige og Danmark (Statens vegvesen, 2017). Det ble også oppdaget at det er en nasjonal forskjell på lønnskostnadene for Norge som er 10% høyere enn i Sverige og Danmark.

Rapporten fra Vegdirektoratet (Statens vegvesen, 2017) viser altså til små forskjeller i kostnadene knyttet til veibyggingen mellom landene når det korrigeres for ulike forhold. Det vil være høyere kostnader for Norge knyttet til sprengnings- og grunnmursarbeid da terrenget er mer ulendt her i landet sammenlignet med de to andre. Landet har også høyere lønns- og oppholdskostnader og høyere krav til frostsikring. Dette medfører at det vil være dyrere å bygge veier i Norge sammenlignet med Sverige og Danmark, men det generelle kostnadsnivået mellom landene er relativt likt.

Det er lite grunnlag til å sammenligne mellom Norge og Finland da det foreligger for lite empirisk forskning på nettopp dette. Det er derimot mulig å se på forskjeller i bruk av tunneler og særlig broer mellom landene. Finland er kjent som «*De tusen sjøers land*» og burde teoretisk sett hatt en større mengde broer. Det kom frem under intervjuet med Finland at de, istedenfor å bygge broer, har ferjer som frakter bilister over innsjøene (Personlig kommunikasjon, 01.03.2021). Sverige og Danmark har også mindre tilfeller av tunneler og broer som ikke påvirker kostnaden knyttet til veiprosjekter sammenlignet med Norge. Ut fra funnene nevnt ovenfor er det dermed rimelig å anta at kostnaden ved å bygge veier i Finland er lavere enn i Norge.

Som nevnt innledningsvis kom rapporten fra Vegdirektoratet som et svar på Nye Veier AS sin rapport, levert av McKinsey (McKinsey, 2016). Rapporten sammenligner 4-felts motorveier, men her kun mellom Norge og Sverige. Det legges særlig vekt på fire kategorier som har en vesentlig påvirkning på kostnadsnivået for veiprosjekter; topografi, prisnivåer, prosjektgjennomføring og utforming av prosjektene. Rapporten viser at topografien i landene medfører en kostnadsøkning for Norge med 32%. Denne økningen er særlig knyttet opp mot mer bruk av broer, tunneler, og et mer krevende terreng sammenlignet med Sverige. For prisnivået ble det gjort samme funn som i rapporten til Samferdselsdepartementet (2017) med en kostnadsøkning i Norge på 10%. Prosjektgjennomføringen viser en kostnadsøkning i Norge, sammenlignet med Sverige, på 16%. Her tas det hensyn til opp- og nedrigging, høyere byggetid per løpemeter og at Norge har en større byggherreorganisasjon siden de har en mindre andel av totalentrepriser. Den siste faktoren, utforming, viser til en økning i kostnadene for Norge på 15%. Her tas det hensyn til ulike standarder mellom landene og hvilket design som er brukt i prosjektene (McKinsey, 2016). For å vise forskjellene bedre

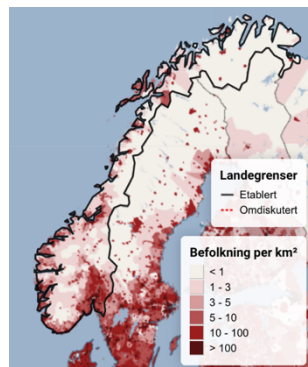
mellom Norge og Sverige presenteres et enkelt eksempel på forskjellene; I Sverige er det eksempelvis en kostnad på 100 for hver 1 km vei, og når det tas med de fire faktorene som gir en merkostnad i Norge ender kostnaden på 194 for hver 1 km vei i Norge. Dette viser til betraktelig høyere kostnader i Norge enn i Sverige (McKinsey, 2016).

Når begge rapportene settes opp mot hverandre kommer det frem at det legges ulik vekt på prosjektspesifikke og generelle forhold. Rapporten bestilt av Samferdselsdepartementet mener at det ikke kan tas høyde for prosjektspesifikke forhold når det sammenlignes kostnadsnivå for veiprojekter. De fant derfor ut at det kun er én vesentlig forskjell mellom landene, prisnivået, mens det ellers er samme kostnadsnivå mellom Norge, Sverige og Danmark. Dersom kun dette skal ligge til grunn blir rapporten fra Samferdselsdepartementet rett å vurdere. Men i land som stort sett har totalt forskjellige topografiske og demografiske utfordringer blir en prissetting av en identisk kilometerpris i veiarbeid ikke rett grunnlag. Norge har sine utfordringer som Sverige, Danmark og Finland ikke trenger å fokusere på, og vice versa. Å fjerne disse fra kostnaden blir feil og gir ikke et helhetlig bilde av hva det koster å bygge veier i Norge. Landenes budsjetter til deres NTP-er, er i stor grad sprikende. Men eksempelvis har Norge og Sverige ved tilfeller budsjettert 1000 milliarder og 700 milliarder i NTP.

Videre i hypotesen vil det bli sett på forskjellige momenter som kan være årsaker til denne høyere kostnaden til bygging av veier i Norge sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland. Disse vil bli sett opp mot om de kan være en forklaring på hvorfor Norge i større grad benytter brukerfinansiering i veiprojektene sine. Det vil bli sett på topografiske, geografiske og demografiske forskjeller, veibyggingssprosessene i landene, og om forskjellen kan være forårsaket av forskjeller i lover og standarder i avsnittene under.

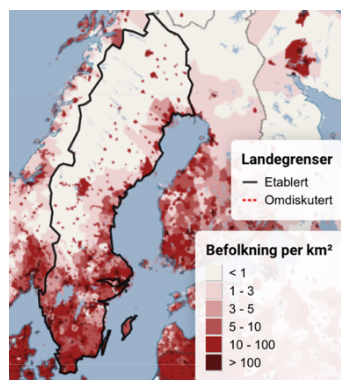
6.3.2 – Topografiske, geografiske og demografiske forskjeller

Norge kjennetegnes gjerne av sine dype daler og høye fjell som gjør at landet skiller seg fra de øvrige nordiske landene. Demografisk sett har Norge en spredt befolkning hvor ca. 950 000, eller 20%, av landets totale 5,4 millioner innbyggere bor utenfor tettbygd strøk (Norden, 2020a; regjeringen, 2020b). Figur 10 viser den spredte norske befolkningen.



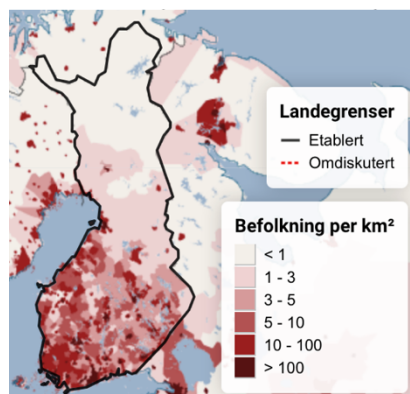
Figur 10: Befolkingstetthet i Norge. Fra “Norge” av FN-sambandet, 2021a. (<https://www.fn.no/Land/norge>).

Sverige på sin side har prosentvis en langt mer sentralisert befolkning hvor 1,3 millioner, eller 10%, av landets befolkning på 10,3 millioner innbyggere bor utenfor tettbygd strøk (Regjeringen, 2020b, s. 30). Dette vises i figur 11. Landet har i likhet med Norge også en del dype daler og høye fjell, men dette er lokalisert nord i landet hvor befolkingstettheten er lavest. Sør i landet består terrenget av mer langstrakte flate strekninger (FN, 2020).



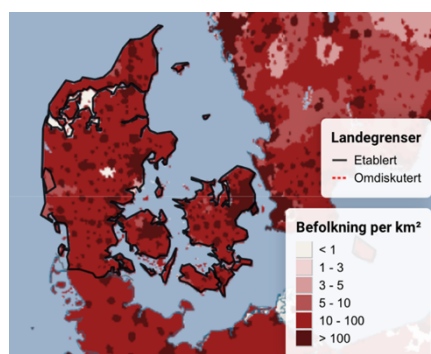
Figur 11: Befolkingstetthet i Sverige. Fra “Sverige” av FN-sambandet, 2020. (<https://www.fn.no/Land/sverige>).

Finland har, slik som Sverige, en mer sentralisert befolkning hvor majoriteten har bosatt seg sør i landet. Av landets ca. 5,5 millioner innbyggere er det kun 825 000, eller 15%, av landets innbyggere som er bosatt utenfor tettbygd strøk (Regjeringen, 2020b, s. 31). Landet er relativt langstrakt og flatt. I tillegg er omtrent 2/3 av landet dekket av skog (FN, 2021b). Grunnet landets relativt flate terreng og ferjer over flere av landets innsjøer er det knyttet lite kostnader til broer og tunneler i landet. Figur 12 viser befolkingstettheten i landet.



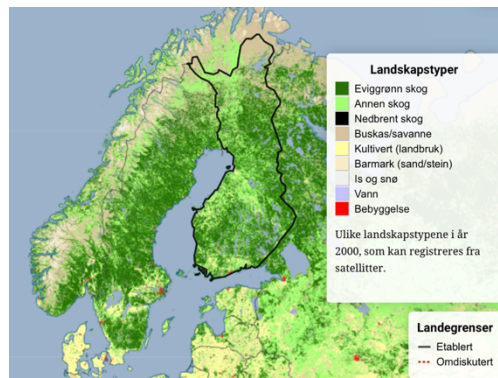
Figur 12: Befolkningstetthet i Finland. Fra “Finland” av FN-sambandet, 2021b. (<https://www.fn.no/Land/finland>).

Danmark er et veldig flatt land, hvor landets høyeste punkt måler ca. 170 moh. Dette er uvanlig sammenlignet med de andre landene som er nevnt hvor de alle har sitt høyeste punkt over 1200 moh (FN, 2019). Behovet for tunneler og store veiprosjekter er dermed betydelig mindre i Danmark sammenlignet med de andre tre landene. Landet er også en god del mindre enn de andre landene, men har fremdeles en større befolkning enn Norge og Finland med sine 5,8 millioner innbyggere. Figur 13 viser befolkningstettheten i Danmark.



Figur 13: Befolkningstetthet i Danmark. Fra “Danmark” av FN-sambandet, 2019. (<https://www.fn.no/Land/danmark>).

Dersom vi ser mer på det topografiske ser vi i figur 14 at Sverige og Finland består av store mengder skog og lite fjell sammenlignet med Norge. Danmark er hovedsakelig dekket av jordbruk med noe skog, mens Norge består hovedsakelig av fjell og noe skog.



Figur 14: Landskapstyper i Norden. Fra “Finland” av FN-sambandet, 2005. (<https://www.fn.no/Land/finland>).

Det er særlig store topografiske og demografiske forskjeller mellom landene. Slik det kommer frem i kapittel 6.3.1 viser rapporter at det er dyrere å gjennomføre veiprosjekter i Norge sammenlignet med våre naboland, og som vi allerede har vært inne på er det kun Norge av landene som har en større bruk av brukerfinansiering i veiprosjektene sine. Norge møter på utfordringer som våre naboland ikke trenger å tenke på, da med den utfordrende topografien med mye høye fjell og lange fjorder. Dette gir et økt behov for tunneler og broer som er en ekstrakostnad land som Danmark ikke trenger å tenke særlig på. Norge har også en betydelig mer geografisk spredt befolkning enn de andre landene. At landet har en veldig spredt befolkning, kan tale for økt bruk av brukerfinansiering i veiprosjektene av flere årsaker. Det gir et økt behov for bedre og flere veier gjennom hele landet, noe som kan føre til at utgiftene for å holde en flyt i gjennomføringen av prosjektene blir høyere. For å dekke inn kostnadene kan brukerfinansiering være en løsning. Norge har også en rekke øysamfunn som krever en eller annen form for forbindelse med fastlandet. Om dette gjennomføres ved bruk av broer eller ferjer avhenger av forskjellige faktorer, men en kostnadsøkning er trolig å forvente også her. Når befolkningen i et land er såpass spredt som i Norge taler dette også for å, uavhengig av andre utfordringer i veibyggingen, beholde brukerfinansieringen da det er mer politisk korrekt at befolkningen som benytter seg av veiene også er de som skal betale for dem. Dette taler for brukerfinansiering og imot full finansiering over skatteseddelen.

6.3.3 – Veibyggingprosessen i Norge, Sverige, Finland og Danmark

Norge har en relativt lang og komplisert veibyggingprosess som mange mener burde forenkles for å gjøre den mindre kostbar og redusere tidsbruken (OBV, 2021). Tidsbruken som er knyttet til prosessene er heller ikke forutsigbare da hver fase gir muligheten til omkamp av vedtak som er gjort (OBV, 2021). I dag tar det i gjennomsnitt 10 år å forberede

store vei- og jernbaneprosjekter. I tillegg til dette kommer selve tiden det tar å gjennomføre prosjektene (Statens vegvesen, 2012, s. 3). Ser vi historisk på hvor lang tid Norge har brukt på forskjellige veiprosjekter har det på sitt lengste tatt betydelig lang tid. Byggingen av Kvivsvegen på E39 mellom Hornindal og Volda er muligens det største eksempelet her. På den tiden tilhørte Hornindal Sogn og Fjordane, men ble i 2020 sammenslått med Volda kommune og tilhører nå Møre og Romsdal. Den første søknaden om støtte til denne veien ble levert i 1877 (Beyer-Olsen & Svendsen, 2012). I 1919 ble veien inkludert i offentlige veiplaner med forslag om å bruke en tunnel gjennom fjellet Kviven. I 1999 ble dette vedtatt av Stortinget, og i 2012 stod veien ferdig (Welde et al, 2013, s. 19). Dette er et noe spesielt eksempel og blir ikke vektlagt, men det viser at den norske prosessen har muligheter for å effektiviseres, noe den også har blitt.

Norge sin veibyggingsprosess er delt inn i syv forskjellige faser for store prosjekter, mens det er seks faser for mindre prosjekter. Mindre prosjekter defineres som de prosjektene som har en kostnad på under 750 millioner kroner (Welde et al., 2013, s. 15-16). Fase en, for de store prosjektene, er konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS). Denne fasen er en faglig statlig utredning som ser på transportbehovet og andre samfunnsbehov, samt vurderer forskjellige konsepter for å løse disse behovene på (Welde et al., 2013, s. 16). Fase to er prioritering til NTP. Fase tre er en kommunedelplan med konsekvensutredning. Her avklares rammene rundt selve veiprosjektet som utkastet av veien og hvilken standard den skal ha (Welde et al., 2013, s. 16). Fase fire er reguleringsplanen som skal gi en avklaring rundt plasseringen og utformingen av selve veianlegget. Fase fem er grunnnerverv, som går ut på å innhente tillatelser til å benytte arealene som trengs under selve byggingen (Bane NOR, 2020). I de to siste fasene finner vi byggeplanen og selve byggingen av veiprosjektet. Prosessen slutter ved ferdigstillelse av veien. Figur 15 viser fasene i kronologisk rekkefølge.

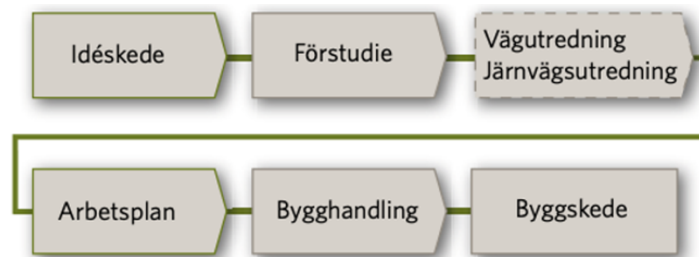


Figur 15: De ulike fasene i et veiprosjekt. Fra Concept rapport 33: Planprosesser, beregningsverktøy og bruk av nytte-kostnadsanalyser i vegsektor av Welde, Eliasson, Odeck & Börjesson, 2013, s. 16. (https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_rapport_nr_33.pdf).

Prosessen har høstet mye kritikk opp gjennom årene (OBV, 2021; Bentzrød, 2011), spesielt for at den er så politisk styrt, tidkrevende og en lite kostnadseffektiv prosess. Sett sammen med rapporten bestilt av Samferdselsdepartementet skal ikke den politiske prosessen

ha så mye å si på at kostnaden ved å bygge veier i Norge muligens er høyere enn blant annet Sverige. Dette har svenskene hatt en annen oppfatning av (Bentzrød. 2011). Ser vi på rapporten bestilt av Nye Veier skal det være en kostnadsforskjell på dette punktet med en merkostnad på 16 % sammenlignet med Sverige. Men hvordan ser prosessene ut hos våre naboland?

På lik linje som Norge har Sverige en omfattende og detaljert planleggingsprosess for bygging av vei og jernbane. Prosessen i Sverige deles inn i seks forskjellige faser og vises til i figur 16. Hvilke prosjekter som initieres blir i all hovedsak bestemt av Trafikverket og i liten grad av lokale interessegrupper (Welde et al., 2013).



Figur 16: Faser i de svenske veg- og jernbaneprosjektene. Fra “Engarns vägsäl - Tre alternativ för en smidigare och säkrare korsning” av Trafikverket 2011. (<https://www.trafikverket.se/contentassets/4e28a9f7d95d443093f9f73e2f10ee34/arkiv/informationsbroschyr-infor-samrad.pdf>).

I den første fasen i vei- og jernbaneprosjekter i Sverige, idéstadiet, blir det sett på forskjellige alternative løsninger, om det er prosjekter det er mulig å gjennomføre og om det er hensiktsmessige prosjekter (Trafikverket, 2015, s. 11). I fase to, forstudiet, blir de mulige løsningene studert nøyere for å se om disse er gjennomførbare. Det blir sett på ulike muligheter og løsninger til hvert enkelt prosjekt (Trafikverket, 2015). Veiprosjekter som er å regne som store prosjekter, herunder kategorisert som prosjekter som er lengre enn 10 kilometer, behandles av regjeringen og gjennomgår en egen utredning i forbindelse med dette. Det er dette som i figur 16 er kalt for vegutredning og jernbaneutredning. For mindre prosjekter droppes denne fasen. I veg- og jernbaneutredning blir de forskjellige løsningene videre utredet, og det blir vurdert hvilket prosjekt som skal velges. Her ses det særlig på hva konsekvensene av prosjektene er og måloppnåelsen man får gjennom å velge prosjektet (Vägverket, 2005, s. 7). Dersom regjeringen godkjenner utredningene som er gjort i fasene ovenfor kan selve prosjekteringen, grunnerverv og byggingen starte.

I Finland er det “*Finnish Transport Infrastructure Agency*” (FTIA) som årlig legger frem et planleggingsprogram som inkluderer prosjekter innenfor vei, jernbane og kystvei av signifikant betydning. De prosjektene som er å regne av størst signifikant betydning blir valgt

ut i denne beslutningsprosessen. Dette er en prosess som foregår i tett samarbeid med de regionale sentrene for økonomisk utvikling, Transport og miljø (ELY) sentrene, som har hovedansvaret for vedlikehold av veiene og veiprojekter i Finland (Personlig kommunikasjon, 02.03.2021).

For å gjennomgå Finland sin veibyggingsprosess blir The Finnish Transport Agency sin “*Road Planning Process*”-brosjyre benyttet. Det er viktig å poengtere at denne brosjyren er per nå under oppdatering, men ikke ferdigstilt før oppgaven leveres (Personlig kommunikasjon, 01.03.2021). Prosessen med å planlegge veier i Finland består av fire faser. Disse fire er mulighetsstudie, foreløpige prosjekteringsfasen, avsluttende prosjekteringsfasen, og til slutt byggeplanleggingen (Finnish Transport Agency, 2010, s. 7). Mulighetsstudiet tar for seg den eksisterende landmassen, vei- og trafikkforhold. Det er i denne fasen beslutningen om å kunne starte samt planlegge veiprojektet tas. Det er Vegdirektoratets vilkår knyttet til nødvendigheten, timingen og fremtidig planlegging som ligger til grunn for om projektet tas med i fase to (Finnish Transport Agency, 2010, s. 9). I den foreløpige prosjekteringsfasen planlegges den omtrentlige plasseringen av veien og koblingen mellom nåtidens, og eventuelt fremtidens, veinettverk og landmassen som berøres av projektet (Finnish Transport Agency, 2010, s. 10). Den avsluttende prosjekteringsfasen setter veiens nøyaktige plassering, hvor stort område det må arbeides på og løsninger på forbindelser mellom veinettverkene. I denne fasen gis også den endelige godkjennelsen av projektet som gir byggherrene og Vegdirektoratet retten til å ta i bruk området det kreves til å bygge veien på (Finnish Transport Agency, 2010, s. 11). Den siste fasen, byggeplanleggingen, innebærer utdrag av veiene og håndtering av de dokumentene som trengs for byggingen. Dette er noe som ofte er et ansvar som er tildelt byggherren. Når disse dokumentene er på plass starter selve byggearbeidet (Finnish Transport Agency, 2010, s. 11).

I Danmark er det Vejdirektoratet som har ansvaret for planleggingen og byggingen av statsveiene. Statsveiene utgjør motorveier, motortrafikkveier og landeveier, hvor den største delen av trafikken i landet foregår (Vejdirektoratet, 2021b). Første fase i prosessen er at politikerne og regjeringen vedtar nye veiprojekter på statsveinettet. Her kommer det rådgivninger og ønsker fra de 5 regionene, kommunene og infrastrukturkomiteen som tas opp til høring hvor Transportministeriet og/eller Folketinget kommer frem til hvilke veiprojekter som ønskes og hvilke som prioriteres (Vejdirektoratet, 2021c).



Figur 17: Planleggings- og økonomimodellen. Fra “Hovednotatet for Ny Anlægsbudgettering” av Transport- Bygnings- og Boligministeriet, 2017, s. 7. (<https://www.trm.dk/media/4044/ny-ny-anlaegsbudgettering-hovednotat-dec-2017.pdf>).

I neste fase i prosessen for å vedta nye veiprojekter begynner Planleggingsprosessen i Vejdirektoratet med å foreta seg undersøkelser. Vejdirektoratet har et oppdatert overblikk på veinettet og utviklingen av trafikken på både kort og lang sikt. Her gjøres det en analyse som gir overblikk over hvor hensiktsmessig det er å gjennomføre veiprojektet(ene). Videre vil det ofte utføres en forundersøkelse. Dette er den første konkrete undersøkelsen ved planleggingen som blir gjennomført ved et prosjekt. Forundersøkelsen skal finne ut hva de ulike behovene er og løsningene på de trafikale problemene i området. De tar hensyn til de samfunnsøkonomiske og strategiske planene for gjennomføring, og gjerne flere alternativer til om det skal bygges på en allerede eksisterende vei eller om det trengs et helt nytt veiprojekt. Det blir tegnet overfladisk hvor veiene skal ligge i landskapet og når rapporten for forundersøkelsene er ferdig, sendes den til samferdselsministeren i Danmark. Videre blir det vedtatt, i samarbeid med politikerne, om det skal gjennomføres en VVM-undersøkelse (Vejdirektoratet, 2021d). VVM står for “*Vurdering av Virkninger på Miljøet*” og det er først her det avholdes offentlige høringer og borgermøter om det potensielle veiprojektet. Her undersøker de hvordan veiprojektet vil påvirke området det skal anlegges. Det undersøkes hvilken påvirkning prosjektet har på beboerne, trafikken, dyrelivet, landskapet, kulturarven og den økonomiske delen av prosjektet. Den økonomiske delen ser på hvor dyrt prosjektet vil bli og hva vedlikeholdskostnadene vil bli i fremtiden. Det kan ta opp mot 2 år før det tas en endelig beslutning her (Vejdirektoratet, 2021e).

Siste fase er Folketingets beslutning om veiprojektet skal gjennomføres eller ikke. VVM-undersøkelsen og Vejdirektoratets resultater er det politiske beslutningsgrunnlaget som legges frem for Folketinget. Det er videre opp til dem om prosjektet skal vedtas. For hele prosessen fra ideen om et nytt veiprojekt oppstår til veiprojektet står ferdigstilt kan det ta flere år (Vejdirektoratet, 2021b).

Av de fire landene er det kun Sverige som virker å ha en egen faglig etat som ene og alene tar seg av veibyggingprosessen, uten store innvirkninger fra staten. Det skal derimot sies at Finland har begynt å se seg mer og mer over til Sverige da de ser på Sverige som det mest sammenlignbare landet sett fra et geografisk og økonomisk synspunkt (Personlig kommunikasjon, 02.03.2021). Finland har startet implementeringen av deres nye NTP som på lik linje med den svenske, og den norske for den saks skyld, tar for seg et lengre perspektiv på 12 år, sammenlignet med nåtidens løsning med årlig beslutninger (Personlig kommunikasjon,

6.3.4 – Lover og standarder

Arbeidet med å avdekke forskjeller i lover og standarder mellom landene som kan påvirke hypotesen, og dermed hovedproblemstillingen, er lite hensiktsmessig å gjennomføre. Det er opp mot 7000 forskjellige lover og standarder, og gjennom tidligere forskning er det avdekket at det er lite som tyder på at det foreligger store kostnadsendringer her. En mer detaljert gjennomgang av dette momentet er lagt til i appendikset som vedlegg 1, men vil ikke bli prioritert mer i oppgaven.

6.3.5 – Konklusjon

Funnene som er gjort i denne hypotesen viser at det er dyrere å bygge veier i Norge sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland. Et av momentene som har gått igjen flere ganger er de topografiske, geografiske og demografiske forskjellene mellom landene. Norge har en rekke utfordringer knyttet opp mot dette som nabolandene ikke trenger å tenke på i sine veibyggingsprosesser. Et særlig moment her er at Norge har en veldig spredt befolkning. Dette sammen med topografien i landet fører både til høyere kostnader og nytten knyttet til veiprojektene tilfaller, hovedsakelig, en begrenset andel av landets befolkning. Ved å finansiere veiprojekter over skatteseddelen vil personer som muligens ikke vil kjøre på de aktuelle veiene måtte betale for disse. Ved å benytte brukerfinansiering her vil det være personene som faktisk bruker veien som også betaler for den.

Veibyggingssprosessene har vist seg å være veldig variert i størrelse og omfang mellom landene. Fra Norge sine syv faser til Finland sine fire. Som det kommer frem i kapittel 6.3.3 vises det at fra tiden et prosjekt blir vedtatt, og i veibyggingsprosjekter sin del vedtatt i NTP, og frem til prosjektet står ferdigstilt opplever det en enorm stigning i kostnadene. Nøyaktig hva denne økningen er forårsaket av er prosjektspesifikt og vanskelig å gi nøyaktige svar på, men dette er noe som stadig kommer frem i rapporter og gjennom media. Kostnadsøkning er ikke lagt til grunn i vedtaket til NTP, og dermed er ikke pengene satt av for å gjennomføre disse prosjektene til denne prisen. For å forhindre at prosjekter må fjernes, kan brukerfinansiering være en metode for å dekke hele eller deler av denne kostnadsøkningen. Dette momentet styrkes gjennom funnene som er gjort i hypotese 2. Ved at politikere må nedprioritere veiprojekter fordi kostnaden blir for høy frem mot ferdigstillelse vil dette medføre brudd på valgløfter og muligheten for gjenvalg kan reduseres. Valg av

finansieringsmetode og hvilke veiprosjekter som skal prioriteres er politisk, og derfor vil hypotese 2 som nevnt forsterke funn som er gjort i denne hypotesen.

6.4 - H4: Bomstasjoner er ikke bare en finansieringskilde for veiprosjekter i Norge, men også en kilde for å redusere CO₂-utslippene og for å nå nullvekstmålet

Denne hypotesen er det knyttet lite drøfting til fra vår side om påstanden faktisk stemmer da det er uttalt fra regjeringen, samt lovfestet, at bomstasjoner også skal og kan være en kilde til å nå nullvekstmålet og redusere CO₂-utslippene (regjeringen, 2020c, s.4). I en artikkel fra april 2021 skriver regjeringen at *“Utredningen viser at det er mulig å nå målet, og at det kan gjøres med ulike kombinasjoner av virkemidler. (...) Oppsummert viser disse resultatene at følgende virkemidler har stor betydning for måloppnåelsen: bompenger/vegprising (...).”* (Samferdselsdepartementet, 2021b). Begrepene knyttet opp mot begrepet “målet” er forkortet for nullvekstmålet. Det som derimot er interessant i denne hypotesen er å se på hvorfor Norge velger å løse klimaspørsmålet på denne måten sammenlignet med hvordan våre naboland greier seg, og hvilke utfordringer som er ved metoden.

6.4.1 - Elbilers goder i bomstasjonene

I Norge i dag betaler bilister uten bombrikke full takst for å passere en bomstasjon. Bilister med bombrikke får en kostnadsreduksjon på 20%, mens elbiler per dags dato kjører gratis gjennom bomstasjonene. Dette skal etter planen endre seg da Stortinget har bestemt at elbiler skal starte å betale bompenger, men da maksimalt 50% av bompengetaksten i allerede eksisterende bommer. For fremtidige bompengefinansierte prosjekter skal taksten på elbiler være på 50% ved oppstart av inntjeningen (Norsk elbilforening, 2021). I landets største byer er det opprettet bomringer som skal bidra med å holde trafikken og de lokale utslippene under kontroll og i takt med nullvekstmålet. Bompengeinnkreving i byene har flere formål, blant annet å bidra til nullvekst i personbiltransporten samt lede til en overgang til elbiler foran biler på fossilt brennstoff. Ifølge regjeringen skal dette lede til mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp (regjeringen, 2020c, s. 4). Som nevnt tidligere viser samfunnsøkonomisk teori at det burde være en kombinasjon av statlig- og brukerfinansiering for å gi mindre kø. Dette kan være motstridende mot årsaken til at Norge i bunn og grunn innførte bompengeinnkreving, for å finansiere veiprosjekter og infrastrukturen. En overgang

til at nordmenn velger elbiler som sitt neste kjøretøy, med de elbilfordelene de i dag får, vil føre til økt trafikk og dermed økt kø. Ved at en større andel av befolkningen går over til elbiler reduserer bompengene og medfører færre veiprosjekter, dårligere kollektivtransport, sykkelveier og andre kollektivtiltak som bompengene bidrar til (regjeringen, 2020c, s. 4). I rapporten *“På veg mot et bedre bomsystem”* levert av regjeringen vises det at dersom finansieringsbidraget skal fortsette slik det er i dag vil nullvekstmålet være vanskelig å oppnå. En løsning på dette er at elbilfordelene i bompengesystemet avvikles, noe rapporten også anbefaler (regjeringen, 2020c, s. 65). Alle fritak og rabatter man oppnår ved å bytte til elbiler fører til at inntektene fra bompengene reduseres. I dag er hver andre nybil i Norge en elbil. Ved at elbiler ikke betaler bompenger bidrar de heller ikke til å betale de eksterne kostnadene som det kommer av bilkjøring (regjeringen, 2020c, s. 65), noe som er en kostnad som tilfaller de som har biler som går på fossilt brennstoff. Ved å opprettholde de godene man får ved å kjøre elbil vil et nullvekstmål knyttet til null økning i persontrafikken være vanskelig å nå. En løsning, ifølge nevnte rapport, er at det tillegges høyere avgifter på utslipp og krav til utslippsteknologier i kjøretøyene.

6.4.2 - Nullvekstmålet internasjonalt

Sverige sin trängselsskatt fungerer som en trafikkavvikling i de to byene Stockholm og Göteborg, og på dette viset reduseres de lokale utslippene i Sveriges to største byer (regjeringen, 2020c, s. 70). Danmark og Finland på sin side har ingen form for bomring rundt noen av deres byer, og dermed ikke et slikt tiltak for å holde utslippene av helse- og miljøskadelige gasser tilbake (regjeringen, 2020c, s. 70; personlig kommunikasjon, 01.03.2021). Det skal sies at Danmark vurderer å innføre periodebaserte veiavgifter som er en forhåndsbetalt avgift. For å sjekke at avgiften er betalt og gyldig skal det settes opp kameraer som er koblet til en database som registrerer om avgiften er betalt eller ikke, tilsvarende maskiner som bomstasjonene i Norge (Skatteministeriet, 2017; OECD, 2019). Selv uten slike trafikkregulerende hjelpemidler har ikke disse landene høyere klimagassutslipp per innbygger enn Norge, snarere tvert imot (Energi & Klima, 2021). Ut fra de fire landene fra denne oppgaven er Norge landet med lavest innbyggertall, men likevel med høyt klimagassutslipp per innbygger. Det kan være mange årsaker til dette, deriblant et bredere antall fornybart energi-tiltak i våre naboland.

Nullvekstmålet ble opprinnelig opprettet i Norges NTP i 2012 og innebærer *“at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange”* (Samferdselsdepartementet, 2021b). Målet har i senere tid blitt lagt til grunn i de kommende

versjonene av NTP (Samferdselsdepartementet, 2021b). Selv om målet er et “norsk” mål ønsker regjeringen at EU-kommisjonen inkluderer et nullvekstmål for private bilreiser i europeiske byområder (Samferdselsdepartementet & Nærings- og Fiskeriministeriet, 2020). Samfunnsøkonom og daglig leder i Urbanet Analyse, Bård Nordheim, (Urbanet Analyse, 2020) sier i et intervju med Teknisk Ukeblad i 2017 at å kun fokusere på å nå nullvekstmålet ikke vil gi resultater. Byer burde planlegges rundt ønsket om å oppnå nullvekstmålet (Klingenberg, 2017). Han mener Norge burde se mer mot Sverige, som uten et nullvekstmål og bomstasjoner, likevel har høyere prosentandel av innbyggerne som tar kollektivtransport, sykkel, gange og samkjøring sammenlignet med Norge. Eksempelvis er Stockholm en veldig tettbygd by med fortetting rundt knutepunkter i byen. Dette gjør det mindre lønnsomt å ta bilen sammenlignet med eksempelvis sykkel (Klingenberg, 2017). For å kunne oppnå nullvekstmålet må kollektivtransporten og tilretteleggingen til sykkel og gange forbedres. Det må være tydelige fordeler med å benytte andre fremkomstmidler enn å sette seg bak rattet (Klingenberg, 2017).

6.4.3 - Konklusjon

Som nevnt innledningsvis er det både uttalt av regjeringen og lovfestet at bomstasjoner kan brukes som kilde til å redusere CO2-utslippene og for å nå nullvekstmålet. I Vegloven §27 står det at “*Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysningane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande.*” (Veglova, 1963, §27 andre avsnitt). Det finnes derimot lite som tyder på at dette er en årsak til at Norge har større bruk av bomstasjoner enn våre naboland. Det kan derimot vise seg å være et fornuftig tiltak for å nå nullvekstmålet og bidra til å kjempe mot klimakrisen vi står ovenfor. Men i tråd med rapporten “*På veg mot et bedre bomsystem*” vil dette og finansieringen av veiprosjekter ved bruk av bomstasjoner ikke være forenlige med hverandre. At flere og flere nordmenn går over til elbiler sammenlignet med kjøretøy bestående av fossilt brennstoff viser seg å ikke hjelpe hverken på nullvekstmålet eller nedbetaling av lån som bomstasjonene skal dekke. Det har sin effekt på klima, men så lenge kjøretøyene beholder de godene de har i dag vil en reduksjon i transportveksten og flytte flere over på kollektivtransport være lite sannsynlig å oppnå.

7 - Konklusjon

I dette kapitlet vil vi knytte funnene fra de egenutviklede hypotesene opp mot hovedproblemstillingen “*hvorfor Norge i større grad bruker bompengefinansiering i sine veiprosjekter enn våre naboland*”, og gi våre tanker om disse kan være en årsak til at Norge i større grad benytter seg av brukerfinansiering i veiprosjektene sine.

I hypotese 1, som het “**i Norge er det er knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til finansiering av veiprosjekter med bompenger enn ved kun statlig støtte**”, ble det sett på om Norges bruk av brukerfinansiering økte den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved veiinvesteringer. Det ble funnet ut at Norge har knyttet lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til sine veiprosjekter sammenlignet med de andre nordiske landene. Dette på tross av resultatet i teorikapitlet som viste at ved negative eksterne effekter er brukerfinansieringen den mest lønnsomme metoden. På bakgrunn av disse funnene vil hypotesen bli forkastet og regnes ikke som en grunn til Norges høyere bruk av brukerfinansiering sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland.

Det hypotese 2, som het “**en for stor politisk dragkamp om veiprosjektene i Norge gir et større behov for bompengefinansiering**”, viste var at Norge, i motsetning til sine naboland, har en særlig politisk detaljstyrt prosess når det kommer til hvilke prosjekter som skal prioriteres. Partiene som er med på å danne en regjering skal sammen lage NTP. Denne inkluderer ofte prosjekter som partiene har avgitt i løpet av valgperioden som valgløfter. Nye Veier AS ble opprettet for å bygge veier “*bedre, raskere og billigere*” da budsjettbevilgningen i Norge ikke tillot en rasjonell fremdrift av prosjektene. Dette ble motbevist av regjeringens Produktivitetskommissjon. Ved å ha to selskaper som sammen gjør den samme jobben øker produktiviteten og da også kostnaden for flere gjennomførte prosjekter. Denne kostnaden må hentes et sted. Konklusjonen her blir da at hypotesen ikke blir forkastet, da en veldig politisk detaljstyring og innblanding i veiprosjektene kan være en årsak til at Norge i større grad har behov for brukerfinansiering i sine veiprosjekter.

Hypotese 3, som het “**forskjeller i kostnadene er en årsak til at Norge benytter i større grad brukerfinansiering i veiprosjektene sine**”, konkluderte med at det er høyere kostnader knyttet til veiprosjekter i Norge sammenlignet med de andre landene. Det ble funnet demografiske, topografiske og geografiske forskjeller mellom landene som kan forårsake denne kostnadsforskjellen. Knyttet til prosjektprosessene i Norge ble det avdekket at landet ofte opplever en markant kostnadsøkning knyttet til prosjektene sine i tiden etter at de er vedtatte. Videre konkluderes det med at kostnadsøkningene ikke er blitt lagt til grunn for

i NTP, og det finnes da lite med muligheter for å dekke disse på andre måter enn ved å benytte brukerfinansiering. På bakgrunn av disse funnene vil denne hypotesen ikke bli forkastet og den ses på som en kilde til at Norge bruker mer brukerfinansiering enn Sverige, Danmark og Finland.

I hypotese 4, som het **“Bomstasjoner er ikke bare en finansieringskilde for veiprosjekter i Norge, men også en kilde for å redusere CO2-utslippene og for å nå nullvekstmålet”**, kommer det frem at det er en uttalt politikk fra regjeringen om at bomstasjoner ikke bare er til for å finansiere veier, men også for å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet er kun knyttet opp mot de største byene i Norge og har ingen direkte sammenheng med bomstasjoner som driver med innkreving til veifinansiering. Bomstasjonene som er knyttet til nullvekstmålet er gjennom bomringene i disse byene. Det er lite som tyder på at nullvekstmålet har en sammenheng med at det er økt bruk av bomstasjoner i Norge, men at bomstasjoner ses på som enda et tiltak til å nå nullvekstmålet. Konklusjonen her blir da at nullvekstmålet ikke er en årsak til at Norge har en større mengde bomstasjoner enn våre naboland, og hypotesen vil dermed bli forkastet.

Ved å sette funnene som er gjort fra de fire ovennevnte hypotesene opp mot hovedproblemstillingen *“hvorfor Norge i større grad bruker bompengefinansiering i sine veiprosjekter enn sine naboland”* vises det at to mulige årsaker til dette er funnene fra hypotese 2 og 3. Disse viser at en politisk detaljstyrt prosess og kostnadsforskjeller mellom landene kan være årsaker til at Norge i større grad benytter brukerfinansiering enn våre naboland. Dette er også to hypoteser hvor funnene forsterker hverandre.

Det kan sies mye om bomstasjoner, men en ting er sikkert og det er at uttalt i media og folks generelle oppfatning av denne “ekstra skatten” virker å være negativ. Som oppsummert ovenfor konkluderes det med at to av hypotesene bør ses nærmere på om de er en konkret årsak til økt bruk av bompengefinansiering i norske veiprosjekter. Fra et statsvitenskapelig ståsted sier forskningen at et slikt tiltak, som innføring av bomstasjoner er, møter stor motstand før det er implementert i samfunnet. I tiden etter vil denne motstanden roe seg og en aksept for dette vil oppstå. Det er derfor forståelig at våre naboland velger å beholde sin finansieringsmetode, da implementeringen av et slikt tiltak er særdeles vanskelig, særlig i dag. For å trekke inn eksempelet brukt i teorikapitlet om bruk av skatteseddelen for å fjerne bomstasjonene, blir det ikke rettferdig at en person sittende i Finnmark skal betale for et veiprosjekt i Mandal når personen knapt kommer til å få bruke veien i løpet av livet sitt. Ved å beholde bomstasjonene kan det også bidra til at politikerne som faktisk bestemmer hvilke veiprosjekter som skal prioriteres ikke gir ut for mange valgløfter som må prioriteres. Det er

viktig å huske at tallene som er lagt til grunn i beregningen av skatteøkningen som skal til for å bli kvitt bomstasjonene er for den mengden prosjekter vi har i dag. Ved å oppleve en økning i prosjekter vil en økning i skatten igjen være nødvendig for å veie opp og unngå eventuelle bomstasjoner.

Vi har lenge vært skeptiske til tiltaket bomstasjoner og brukerfinansiering av veiprojekter, men etter endt masteroppgave har begge fått et annerledes syn på hele dette opplegget. Legges det mer vekt på nytteberegninger med brukerfinansiering og samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved planlegging av veiinvesteringer vil det også mest sannsynlig kunne øke nytten av veiprojektene med brukerfinansiering. Alternativet å dra alle kostnadene knyttet til veiprojekter over til skatteseddelen vil for mange være en dårligere avtale enn å la bomstasjonene stå. Aksepten rundt dette virker også å være noenlunde grei så fremst det holdes på et kontrollert nivå. Om dette opprettholdes er det kanskje riktig å finansiere veiprojekter i Norge med brukerfinansiering uten å måtte lage et helt nytt system for finansiering av veiprojektene.

8 - Avslutning

8.1 - Mulige feilkilder

Dette er en studie som baserer seg hovedsakelig på andres forskning og vår egne praktiske og teoretiske erfaringer. Utgangspunktet for den første delen av vår oppgave er nedfelt i ulike faglitteratur. Det er viktig å være oppmerksom på at vi alle er innehavere av en viss førforståelse i møte med ny litteratur. Dette gjør sitt til at vi oppfatter nedskrevet tekst noe ulikt, og muligens tolker den helt forskjellig fra det som var forfatterens intensjon.

Den andre delen av vår oppgave har også klare rom for feilkilder. Her er det benyttet intervjuer hvor potensielle feilkilder kan komme fra unøyaktige spørsmål, misforståelser og hukommelsen med tanke på om man får med seg alt når det ikke benyttes video- eller lydopptak. I vårt tilfelle ble transskriptet oversendt til intervjuobjektene hvor de kunne se over, endre og godkjenne slik at alle misforståelser og uklårheter kunne ordnes opp i.

For intervjurundene fikk vi ikke kontakt med alle partene vi ønsket, og fikk derfor ikke samlet inn all den informasjonen vi ønsket gjennom intervjurundene. Det er også lite med god dokumentasjon og sammenligning med våre naboland som har gjort det vanskeligere å oppdrive gode kilder for informasjonen vi trenger. Det har derfor blitt brukt en sammensetning av diverse kilder der det har vært nødvendig.

8.2 - Bidrag til videre forskning

Da oppgaven er kvalitativ begrenser dette muligheten for å gå dypere inn og gjøre store selvstendige tallberegninger på bakgrunn av hypotesene. For å gjennomføre en kvantitativ oppgave er det behov for at en kvalitativ forskning allerede ligger til grunn. Da oppgaven ble skrevet fantes det ingen forskning som baserte seg på oppgavens hovedproblemstilling og en kvalitativ oppgave var dermed vanskelig å gjennomføre. I denne oppgaven har vi utviklet og presentert fire forskjellige hypoteser som kan gi et svar på vår hovedproblemstilling om *“hvorfør Norge i større grad bruker bompengefinansiering i sine veiprosjekter enn våre naboland”*. Hypotesene er drøftet om det er mulig å koble dem opp mot vår hovedproblemstilling, og ved en senere anledning er det mulig å bruke en eller flere av disse til å gi et kvantitativt svar på hovedproblemstillingen.

9 - Kilder

- Anchin, K. (2018). *Bompenger i Norge 1930-2017* (Masteroppgave). Institutt for arkeologi, konservering og historie. Oslo. Hentet fra https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/66561/Masteroppgave-Konstantin-Anchin_H-st-2018.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- Arbeiderpartiet. (2017). *Arbeiderpartiets alternative budsjett 2017*. Hentet fra https://res.cloudinary.com/arbeiderpartiet/image/upload/v1/ievv_filestore/d650a11338ef4bce899c3991930165baf29b4a8c0a574e4ead29861157229951
- Bane NOR. (2020, 24. april). Hva er grunnnerverv? Hentet fra <https://www.banenor.no/Prosjekter/grunneiereoggrunnnerverv/hva-er-grunnnerverv/>
- Bentzrød, B. H. T. E. (2011). Møtt av latter i Sverige. *Aftenposten*. Hentet fra <https://www.aftenposten.no/norge/politikk/i/dmmWj/moett-av-latter-i-sverige>
- Bergskaug, E. (2019). *Bompengeboka: Politikk, sirkus & motstand*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS.
- Beyer-Olsen, A. & Svendsen, F. (2012, 23. september). Se den hysteriske ordfører-rappen. *VG*. Hentet fra <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/l61ke/se-den-hysteriske-ordfoerer-rappen>
- Bolstad, J., Svendsen, H. R. & Fondenes E. (2019, 29. mai). Drapstrusler, trafikksabotasje og hærverk: Slik er den skitne siden av bompengeopprøret. (*NRK*). Hentet fra <https://www.nrk.no/vestland/drapstrusler-trafikksabotasje-og-haerverk-slik-er-den-skitne-siden-av-bompengeopproret-1.14567366>
- Borge, K. & Knutsen, S. (2005). *Norsk vegpolitikk etter 1960: stykkevis og delt?*. Oslo: Cappelen.
- Borger, D., B. & Proost S. (2012). A political economy model of road pricing. Hentet fra <https://www.economics.uci.edu/files/docs/thdworkshop/s10/borger2.pdf>
- Bymiljopakken. (06.02.2020). Rushtidsavgiften forsvinner på mandag. Hentet fra <https://bymiljopakken.no/rushtidsavgiften-forsvinner-pa-mandag/>
- Christiansen, P. (2020, 25. juli). Transportpolitikk med konsekvenser for ... politikerne. (Samferdsel). Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/forskning/transportpolitikk-med-konsekvenser-for-politikerne-article34587-2205.html>
- Eilertsen, R. (2016). *Nye Veier AS - privatisering på ville veier*. (De Facto). Hentet fra <https://www.de-facto.no/wp-content/uploads/2016/11/Nye-veier-notat-oppdater.pdf>
- Energi og Klima. (2021, 13. januar). Utslippfordelingen. Hentet fra

- <https://energiogklima.no/klimavakten/utslipp-per-innbygger/>
- Faldet, A. (2004). *Forebyggende barnevern og tverrfaglig samarbeid i bydel Sagene Torshov: en undersøkelse av ansattes erfaringer og opplevelser og forslag til forbedringer*. Hentet fra <https://www.duo.uio.no/handle/10852/31569?show=full>
- Finansdepartementet. (2013). *Statsbudsjettet*. (1 S). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/9186d4ba455843dfa0d4b0c6b6ec087f/no/pdfs/prp201320140001guldddpdfs.pdf>
- Finansdepartementet. (2014). *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv.* (Rundskriv R109/14). Hentet fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste_r_109_2014.pdf
- Finansdepartementet. (2019). *Skattesatser 2020*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/skattesatser-2020/id2671009/>
- Finansdepartementet. (2020). *Statens inntekter og utgifter*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/e1ebc66904094926b9d42177ffcb2e4e/faktaark_statens_inntekter_og_utgifter.pdf
- Finansdepartementet. (2021). *Marginalskatt i Sverige och internationellt - Ekonomifakta*. Hentet fra <https://www.ekonomifakta.se/fakta/skatter/skatt-pa-arbete/marginalskatt/>
- Finnish Transport Agency. (2010). *Road Planning Process* (Brosjyre). Hentet fra https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/esite_2010_road_planning_process.pdf
- FN. (2014). CO2-utslipp per innbygger. Hentet fra <https://www.fn.no/Statistikk/CO2-utslipp-per-innb>
- FN. (27.05.2019). Danmark. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/danmark>
- FN. (04.05.2020). Sverige. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/sverige>
- FN. (08.02.2021a). Norge. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/norge>
- FN. (20.01.2021b). Finland. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/finland>
- Færdselsstyrelsen. (27.01.2020). Styrelsens oppgaver. Hentet fra <https://www.fstyr.dk/da/Om-styrelsen/Organisationen#styrelsens-opgaver>
- Hagen, P., K. & Pedersen, R., K. (2014). *Brukeravgifter i veisektoren*. (Concept rapport 42). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_42_web_norsk_A4.pdf/676e1c79-ed20-4a07-9d5b-faa54b6bf81e
- Hallanaro, L. E. (2011). Nature in Finland. Hentet fra <https://finland.fi/life-society/nature-in-finland/>

- Halse, H., A. & Fridstrøm, A. (2018). Jakten på den forsvunne lønnsomhet - Om norske veiprojekters manglende samfunnsøkonomiske avkastning. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47672>
- Hovland, M., K. (29.09.2019). Kronesvekkelse gir ny Oljefondet-rekort: - Vi burde nok være litt forsiktige. Hentet fra <https://e24.no/boers-og-finans/i/EWq9ja/kronesvekkelsen-gir-ny-oljefondet-rekort-vi-burde-nok-vaere-litt-forsiktige>
- Indreøy, R. (09.01.1990). Bergen liker bomring. *Aftenposten*.
- King, D., Manville, M. & Shoup D. (2007). For whom the road tolls; The politics of congestion pricing. *Accessmagazine*. S. 2 & 7. Hentet fra <https://www.accessmagazine.org/wp-content/uploads/sites/7/2016/02/Access-31-02-For-Whom-the-Road-Tolls.pdf>
- Klingenberg, M. (25.07.2017). Derfor velger svensker oftere bort bilen enn nordmenn. Hentet fra <https://www.tu.no/artikler/derfor-velger-svensker-oftere-bort-bilen-enn-nordmenn/398185>
- KrF. (2021). Bompenger. Hentet fra <https://krf.no/politikk/transport-og-kommunikasjon/bompenger/>
- Lindberg, G. (2015). Kan et vegselskap hjelpe Produktivitetskommissjonen? Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/nr-2/kan-et-veg-selskap-hjelpe-produktivitets-kommissjonen-article32975-2173.html>
- McKinsey. (2016). Kostnadsforskjell i veibygging mellom Norge og Sverige. Hentet fra <https://docplayer.me/24529436-Kostnadsforskjell-i-veibygging-mellom-norge-og-sverige-nye-veier.html>
- Miljødirektoratet. (2021). *Nullvekstmål for personbiltransporten*. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/klimatiltak-for-ikke-kvotepliktige-utslipp-mot-2030/transport/nullvekstmal-for-personbiltransporten/>
- Ministry of Transport and Communication. (2021). Transport and Communications policy. Hentet fra <https://www.lvm.fi/en/areas-of-expertise>
- Norden. (2020a). Fakta om Norge. Hentet fra <https://www.norden.org/no/information/fakta-om-norge>
- Norden. (2020b). Fakta om Sverige. Hentet fra <https://www.norden.org/no/information/fakta-om-sverige>
- Norsk elbilforening. (2021). Bompenger. Hentet fra <https://elbil.no/elbil-fordeler/bompenger/>
- NRK. (30.08.2018). *Bompengelopprør: (Debatten)*. Hentet fra <https://tv.nrk.no/serie/debatten/201808/NNFA51083018/avspiller>

- NRK. (10.05.2019). *Ingen av partiene på Stortinget vil beholde dagens bompengordning*. Hentet fra <https://www.nrk.no/norge/ingen-av-partiene-pa-stortinget-vil-beholde-dagens-bompengordning-1.14544395>
- NTNU. (2021a). Bakgrunn for opprettelsen av Concept-programmet. Hentet fra <https://www.ntnu.no/concept/bakgrunn>
- NTNU. (2021b). Concept. Hentet fra <https://www.ntnu.no/concept>
- NTNU. (2021c). Concept Rapport. Hentet fra <https://www.ntnu.no/concept/concept-rapportserie>
- Nye Veier AS. (2021a). Nye Veier. Hentet fra <https://www.nyeveier.no>
- Nye Veier AS. (2021b). Ofte stilte spørsmål. Hentet fra <https://www.nyeveier.no/om-oss/ofte-stilte-sporsmal/>
- OBV. (2021). Planlegging. Hentet fra <https://www.bedrevei.no/planlegging/>
- Odeck, J. & Bråthen, S. (2002). Toll financing in Norway: The success, the failures and perspectives for the future. *Transport policy*, volume 9 (issue 3), 259-260. Hentet fra <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X02000306>
- OECD. (2010). Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050. Hentet fra <https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49996793.pdf>
- OECD. (2019). Towards green growth. Hentet fra <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/3093cb23-en/index.html?itemId=/content/component/3093cb23-en>
- Piarc. (2012). Denmark. Hentet fra <https://www.piacr.org/ressources/documents/88,danemark.pdf>
- Produktivitetskommissjonen. (2015). *Produktivitet - grunnlag for vekst og velferd*. (NOU 2015:1). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/ef2418d9076e4423ab5908689da67700/nou/pdfs/nou201520150001000dddpdfs.pdf>
- Produktivitetskommissjon. (2021). *Om kommisjonen*. Hentet fra <https://produktivitetskommissjonen.no/om-kommisjonen/>
- Raaum, P. (2020). Bompenginntektene øker med 25 prosent i 2020. Hentet fra <https://motor.no/bompenger-knut-arild-hareide-nyheter/bompenginntektene-oket-med-25-prosent-i-2020/172633>
- Regioner. (2021). Om de fem regioner. Hentet fra <https://www.regioner.dk/services/om-de-fem-regioner>
- Regjeringen. (23.08.2019). Statsministerens forslag til enighet mellom de fire

- regjeringspartiene. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/3200c580424a49a28409a84b04fde99d/190823statsministerensforslag.pdf>
- Regjeringen. (2020a, 08. juni). Videreutviklet nullvekstmål fastsatt. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/videreutviklet-nullvekstmal-fastsatt/id2705422/>
- Regjeringen. (2020b). NOU 2020:15. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/3b37c1baa63a46989cb558a65fccf7a1/no/pdfs/nou202020200015000dddpdfs.pdf>
- Regjeringen. (2020c). På veg mot et bedre bomssystem. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/cbeb78d09109475aba2bfa9df488971a/1409utvalgsrapport-framtidige-inntekter-i-bomringene.pdf>
- Røed, G. (2018a, 23. august). Politikerne får kalde føtter: Enormt bompengeroprør i Stavanger. (Motor) Hentet fra <https://motor.no/bompenger-samferdsel/enormt-bompenger-oppror-i-stavanger/103580>
- Røed, G. (2018b, 20. oktober). “Bomringenes far” er opprørt: “I dag ville jeg sagt klart nei til bomring”. (Motor). Hentet fra <https://motor.no/bompenger-samferdsel/i-dag-ville-jeg-sagt-klart-nei-til-bomringer/104863>
- Røed, G. (2018c, 01. juni). Slik brukes bompenger i Oslo: 75 milliarder brukes IKKE på vei og bil. (Motor) Hentet fra <https://motor.no/75-milliarder-brukes-ikke-pa-vei-og-bil/101745>
- Samferdselsdepartementet. (2015a). *Veireform fremmet i statsråd; Mer effektiv og helhetlig veiutbygging*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/veireform-fremmet-i-statsrad-mer-effektiv-og-helhetlig-veiutbygging/id2406982/>
- Samferdselsdepartementet. (2015b). *Melding til Stortinget*. (25). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/fa9a90ec1eda4c6a9215b6c803f88f8f/no/pdfs/stm201420150025000dddpdfs.pdf>
- Samferdselsdepartementet. (2020). *Proposisjon til Stortinget*. (1 S). Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/27e7aad20ce14f48bf290af31819c55f/no/pdfs/prp202020210001_sdddpdfs.pdf
- Samferdselsdepartementet & Nærings- og Fiskeministeriet. (2020). *Norge med innspill til EU-kommisjonens nye mobilitetsstrategi*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/norge-med-innspill-til-eu-kommisjonens-nye-mobilitetsstrategi/id2784015/>

- Samferdselsdepartementet. (2021a). *Norge er elektrisk*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/faktaartikler-vei-og-ts/norge-er-elektrisk/id2677481/
- Samferdselsdepartementet. (2021b). *Byvekstavtaler, belønningsordningen, og bymiljøavtaler*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/belonningsordningen-bymiljoavtaler-og-byvekstavtaler/id2571977/>
- Skatteetaten. (2021). Maksimale effektive marginale skattesatser. Hentet fra <https://www.skatteetaten.no/satser/maksimale-effektive-marginale-skattesatser/>
- Skatteministeriet. (2017). Vejafgifter. Hentet fra <https://www.skm.dk/media/6070/faktaark-vejafgifter.pdf>
- Skatteministeriet. (2021). Marginalskatteprocenter 1993-2021. Hentet fra <https://www.skm.dk/skattetal/satser/tidsserier/marginalskatteprocenter-1993-2021/>
- Solberg, G. M. (27.02.2020). Dansk transportforsker slakter norsk transportplanlegging. Hentet fra <https://www.tu.no/artikler/dansk-transportforsker-slakter-norsk-transportplanlegging/486069>
- Statistisk Sentralbyrå. (4. kvartal, 2020). Befolkningen. Hentet fra <https://www.ssb.no/befolkning/faktaside/befolkningen>
- Statistisk Sentralbyrå. (25.03.2021a). Bilparken. Hentet fra <https://www.ssb.no/bilreg>
- Statistisk Sentralbyrå. (08.02.2021b). Lønn. Hentet fra <https://www.ssb.no/lonnansatt>
- Statens vegvesen. (2012). *Effektivisering av planlegging. Forprosjekt*. (NPRA Rapport nr. 88). Hentet fra <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2507935/Effektivisering%20Rapport%2010%20April%202012%20%282%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Statens Vegvesen. (2017). *Bygging av store veganlegg i Norden - Sammenligning av kostnader*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/1964012/binary/1198416?fast_title=Skandinavisk_vegbygging.pdf
- Statens vegvesen. (2019a). Bompengeskilling i 2017. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2580830/binary/1310370?fast_title=Årsrapport+bompengeskilling+i+2017.pdf
- Statens vegvesen. (2019b). *Veg- og gateutforming*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61414
- Statens vegvesen. (2020a). Bompengeskilling i 2019. Hentet fra

- https://www.vegvesen.no/_attachment/3125248/binary/1388471?fast_title=Årsrapport+bompengeinnkreving+2019.pdf
- Statens vegvesen. (2021a, 4, mars). Stadig flere er positive til bompenger. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/oslo/stadig-flere-er-positive-til-bompenger>
- Statens vegvesen. (2020b). Bompengeinnkreving i 2018. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2906506/binary/1359698?fast_title=2018-Rapport_om_bompengeinnkreving-ver1.0.pdf
- Statens vegvesen. (2021b). Om Statens Vegvesen. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/om-statens-vegvesen>
- Stortinget. (2021). Veien fram mot et statsbudsjett. Hentet fra <https://www.stortinget.no/no/Stortinget-og-demokratiet/stortinget-undervisning/videregaende-skole/veien-fram-mot-et-statsbudsjett/>
- Strand, A., Olsen, S., Leiren, M. D. & Halse, A. H. (2015). Norsk Vegplanlegging: Hvilke hensyn styrer anbefalinger. *Concept Rapport 43*. s. 1. Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/131659_Concept_43_web_norsk+NY.pdf/b2d2e89b-74c1-471e-aad3-7306ad033f4b
- Strand, A. (11.05.2016). Veireform basert på påstander. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/kommentarer/veireform-basert-pa-pastander-article33344-2215.html>
- Thronsen, M. (06.01.2021). Elbilåret 2020: Desember ble ny rekordmåned. Hentet fra <https://elbil.no/elbilaret-2020-desember-ble-ny-rekordmaned/>
- Tiehallinto. (2003). *Tiehallinnon selvityksiä - 44/2003*. Hentet fra <https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-vuodettietyypivaihtoehdot.pdf?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-QwRpA86Das>
- Torkildsen, D. (2017). *Velgerne kan glemme Aps løfter*. Hentet fra <https://hoyre.no/arkiv/arbeiderpartiet-samferdsel-og-nasjonal-transportplan-ntp/>
- Tradingeconomics. (2021). Finland personal income tax rate. Hentet fra <https://tradingeconomics.com/finland/personal-income-tax-rate>
- Trafikverket. (2015). Norrbotniabanan, delen Skellefteå-Piteå - Förslagshandling. Hentet fra https://www.trafikverket.se/contentassets/c7281b616566416ab8e3ae6689910ad/s-p/kap.1_inledning.pdf
- Trafikverket. (01.04.2019). Vår verksamhet. Hentet fra

- <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/>
- Trafikverket. (2021). *Vägars och gators utformning*. Hentet fra <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT02.pdf>
- Urbanet Analyse. (2020). Om Urbanet Analyse. Hentet fra <https://urbanet.frb.io/om-oss>
- Vägverket. (2005). *Vägutredning (Brosjyre)*. Hentet fra <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364289/FULLTEXT01>
- Veglova. (1963). Lov om vegar (LOV-1963-06-21-23). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23>
- Vejdirektoratet. (12.02.2021a). Om os. Hentet fra <https://www.vejdirektoratet.dk/sektion/om-os>
- Vejdirektoratet. (01.02.2021b). Vi planlægger vejene. Hentet fra <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/vi-planlaegger-vejene#0>
- Vejdirektoratet. (2021c). Vi planlægger vejene. Hentet fra <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/vi-planlaegger-vejene#1>
- Vejdirektoratet. (2021d). Vi planlægger vejene. Hentet fra <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/vi-planlaegger-vejene#2>
- Vejdirektoratet. (2021e). Vi planlægger vejene. Hentet fra <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/vi-planlaegger-vejene#3>
- Vejregler. (2012). *Planlægning af veje og stier i åbent land*. Hentet fra <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd20170136>
- Welde, M., Bråthen, S., Rekdal J. & Zhang, W. (2016). *Finansiering av vegprosjekter med bompenger. Behandling av og konsekvenser av bompenger i samfunnsøkonomiske analyser*. (Concept Rapport 49). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/CONCEPT_49_norsk_web.pdf/6226437f-440c-4bff-93d2-e14e947b152c?version=1.0
- Welde, M., Eliasson, J., Odeck, J. & Börjesson, M. (2013). *Planprosesser, beregningsverktøy og bruk av nytte.kostnadsanalyser i vegsektor*. (Concept Rapport 33). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_rapport_nr_33.pdf
- Welde, M. & Nyhus, H. O., (2019). *Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske og svenske transportplaner*. (Concept arbeidsrapport 2019-1). Hentet fra <https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262021752/Lønnsomhet+i+norske+og>

[+svenske+transportplaner_rapport-mwZRiWdY.pdf/4e1f12b5-44fc-4985-a0c0-6517e682afb2?version=1.0](https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/NORSK_rapport_web_A4_nr39_ny0307_farge.pdf)

Welde, M., Samset, K., Andersen, B. & Austeng, K. (2014). *Generell modell som illustrerer kostnadsutviklingen i tidligfasen i prosjekter*. (Concept Rapport 39). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/NORSK_rapport_web_A4_nr39_ny0307_farge.pdf

Kildeliste tabeller og figurer

Tabell 1: Welde, M. & Nyhus, H., O. (2019). *Gjennomsnittlig lønnsomme veiprosjekter mellom Norge og Sverige*. Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262021752/Lønnsomhet+i+norske+og+svenske+transportplaner_rapport-mwZRiWdY.pdf/4e1f12b5-44fc-4985-a0c0-6517e682afb2?version=1.0

Tabell 2: Samferdselsdepartementet. (2020). *Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/27e7aad20ce14f48bf290af31819c55f/no/pdfs/prp202020210001_sdddpdfs.pdf.

Tabell 3: Statens vegvesen. (2017). *Korrigerte forhold for veiprosjektene*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/1964012/binary/1198416?fast_title=Skandinavisk_vegbygging.pdf

Tabell 4: Statens vegvesen. (2019). *Oppsummering av standardkrav for ulike dimensjoneringsklasser*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61414

Tabell 5: Statens vegvesen. (2019). *Forklaring av forkortelser*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61414

Tabell 6: Statens vegvesen. (2019). *Dimensjoneringsklasser for nasjonale hovedveger*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61414

Tabell 7: Statens vegvesen. (2019). *Dimensjoneringsklasser for øvrige hovedveger og andre veger*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61414

Tabell 8: Trafikverket. (2021). *Beddmått motorvæg*. Hentet fra <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT02.pdf>

Figur 1: Statens Vegvesen. (2020a). *Bompengeutviklingen fra 1960-2017*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/3125248/binary/1388471?fast_title=Årsrapport+bompengeneinnkreving+2019.pdf

- Figur 6:** Produktivitetskommissjonen. (2015). *Samfunnsøkonomisk netto nytte av veiinvesteringer*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2015-1/id2395258/?ch=19>
- Figur 7:** Christiansen, P. (2020). *Tilfredshet med transporttilbudet etter bostedskommune*. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/forskning/transportpolitikk-med-konsekvenser-for-politikerne-article34587-2205.html>
- Figur 8:** Christiansen, P. (2020). *Holdning til ulike samferdselstiltak etter bostedskommune*. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/forskning/transportpolitikk-med-konsekvenser-for-politikerne-article34587-2205.html>
- Figur 10:** FN. (2021a). *Befolkningstetthet i Norge*. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/norge>
- Figur 11:** FN. (2020). *Befolkningstetthet i Sverige*. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/sverige>
- Figur 12:** FN. (2021b). *Befolkningstetthet i Finland*. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/finland>
- Figur 13:** FN. (2019). *Befolkningstetthet i Danmark*. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/danmark>
- Figur 14:** FN. (2021b). *Landskapstyper i Norden*. Hentet fra <https://www.fn.no/Land/finland>
- Figur 15:** Welde, M., Eliasson, J., Odeck, J. & Börjesson, M. (2013). *De ulike fasene i et veiprosjekt*. Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_rapport_nr_33.pdf
- Figur 16:** Trafikverket. (2011). *Faser i de svenske veg- og jernbaneprosjektene*. Hentet fra <https://www.trafikverket.se/contentassets/4e28a9f7d95d443093f9f73e2f10ee34/arkiv/informationsbroschyr-infor-samrad.pdf>
- Figur 17:** Transport- Bygnings- og Boligministeriet. (2017). *Planleggings- og økonomimodellen*. Hentet fra <https://www.trm.dk/media/4044/ny-ny-anlaegsbudgettering-hovednotat-dec-2017.pdf>
- Figur 18:** Welde, M., Samset, K., Andersen, B. & Austeng, K. (2014). *Generell modell som illustrerer kostnadsutviklingen i tidligfasen i prosjekter*. https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/NORSK_rapport_web_A4_nr39_ny0307_farge.pdf
- Figur 19:** Statens vegvesen. (2019). *Tverrprofil H3, veggbredde 23 m (mål i m)*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61414
- Figur 20:** Trafikverket. (2021). *Typeseksjoner för motorväg på landsbygd*. Hentet fra <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT02.pdf>
- Figur 21:** Vejregler. (2012). *Halvt basistværprofil for en 4-sporet motorvej med en*

planlægningshastighed på 130 km/h. Hentet fra

<http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd20170136>

Figur 22: Vejregler. (2012). *Basistværprofilen for 4-sporet vej med en planlægningshastighed på 100 km/h. Hentet fra*

<http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd20170136>

Figur 23: Tihellinto & the Finnish Transport Infrastructure Agency. (2003). *Tverrsnitt av en smal firefelts sentralvei. Hentet fra* <https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831->

[vuudettietyypivaihtoehdot.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-vuudettietyypivaihtoehdot.pdf)

[?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-](https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-)

[QwRpA86DAs](https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-QwRpA86DAs)

Figur 24: Tihellinto & the Finnish Transport Infrastructure Agency. (2003). *Motorvei*

tverrsnitt. Hentet fra <https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831->

[vuudettietyypivaihtoehdot.pdf?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXT](https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-vuudettietyypivaihtoehdot.pdf?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXT)

[kqo--e8fRKQIL8qP2-QwRpA86DAs](https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-vuudettietyypivaihtoehdot.pdf?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtILkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-QwRpA86DAs)

Appendix

Vedlegg 1 - Krav og standarder i Norge, Sverige, Finland og Danmark

I Norge deles hovedveiene inn i to forskjellige kategorier, nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger som vist i tabell 4 og 5 under “Vegtype”. Veiene blir igjen inndelt i forskjellige dimensjoneringsklasser. Hvilken dimensjoneringsklasse veien havner i avhenger av veiens ÅDT-verdi. ÅDT er forkortet for årlig døgntrafikk og viser et estimat av gjennomsnittstallet av forventede biler som passere på denne veien gjennom et døgn. Det er Statens vegvesens Håndbok “N100 Veg- og gateutforming” fra 2019 som fastsetter standardkravene knyttet til de forskjellige dimensjoneringsklassene av veiene (Statens Vegvesen, 2019b, s. 31-32).

	H1	H5	H3	Hø1	Hø2	Lokale veger	Øvrige lokal- veger
Vegtype	H/Hø	H/Hø	H/Hø	Hø	Hø	L1	L2
ADT	< 6'	6'-12'	> 12'	< 4'	< 12'	< 1,5'	< 300
Fartsgrense [km/t]	80	90	110	80	60	80 / 60	50
Tverrprofil [m]	9	12,5	23	7,5	7,5	7,5	3,5-4,5
Skulder 1 [m]	1	1,5	2,75	0,75	0,75	0,5	0,5
Kjørefelt 1 [m]	3,25	3,5	3,5 / 3,5	3	3	2,75	3,5
Indre skulder 1 [m]		0,5	0,75				
Skille kjørefelt [m]	0,5 FM	1,5 MR	2 MR				
Indre skulder 2 [m]		0,5	0,75				
Kjørefelt 2 [m]	3,25	3,5	3,5 / 3,5	3	3	2,75	
Skulder 2 [m]	1	1,5	2,75	0,75	0,75	0,5	0,5
Alternativ utforming [m]				4		4	
Min. horisontalkurveradius [m]	250	400	800	225	125	225	60
Min. klotoide [m]	125	170	260	115	75	115	
Stopsikt [m]	115	160	227	105	65	105	45
Δst1 (stigning)	-9	-14	-20	-10	-4	-10	
Δst2 (fall)	12	20	26	15	5	15	
Motesikt [m]				220		220	100
Forbikjøringssikt [m]	600			600			
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	2 800	5 300	11 000	2 300	900	2300	1100
Min. vertikalkurveradius, lav [m]	1 900	2 300	3 700	1 000	600	1000	400
Maks. overhøyde [%]	8	8	7,5	8	8	8	8
Maks. stigning [%]	6	6	5	8	6	8	8
Maks. resulterende fall [%]	10	10	9	11,3	10	11,3	11,3
Min. resulterende fall [%]	2	2	2	2	2	2	2
Kryssløsning	T	P ev.T	P	T,R	T,X,R	T	
Avstand mellom kryss [m]	500	1 000	5 000				
Min. horisontalkurveradius [m]	450	700		400 (T)	200 (T,X)		
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	7 100	12 400		5 500	2 200	5500	
Avkjørsler	B	AF	AF	B	B	T	T
Avstand mellom stopplommer [km]	5	5					
Forbikjøring							
Eget- eller motg. felt	M	E	E	M			
Belysning	I	B	B	I	I/B	I	
Dimensjonerende kjøretøy	MVT	MVT	MVT	VT/MVT	VT/MVT	VT/L	L
Dimensjonerende kjøremåte	A	A	A				

Tabell 4: Oppsummering av standardkrav for ulike dimensjoneringsklasser. Fra “Håndbok N100 Veg- og gateutforming” av Statens Vegvesen, 2019b, s. 32. (<https://www.vegvesen.no/attachment/61414>).

Vegtype H1, H5, H3 = Nasjonale og øvrige hovedveger Hø1-Hø2 = Øvrige hovedveger	Belysning B = Krav om belysning I = Ikke belysning	Avkjørsel B = Begrens AF = Avkjørselsfri T = Tillates	Forbikjøring M = forbikjøring i motgående kjørefelt E = forbikjøring i egne forbikjøringsfelt
Kryssløsning T = T-kryss X = X-kryss R = Rundkjøring P = Planskilt kryss	Skille mellom kjøretøyn FM = Forsterket midtoppmerking MR = Midtdeler med midtrekkverk		Dimensjonerende kjøretøy-måte VT = Vogntog MVT = Modulvogntog L = Lastebil A/B/C = Kjøremåte A, B eller C

Tabell 5: Forklaring av forkortelser. Fra “Håndbok N100 Veg- og gateutforming” av Statens Vegvesen, 2019b, s. 32. <https://www.vegvesen.no/attachment/61414>).

Som vist i tabell 4 ser vi at det er en rekke krav til veier i Norge. Det stilles nøye krav til blant annet veiens størrelse, stoppsikt, møtesikt, forbikjøringssikt, avkjørsler, forbikjøring og belysning.

ADT	< 6 000	6 000 - 12 000	>12 000
Fartsgrense (km/t)	80 (90)	90	110
Dimensjoneringsklasse	H1	H5	H3
Vegbredde (m)	9	12,5	23

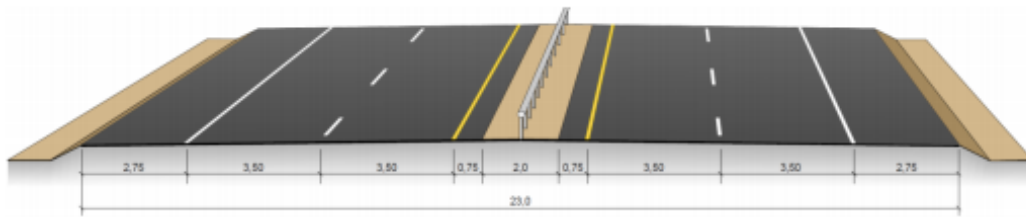
Tabell 6: Dimensjoneringsklasser for nasjonale hovedveger. Fra “Håndbok N100 Veg- og gateutforming” av Statens Vegvesen, 2019b, s. 31. (<https://www.vegvesen.no/attachment/61414>).

ADT	< 4000	< 12 000
Fartsgrense (km/t)	80	60
Dimensjoneringsklasse	Hø1	Hø2
Vegbredde (m)	7,5 (4)	7,5

Tabell 7: Dimensjoneringsklasser for øvrige hovedveger og andre veger. Fra “Håndbok N100 Veg- og gateutforming” av Statens Vegvesen, 2019b, s. 31. (<https://www.vegvesen.no/attachment/61414>).

Tabell 6 og 7 viser de forskjellige dimensjoneringsklassene innenfor nasjonale hovedveger og klassene for øvrige hovedveger og andre veger. Slik vi leser av tabellen påvirker ÅDT-verdien på veiene hvilken vegbredde den skal ha og dermed også fartsgrensen på veiene.

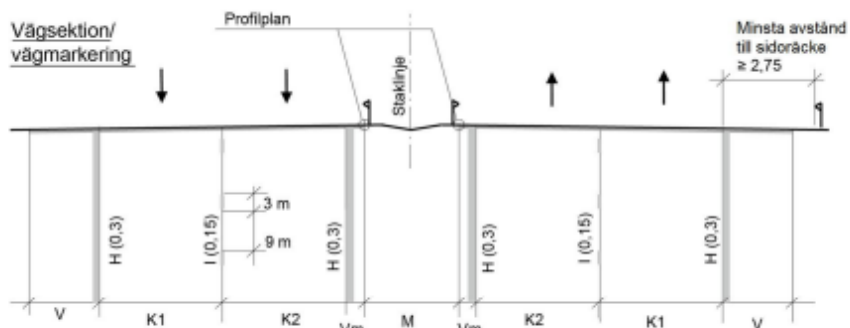
En motorvei som har en ÅDT > 12 000 og en fartsgrense på 110 km/t skal ifølge tabellene ovenfor ha en tverrprofil, eller total bredde av veien, på 23 meter. Disse 23 meterne er fordelt på veiskuldere på 2,75 meter, 4 kjørefelt hvor alle er på 3,5 meter, en indre skulder på 0,75 meter, og en midtrabatt på 2 meter. Dette kommer tydelig frem i figur 19 nedenfor.



Figur 19: Tverrprofil H3, vegbredde 23 m (mål i m). Fra “Håndbok N100 Veg- og gateutforming” av Statens Vegvesen, 2019b, s. 39. (<https://www.vegvesen.no/attachment/61414>).

Det er særegne krav knyttet til utforming av bruer og tunneler som ikke er nedfelt i Statens Vegvesens håndbok N100. Disse kravene kommer frem i håndbok “N400 Bruprosjektering” og “N500 Vegtunneler”.

De svenske reglene for hvordan veg- og gateutforming skal foregå kommer frem i Trafikverkets publikasjon 2021:001 “Vägars och gators utformning”. I rapporten kommer det frem at en motorvei i Sverige skal utformes som separate veibaner for motgående trafikk og veibanene skal være adskilt med en “mittremsa” som i de fleste tilfeller består av et gressområde som skiller veibanene. Dette er til for å forhindre at møtende trafikk kan komme over i hverandres kjørebane og dermed øke trafikksikkerheten (Trafikverket, 2021, s. 49-50).



Figur 20: Typeseksjoner for motorveg på landsbygd. Fra Vägars och gators utformning av Trafikverket, 2021, s. 50. (<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT02.pdf>).

	K1 (yttre kørfält) (m)	K2 (inre kørfält) (m)	Vm (mitt-vägren) (m)	V (vägren) (m)	M *) (mittremsa) (m)	Räffling **) (se kap. 13.2.1.7.2)
Nybyggnad						
Väg ≤ 110 km/h	3,5	3,5	0,5	2,0	2,5	Vägren
Väg 120 km/h	3,5	3,5	0,5	2,75	2,5	
Bro ≤ 110 km/h	3,5	3,5	0,5	2,0		
Bro 120 km/h	3,5	3,5	0,5	2,75		
Tunnel ≤ 110 km/h	3,5	3,5	1,0	2,0		

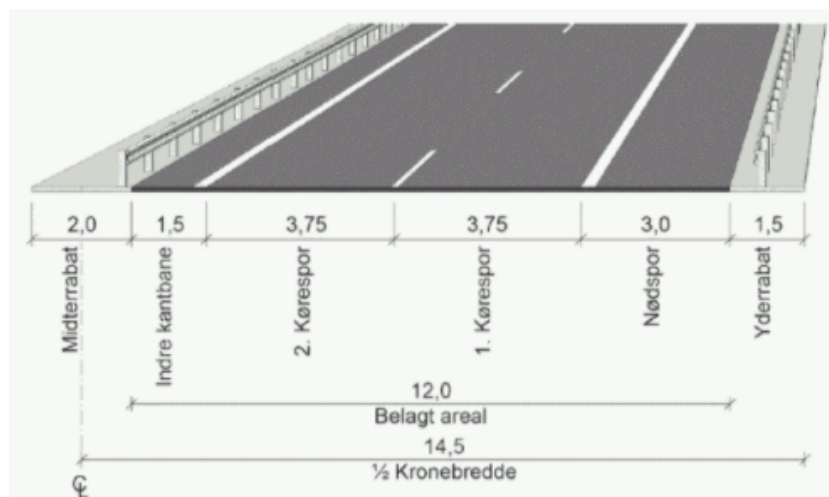
*) Undantag: Mittremsans bredde får ved behov økas for å inrymme eksempelvis brostød, belysning eller driftvåndsplate. Mittremsans bredde får ved behov økas av vègarkitektoniska och naturmiljømæssiga skål, for å spara naturliga terrångformationer, unika tråed etc. Undantag ska motiveras och godkånnas av Bestållaren.

**) Undantag får gøres i de fall restriktioner med hånsyn till buller finns efter godkånnande av Bestållaren.

Tabell 8: Breddmått motorvæg. Fra Vægars och gatørs utforming av Trafikverket, 2021, s. 51. (<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT02.pdf>).

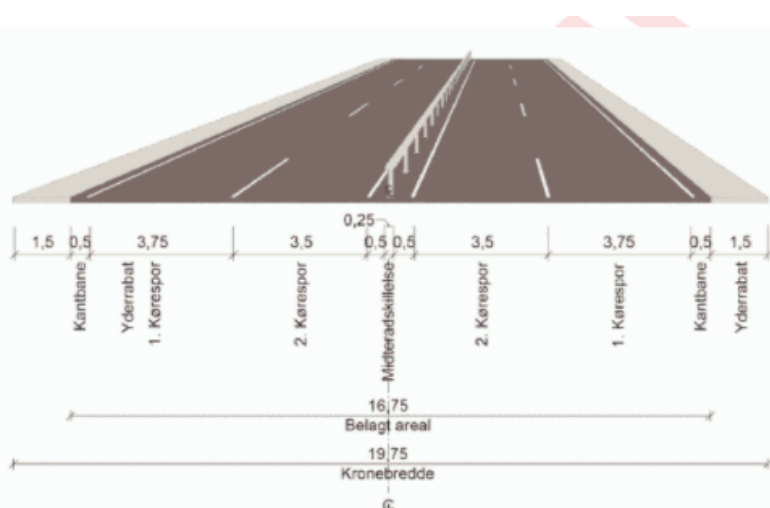
Det fremgår ikke av publikasjonen at ÅDT har noen påvirkning når det kommer til veistandarden på en firefelts motorvei eller andre type veier i landet. Som det kommer frem i figur 20 har en motorvei i Sverige med fartsgrensen 110 km/t en størrelse på 21,5 meter i bredden. Dette inkluderer ytre veiskuldere på 2 meter, kjørefelt på 3,5 meter, midtrabatt på 2,5 meter, samt indre veiskuldere på 0,5 meter. Den totale bredden på veien er altså 1,5 meter mindre enn en tilsvarende vei i Norge.

De danske reglene og standardene finner vi i håndboken “*Planlægning af veje og stier i åbent land*” av Vejregler fra 2012. Det kom også i 2017 ut ytterligere en rapport fra Vejregler i tillegg til håndboken fra 2012. I rapporten fra 2017 kommer det frem at på en firefelts motorvei skilles trafikken fra hverandre ved bruk av en midtrabatt, på lik linje som de øvrige landene som er gjennomgått. Ved siden av midtrabatten har de laget en indre kantbane som en ytterligere beskyttelse og avstand mellom kjørebaneene. I utsiden av kjørebaneene er det laget nødspor og en ytterrabatt. Dette kan sees i figur 21.



Figur 21: Halvt basistværprofil for en 4-sporet motorvej med en planlægnings hastighed på 130 km/h. Fra *Planlægning af veje og stier i åbent land*, av *Vejregler* i 2012. (<http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd20170136>).

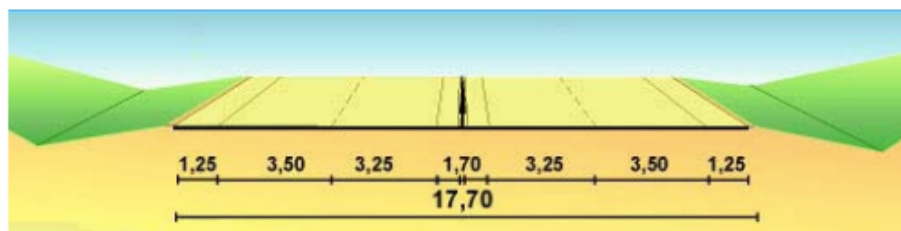
Som vi ser på figur 21 operer Danmark med en betydelig større motorvei enn de andre landene med en total lengde på 29 meter. Kjørebanelene er også større for at veiene skal ha god nok plass til alle mulige kjøretøy. For å sikre bedre trafiksikkerhet settes det opp autovern rundt de to kjørebanelene. Dette er motorveier som har en fartsgrense på 130 km/t, kontra blant annet Norges 110 km/t. Danmark har også en firefelts motorveitype som har en fartsgrense på 100 km/t som er betydelig mindre enn den med fartsgrense på 130 km/t, se figur 22. Denne veien mangler også autovern langs ytterbanen og kjørebanelene deles kun av et autovern.



Figur 22: Basistværprofilen for 4-sporet vej med en planlægnings hastighed på 100 km/h. Fra *Planlægning af veje og stier i åbent land*, av *Vejregler* i 2012. (<http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd20170136>).

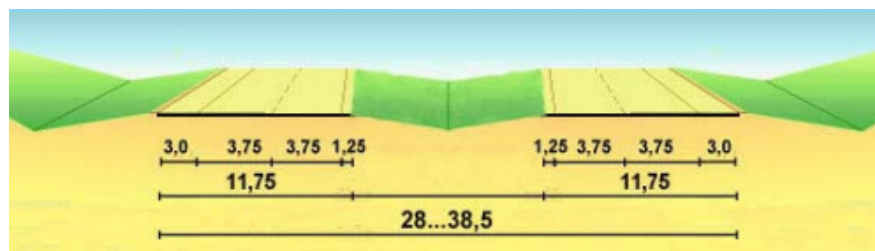
De finske reglene finner vi hos the Finnish Transport Infrastructure Agency (FTIA) og strekker seg tilbake til den tidligere vegadministrasjonen i Finland, Tiehallinto. De kom med

en rapport i 2003 som heter “*Tiehallinnon selvityksiä - 44/2003*”, og oversatt til norsk betyr “*Vegvesenets rapporter - 44/2003*”. Ifølge rapporten har Finland to typer firefelts motorveier, en smal firefelts motorvei og en motorvei med tydelig skille mellom kjørebanelene. Den smale motorveien, som vi kan se i figur 23, har en total størrelse på 17,70 meter. Kjørebanelene skilles ved bruk av et smalt midtfelt med et smalt autovern inne i dette feltet. Fartsgrensen her ligger på 100 km/t, og sikkerhetsnivået er noe lettere enn på de tradisjonelle motorveiene. Disse motorveiene er også om lag 20 % rimeligere å bygge. Veien har tydelige krav til kontinuerlig vegbelysning, men det er ingen krav til om lysene skal plasseres på en side eller på begge sider av veien (Tiehallinto, 2003, s. 19-20).



Figur 23: Tverrsnitt av en smal firefelts sentralvei. Fra *Tiehallinnon selvityksiä 44/2003* av Tiehallinto & the Finnish Transport Infrastructure Agency, 2003, s. 20. (<https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-vuudettietyppivaihtoehdot.pdf?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtLkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-QwRpA86DAs>).

Den tradisjonelle motorveien har en dobbel kjørebane, og har en total bredde på et sted mellom 28 og 38 meter, avhengig av bredden på midtrabatten. Kjørebanelene i seg selv har en bredde på 11,75 meter. Fartsgrensen er stort sett 120 km/t, men i byområder ligger denne på 100 km/t. Som et ekstra sikkerhetstiltak knyttet til denne veien har alle motorveiene, som har en mindre midtrabatt enn 15 meter i bredde, blitt utstyrt med et autovern (Tiehallinto, 2003, s. 20). Motorveien vises i figur 24.



Figur 24: Motorvei tverrsnitt. Fra *Tiehallinnon selvityksiä 44/2003* av Tiehallinto & the Finnish Transport Infrastructure Agency, 2003, s. 20. (<https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200831-vuudettietyppivaihtoehdot.pdf?fbclid=IwAR0sNDDJdTjOURtLkOHmTtHxaCueXTkqo--e8fRKQIL8qP2-QwRpA86DAs>).

I Norge har vi over 7000 enkeltbestemmelser når det kommer til veinormalene. I våre naboland finner vi et tilsvarende stort og avansert regelverk. Alle landene som nevnt ovenfor har forskjellige standarder knyttet til veiene sine. Dermed vil en systematisk sammenligning av kostnader mellom landene knyttet til standardene være svært vanskelig å gjennomføre og vil ikke kunne gi et tilstrekkelig og vel argumentert svar.

Tidligere forskning har konkludert med at i motsetning til Norge benytter ofte andre land seg til andre krav enn ÅDT. Det er store forskjeller i krav knyttet til stoppsikt og veibelysning som også gjør en slik analyse vanskelig. Norge har også kostnader knyttet til frostsikring, som våre naboland ikke i like stor eller ingen grad har.

Vedlegg 2 – Intervju med Statens vegvesen

Spørsmål 1:

Hvorfor tror du det er forskjeller i veiprosjektf finansieringen mellom de nordiske landene?

Er det egentlig så stor forskjell på finansieringen? Det er statsfinansiering i alle land, men det er litt forskjeller i bruken av brukerfinansiering. Så det vil vel egentlig ikke stå på forskjeller, men ulik grad av finansieringsmidler som feks mye bruk av brukerfinansieringen i Norge. Det må derfor ses mer på miksen av veifinansiering og ikke rett på om det er noen store forskjeller. Det er lange tradisjoner i Norge med bruk av bompenger og bompenger har blitt endel i verktøyskuffen når de skal planlegge ny NTP. I Norge har vi i dag om lag 60 bompengordninger i drift.

I Sverige har de noen få bompengordninger. Disse er tatt i bruk som trengselskatt i Stockholm og Göteborg, og som bruavgift i Sundsvall og Motala. I tillegg har Sverige en aksje i bomstasjonsordninger mellom Norge og Sverige (Svinesund) og mellom Sverige og Danmark (Øresund).

Det var sagt fra myndighetene at bompenger er et forstyrrende element for veiprosjekter, men samferdselskomiteen (transport og kommunikasjonskomiteen i dag) mente at det var stor interesse for dette og det ble videre vedtatt at det skulle bli brukt mer av bomstasjoner som nedbetaling av veiprosjektene. Her er en referanse til det jeg viste til: Behandlingen av Norsk Vegplan (St. meld. nr. 14 (1970-71))

- *Vegplankomiteen omtaler i sin innstilling (1969) bompengeprojekter som privatfinansiert vegbygging*
- *Uttaler at begrenset bruk av bompengefinansiering kan gi et hensiktsmessig korrektiv til utbyggingsprogrammet som er lagt fram - så lenge ikke dette forskyver prosjekt som er prioritert. (Her adresserer man spørsmålet om knappe ressurser og konkurranse om disse)*
- *Samferdselsnemda (Innst. S. nr. 256 (1970-71)) er mer positiv til bompenger og ber om at departement kommer tilbake med forslag til retningslinjer for bompengeprojekter i en egen stortingsmelding.*

Samferdselsnemda tilsvarete dagen Transport og kommunikasjonskomite på Stortinget.

Det ble mer bruk av bompenger etter andre verdenskrig hvor lokale myndigheter og næringslivet bidro til å presse fram prosjekter som ikke ble prioritert på et nasjonalt nivå innenfor stramme budsjetter. Mange av kystbruene i Norge ble finansiert med bompenger, og det ble dannet et bompengeparti som var for bompenger. Dette ment som et eksempel på den politiske mobiliseringen for å få bygd ut veiinfrastrukturen. Bompenger var ikke alltid like populært da heller, men man lyktes med å peke på tiltak (veiutbygging) og ikke bare på virkemidlet (bompenger).

Det ble fort uryddig med bompengeprojekter som kom inn utenom de nasjonale prioriteringer på rundt 90-tallet og 2000-tallet. Det ble videre foreslått at bompengeprojekter skulle prioriteres på lik linje som andre prosjekter og denne var vellykket fordi bompenger var en integrert del av finansieringen i Norge.

Spørsmål 2:

Hvilke holdninger eller tanker har du til hvordan Norge finansierer veiprosjektene?

Bompengefinansieringen er blitt en integrert del av finansieringen i Norge, og er ofte knyttet til store byvekstavtaler. Det er også blitt et reguleringsverktøy for byene og bompenger er i prinsippet til for å finansiere prosjekter, jf. §27. Det er nå i tillegg kunne bli brukt som et mer reguleringsverktøy i byene. I vegloven §1 så står grunnprinsippet for bompenger er: Planlegging, bygging, vedlikehold, drift på offentlig veinett. Her er det viktig å være presis i omtalen av hjemmelsgrunnlaget. Det er Veglova § 27 som er bompengehjemmelen og regulerer bruken av bompenger. I denne hjemmelen vises det til at «Bompenger kan nyttast til alle tiltak denne lova gir heimel for.» For å finne ut hva lova gir hjemmel til, må man gå til formålsparagrafen som er § 1a (ikke 1). Her vises det til at «Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar,» Det er derfor setningen som begynner med: Dessuten kan... er så viktig. Dette tillegget åpner for en større fleksibilitet i hva bompenger kan brukes til. Og det er i tillegg tatt inn noen ekstra setninger om at kyndiggående prosjekter for bane og drift av kollektiver. Dette er unntaksregler.

Finansierings sett får du mer fleksibilitet, og ja det viser til oppnådde effekter ved bruk av bompenger. Og det har vært en realitet i tidligere budsjetter at bompenger har ført til en dobling av budsjettet og derfor utgjort halvparten av finansieringen. Ikke sikkert dette er tilfelle i dagens situasjon.

Spørsmål 3:

Rapporter (herunder De Facto-rapporten) konkluderer med at Statens Vegvesen og Nye Veier driver med samme type oppgaver når det kommer til veiprosjekter. Hva er de tydeligste forskjellene mellom disse to organisasjonene?

Grunnen til dette er mer på et generelt grunnlag enn mer spesifikt. Det var ved Viktor Nordmann for et par år siden som problematiserte bruken av å innføre en organisasjon som skal konkurrere mot staten om prosjekter. Og det blir feil bruk av offentlig forvaltning, mente Viktor. Det er på sett og vis riktig, men den største forskjellen er porteføljen som er begrenset til utbygging av strekninger mellom byområdene. Dette er strekninger der man i stor grad unngår kompleksiteten med påfølgende kostnader man møter ved utbygging i byene..Altså det er ikke alle strekningsvise parseller som er ukompliserte og rimelig å bygge, men byområdene byr ofte på mer komplekse utfordringer.

Det er altså slik at Nye Veier får en spesifikk portefølje og et budsjett som de kan prioritere bruken av selv. De går derfor utenfor politikerne på dette området og kan prioritere hvilke prosjekter de ønsker å gjennomføre først. Da blir prioriteringen flyttet mer ut mot byggherrene, og kan problematiseres om hvem som egentlig det er som bestemmer. SVV bygger de prosjekter som er prioritert uten å mene noe om det er for dyrt eller ikke. Vurderingene av kostnader skjer i planfasen og inngår som en del av det samlede beslutningsunderlaget departementet tar stilling til.

Det er viktige prinsipielle forskjeller mellom Nye Veier og SVV når det gjelder prioritering av prosjekter. Nye Veier får tildelt en prosjektportefølje (Et knippe utbyggingsstrekninger med flere delprosjekter). Den konkrete utbyggingsrekkefølgen på denne porteføljen prioriterer Nye Veier ut fra det som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Statens vegvesen får sin finansiering gjennom de årlige statsbudsjettene. Her tildeles midler for konkrete prosjekt. Det innebærer at SVV bygger ut de enkeltprosjektene som Stortinget har prioritert, mens Nye Veier kan vurdere hvilke prosjekter som er mest lønnsomt å bygge ut. Et eksempel på omtale av Nye Veiers sin portefølje finner dere i Prop. 70 S (2020-2021) som ligger på Samferdselsdepartementets nettside.

Det ble i 2010 overført ansvar for en stor del riksveier fra det øvrige riksveinettet til fylkeskommunene og det ble opprettet sams vei-organisasjoner som skulle hjelpe til med dette. Opphevelsen av denne ordningen skjedde 1.1.2020 hvor det fulle ansvaret gikk over på

fylkeskommunene for det øvrige riksveinettet. Så for å gjøre forskjellene klare får Nye veier tildelte porteføljer og budsjetter hvor de kan prioritere innenfor disse selv, og Vegvesenet for spesifikke prosjekter som må gjennomføres fra politikerne. Vegvesenet blir også presset i den forstand at de må skjerpe seg i forhold til bygging pga. den økte konkurransen med Nye Veier. Når det kommer til hindringer rundt ulike veiprojekter (parseller) som feks kulturminner så er det ikke forskjell på SVV og Nye veier. Hvilke hensyn man må ta er regulert i f.eks. PBL, Kulturminnelov mm. Det kan likevel være et poeng at hvis kostnadene ved å bygge ut en parsell er svært høye, kan Nye Veier prioritere en annen parsell av porteføljen fordi den er mer samfunnsøkonomisk lønnsom. De må likevel bygge parsellen ut senere. SVV må bygge de prosjektene som er finansiert i de årlige budsjettene. Dette kan gjøre det vanskelig å få til en reell sammenligning mellom de to byggherrene.

Spørsmål 4:

Ikke alle bomstasjoner står på nye utbygde veier. Hva er hensikten med bomstasjonene annet enn å finansiere for veiprojekter?

Det vurderes i hvert enkelt tilfelle om bruk av bompenger. En del prosjekter gir tillatelse til bompengefinansiering, men det brukes for det meste på strekningsprosjekter som fører til mer utbygging av veier. Der bomstasjoner står på sideveier er det fordi det ikke skal økes trafikken i dette området ved etablering av bomstasjoner på hovedveien i nærheten. Dette er da for å hindre at det blir økt trafikk, øke trafikksikkerheten, og redusere utslipp. Det er ulike politiske meninger om hvor bomstasjonene skal stå, noen mener fylkesgrensene andre mener andre lokasjoner. Men hovedprinsippet er at det skal brukes i forhold til nytte og betaling.

For byområdene og byringene er det åpnet for å regulere trafikken og bruke bompenger mer mot nullvekstmålet. Denne fleksibiliteten er hjemlet i §27 i vegloven, men det er ulikt for byene og utenfor byene

Spørsmål 5:

Rapporter forteller at dere var kommet langt i prosjekteringen av den nye E18 mellom Arendal og Tvedestrand. Det kommer videre frem at dere planla å benytte to byggherrestyrte enhetspriskontrakter. Hvorfor benytter dere denne type kontrakter kontra totalentreprisekontrakter?

Fra byggmesterne den gang så var valg av kontraktsstrategien går ut på grunnforhold, kompleksitet, strekningen osv., samt å vurdere i hvert tilfelle om hva som er

lurt. Mer generell forklaring på dette, ingen ting konkret., og det brukes ulike verktøy for omfang osv.

Spørsmål 6:

Hvordan avgjøres det hvilke veiprosjekter som skal prioriteres?

Det er en veldig lang prosess. Det skjer først på et overordnet nivå ved planlegging av NTP. Her tas det hensyn til lønnsomheten og det blir sett på ulike prosjektporteføljer, både for lokale prosjekter og mer sammenhengende riksveinett. Det blir sett på hvor det ikke er bygd ut mellom bo og arbeidsmarkedområder, som feks Oslo og Drammen. Det ses også på hvor langt man har kommet i prosjekteringen av forskjellige prosjekter som har blitt liggende fra forrige NTP. Det er stor konkurranse om hvilke prosjekter som skal inn og prioriteres. Det kan være at lokale behov kan stå i veien for andre prioriteringer som feks at bompenger ikke skal brukes. Og skjer dette på feil sted så kan det føre til at ordførere ikke blir gjenvalgt ettersom lokalsamfunnet er sterkt imot bompenger.

Fylkeskommunene gjør litt av samme arbeid på sitt nivå. De må se an hva som er viktigst for dem, og om den lokalpolitiske kampen om hvordan de skal håndtere finansieringen av prosjektet, enten ved bompenger eller uten.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er noe som blir prioritert, men det kan slites med et sammenhengende veinett av en viss kvalitet. For da ses det mer på å få et godt grunnlag for varetransport som feks utbyggingen av Helgeland Nord og Helgeland Sør. Det er en politisk øvelse når det kommer til samfunnsøkonomiske analyser og transportanalyser osv, og de ser på om det er lurt å bruke bompenger på dette spesifikke prosjektet. Siden bompenger har blitt en del av Norge sin verktøykasse når det kommer til finansiering er det en mulighet å bruke dette.

Spørsmål 7:

Hvordan ser du på kostnadene ved veibyging i Norge sammenlignet med våre naboland?

Hva man sammenligner her, er det viktige grunnlaget for å sammenligne. Det blir ofte tatt vekk behovet for tunneler og bruer i Norge når det sammenlignes mot andre nordiske land. Her er det mye teori rundt dette på nettet. Poenget her var vel å finne prosjekter i de ulike land som er sammenlignbare.

Spørsmål 8:

Tromsø benytter økt drivstoffavgift med én krone istedenfor bompenger.

Ser du en mulighet for å utvide denne strategien videre i Norge?

Her er det et tydelig svar og det er nei. Det er en egen lovhjemmel for Tromsø sin ordning §27a, men det er vedtatt at denne ordningen skal avvikles (Skal egentlig erstattes med en bompengeordning i Tromsø). Det var en mulighet for Tromsø fordi det er langt til neste bensinstasjon og det var derfor en perfekt topografi og demografi for denne løsningen. Var også tatt opp til diskusjon i Bodø, men viste seg vanskelig her.

Tromsø er med som en del av de store byordningene som staten gir penger til og Tromsø skal gå mer over til bompenger. Det kan få politiske kostnader ved valg av bomstasjoner, som at ordførere må gå av for den voldsomme motgangen i kommunen.

Vedlegg 3 – Intervju med Trafikverket

Overall comments:

The questions below cover a broad scope of subjects, not all of them within the areas of responsibilities of the Swedish Transport Administration (i.e. Trafikverket).

Most answers to the majority of the questions can easily be found on the website www.trafikverket.se as well as in various documents, also published on the website. Please find attached three of those main documents.

For more specific references - please see short answers below.

Question 1:

What do you think are the main differences between road financing between the Nordic countries?

Not within the area of responsibility of Trafikverket.

Question 2:

The last few years several countries have visited Norway to look at road tolls and how it works. What is Sweden's point of view on road tolls?

A policy / political question, decided by the Government / Parliament. Not within the area of responsibility of Trafikverket.

Question 3:

In Norway road tolls can be used to reduce the traffic in the cities and thereby reduce the CO2 emissions. What are the practices in Sweden when it comes to reducing the CO2 emissions?

*See www.trafikverket.se - under "För dig i branschen" - "Miljö och hälsa".
Some information on this subject can also be found in "Trafikverkets årsredovisning 2019" and in "Inriktningsunderlag 2022 – 2033" - reports attached.*

Question 4:

What are the procedures for planning road projects in Sweden?

*See www.trafikverket.se - under "För dig i branschen" - "Planera och utreda".
Some information on this subject can also be found in "Trafikverkets årsredovisning 2019",
in "Inriktningsunderlag 2022 – 2033" and in "Nationell plan 2018 - 2029" - reports
attached.*

Question 5:

What are you prioritizing when you are planning road projects?

*See www.trafikverket.se - under "För dig i branschen" - "Planera och utreda".
Some information on this subject can also be found in "Trafikverkets årsredovisning 2019",
in "Inriktningsunderlag 2022 – 2033" and in "Nationell Plan 2018 - 2029" - reports
attached.*

Question 6:

How do Sweden finance their road projects and maintenance?

*See www.trafikverket.se - under "För dig i branschen" - "Planera och utreda".
Some information on this subject can also be found in "Trafikverkets årsredovisning 2019",
in "Inriktningsunderlag 2022 – 2033" and in "Nationell plan 2018 – 2029" - reports
attached.*

Question 7:

In Norway the organizations behind the planning and financing of the road projects, Statens Vegvesen and Nye Veier AS, have to follow some specific standards and laws when they are handing out contracts to builders. Do Sweden have a special set of laws connected to for example work force and salary?

See www.trafikverket.se - under "För dig i branschen" - "Upphandling".

Question 8:

In Norway there are standards and laws that decides that roads should have a certain thickness, drainage options, frost protection, and lightings. Which types of standards and laws do Sweden have towards road building?

See www.trafikverket.se - under "För dig i branschen" - "Väg".

Vedlegg 4 – Intervju med The Ministry of Transport and Communication i Finland

Question 1:

What do you think are the main differences between road financing between the Nordic countries?

Finland has for the most part compared themselves to Sweden, and in some cases Norway as well. Denmark and Iceland are not prioritized when comparing between countries. The reason Sweden is the country they do the most comparison against is because Sweden and Finland are very similar countries geographically and traffic wise. What comes to Norway there is not so big issues with the financing and it is not as often prioritized when comparing since the geographical differences are bigger. In Sweden they are using a 12-year plan which Finland will be taking in use for the first time starting from 2022. Finland finances road investment with taxes. There are specific fees for rail, air and sea traffic, but not for road traffic. In Finland there are approximately 70-80 000 kilometers of state road networks, which are financed from the state budget (taxes). Street network is financed by municipalities' tax income. Private and forest roads consist of around 350 000 kilometers, and they are financed mainly by the owners, but there is a special state aid that can be sought and the amount in the budget varies yearly. In 2021, it is quite high, being 30 million euros. On the private roads/forest roads the owners of the roads have the main responsibility to build and maintain the roads.

Question 2:

The last few years several countries have visited Norway to look at road tolls and how it works. What is Finland's point of view on road tolls?

We don't have road tolls. In the Ministry of Finance, we see them as a double fee on top of the fuel taxation. It has been in discussions from time to time. In Finland, if there would be tolls for example on highways, it is assumed that the tolls would move the traffic to the older and smaller roads, which are often on the side of the current highways. The tolls would only lead traffic to the smaller roads, which would decrease the safety and increase the need to upscale the smaller roads. Finland has fuel tax and specific taxes for buying cars and for the yearly use of cars, but the tax income is not linked to the road financing. Income is used to cover the spending generally in the budget. We don't have a possibility or will in our

legislation to bind certain income, say toll income, to a certain project or investment, so we don't normally earmark the tax income. We have payments or fees for the waterways, for the rails and for the airports, but not for the roads.

Question 3:

In Norway road tolls can be used to reduce the traffic in the cities and thereby reduce the CO2 emissions. What are the practices in Finland when it comes to reducing the CO2 emissions?

Finland is very ambitious about reducing the CO2-emissions and in the government program the goal is carbon neutrality by 2035. There are various measures towards that in all the sectors, but since the traffic sector is target of the biggest reductions, there are a lot of measures, both for the traffic taxation and for the appropriations. We have estimated that effective way of diminishing the CO2 is by increasing taxation of fossil fuels. These will be increased by EUR 250 million over this electoral term in line with the forecast rise in consumer prices. According to the government program, the legislation will be introduced enabling traffic congestion charging to be introduced in city regions, with the aim of managing traffic. The tax department of the Finnish Ministry of Finance is in charge of the preparation of this legislation by 2022.

How to use the money from road tolls?. It is a political decision to be made in the future, but the taxation of the traffic tolls to prohibit traffic jam, will probably not be earmarked for road projects, but directed to state budget. We have also a bigger inquiry in traffic taxation under work in the Ministry of Finance. The working group that will present their report in May 2021. The reason for developing the taxation system is also fiscal. When the electrical cars are in use in a larger extent, the tax income from the fuel taxes will decrease. There are several allowances for both individuals or associations to support reducing CO2-emissions, for example: investing in electrical cars, investing in electric charging network (for housing associations) and using public transport. According to the latest EU-directives the public sector purchases of new cars will have be partly green (Electric).

Question 4:

What are the procedures for planning road projects in Finland?

The planning of road projects is a process becoming more detailed stage by stage. At each stage, the level of planning accuracy and decision-making is adapted in

accordance with land use planning.

The planning process has four stages:

feasibility study, preliminary engineering planning, final engineering planning and construction planning. In minor road projects with limited impacts, planning and decision-making stages can be combined.

When a new highway or the improvement of an existing highway is planned, the planning must be based on a land use plan meeting the requirements of the Land Use and Building Act. Road planning phases are connected to land use planning as follows:

At the feasibility study phase, the necessity and timing of road projects are studied at the same approximate planning level as the regional land use plan and the local master plan.

Preliminary engineering planning corresponds to land use planning on the level of a local master plan or a local detailed plan. A preliminary engineering plan determines the approximate location and space requirement of the road and its relation to the surrounding environment.

Final engineering planning is planning at the same level of detail as local land use plans.

Construction planning is related to the implementation of a road project and is performed before and during construction.

In different phases of the planning process, alternatives are reduced as road planning becomes more accurate. As the process progresses, planning can be more and more focused.

For the public and other parties to the planning process, it is important to participate in the planning at the right time. Planning can also be interrupted, if sufficient reasons no longer exist to continue the planning process.

More information

o Road Planning Process – Brochure (see email attachment) – Note: The Brochure is currently under update process

o Vayla.fi

§ Utgångspunkter för

planeringen: <https://vayla.fi/sv/planering/projektprocessen/utgangspunkter-for-planeringen>

§ Olika planeringsfaser för projekt:

<https://vayla.fi/sv/planering/projektprocessen/projektetsplaneringsfaser>

o Contact person: Elisa Sanasvuori, Väylävirasto

Question 5:

What are you prioritizing when you are planning road projects?

*Finnish Transport Infrastructure Agency's (FTIA) annual **planning program** includes the significant planning projects for the roads, railways and waterways. Planning is prioritized annually and the most significant planning needs are selected for the annual planning program. The planning program has an annual schedule and the program is planned in co-operation with the regional Centres for Economic development, Transport and the Environment ("ELY Centres"), which are responsible for the road maintenance and road projects.*

*A parliamentary steering group has approved a draft for the **12-year National Transport System Plan** (Transport12). The national transport system plan has been prepared at parliamentary level and in close interaction with stakeholders since June 2019. The National Transport System plan aims to add a longer-term perspective to the development of the transport system across Finland. The plan is approved for 12 years at a time. The plan includes a 12-year program of measures, which includes state and municipal -level measures and also a state funding program for the transport system.*

The 12-year National Transport System Plan program is planned to be renewed every 4 years and it is a subordinate to the government 4-year expenditure ceiling.

*The above mentioned **FTIA's planning program's criteria** is based on the objectives of the 12-year National Transport System Plan (draft). For the 2020 Planning Program, the criteria for the prioritization were formed on the basis of the Transport12 objectives. The criteria for the 2020's planning program was:*

- o Customer needs (eg. business needs, smooth travel chains)*
- o Improving road safety (eg. especially level crossings, HCT),*
- o Preserving the value and condition of road, railway, and waterway assets*
- o Promoting environmental sustainability (eg. promoting sustainable mobility and reducing emissions, energy efficiency and automatization)*
- o In addition, for the road and rail network, one criteria was securing the international connections (eg. TEN core network, main road network, border*

connections).

Also during the year 2021 The FTIA's planning program will be developed to comply with the guidelines and implementation of the Transport12 plan (draft). FTIA is also preparing a **6-8 year investment program**, which will guideline the FTIA's proposals for the further budgeting and decision making, concerning the funding of infrastructure projects. Investment program is also a part of the enforcement of the 12-year National Transport System Plan (draft).

o Follow-up question; Are the socio-economic standing high on the priority list?

When the resources are scarce, the prioritizing is highlighted. But for example due to corona, there has been expansive economic policy and some traffic projects that normally would have maybe waited longer, got financed. So obviously, the prioritizing is done both by the administration and by the political decision makers.

Finland is starting with the 12-year project (plan) in order to prioritize the traffic projects in longer term. The budgeting in Finland is nevertheless planned for just 4-years ahead. So, it will not be a continuous budget plan like the 12-year project plan in Sweden.

Question 6:

How do Finland finance their road projects and the maintenance of the roads?

Government or the state takes care of the state roads. And the private roads are private financed and getting some allowances from the state. Also, there is a possibility to apply for the EU-allocations for the rails and harbors in Finland, but this is normally not a very big amount.

If municipalities are interested in developing a road or railroad that is state owned, they can take part of the financing of the road or rail network.

There are some road projects that are financed by the Public Private Partnerships. Financing is still done in state budget, so this is mainly just for timing the costs differently. There have been around three or four state road projects financed by the public private partnerships.

• Follow-up question: Who are building the roads?

The Finnish Transport Infrastructure Agency and the other officials use the procurement legislation and acts. The companies are selected by normal tendering process.

Question 7:

In Norway the organizations behind the planning and financing of the road projects, Statens Vegvesen and Nye Veier AS, have to follow some specific standards and laws when they are handing out contracts to builders. Do Finland have a special set of laws connected to for example work force and salary?

EU have the legislation

In Finland public procurement is regulated by the Act on Public Procurement and Concession Contracts as well as the equivalent Act on Public Procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors. Otherwise we do not have specific regulation, e.g. work or salary related, on procurement of building contracts. Those matters are already taken into account in other acts

Vedlegg 5 – Refleksjonsnotat Thomas

Refleksjonsnotat i forbindelse med masteroppgave i økonomi og administrasjon ved Handelshøyskolen UiA

Av: Thomas Rølvåg Granhei

Bompenger er godt implementert i det norske samfunnet. Det er ikke mange land i verden som benytter denne formen for finansiering av veiprosjektene sine, og iallfall ikke i såpass utbredt grad som i Norge. Interessen for selve oppgaven oppstod på en tur til Sverige, under skrivingen av bacheloroppgaven vår, hvor det ble stilt spørsmålsteget over at det var et tilnærmet totalt fravær av bomstasjoner i nabolandet vårt. Spørsmålet «*hvordan kan Norge, som et av verdens rikeste land, ikke greie finansiere veiprosjektene sine på ren statlig støtte?*» ble reist og dette ble ideen bak selve oppgaven.

Dette refleksjonsnotatet er bygd opp slik at det først gir en kort presentasjon av oppgaven. Deretter ses det på begrepet «ansvarlig» og hvordan dette kan kobles mot oppgaven. Det vil så bli sett på etisk ansvar og dilemmaer vi har/kunne møtt på under skrivingen av oppgaven, før det avslutningsvis blir sett på etiske dilemmaer knyttet til funn fra oppgaven.

Oppgaven «*En kvalitativ casestudie om hvorfor Norge i større grad bruker bompenger til veiprosjektfinansiering sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland*» ser på mulige årsaker til at Norge velger benytte seg i større grad av brukerfinansiering når de skal finansiere veiprosjekter sammenlignet med våre naboland. Valget ved å inkludere akkurat disse fire landene i oppgaven er at landene har et godt sammenligningsgrunnlag mot Norge med tanke på at alle er naboland, befolkningstallet og levemåten til befolkningen er tilnærmet lik, geografisk og klima er også jevnt over sammenlignbart. Men viktigst er at disse tre landene samlet sett knapt har en håndfull mengder bomstasjoner til sammen (Bergskaug, 2019). Oppgaven tar for seg økonomiske, politiske og geografiske forskjeller mellom landene og ser om det er en tydelig forskjell som kan forårsake mer brukerfinansiering i Norge enn de andre landene.

Oppgaven er som nevnt kvalitativ og gir dermed ikke et konkret svar, men ser heller mer overordnet på fire egenutviklede hypoteser som kan gi et svar til hovedproblemstillingen vår. Hypotesene som er utviklet er ikke gjensidig utelukkende hypoteser. Dette betyr at selv om en hypotese viser seg å kunne være årsak til høyere bruk av brukerfinansiering i Norge

utelukker ikke dette at de andre hypotesene også kan være en årsak. Hypotesene kan også påvirke hverandre.

Begrepet ansvarlig kan defineres på forskjellige måter. Det kan defineres på like mange måter som det dukker opp i forskjellige sammenhenger. Vi kan blant annet skille mellom moralsk, personlig, strafferettslig, politisk, konstitusjonelt og kollektivt ansvar (Syse & Olsen, 2013). Når man skriver en masteroppgave, har man en rekke ansvar. Vi har et moralsk, og ikke minst personlig, ansvar om å formidle en valid og reliabel oppgave. En oppgave som tar hensyn til alle interessentene, fra deltakere i prosjektet til leserne. Dersom det er organisasjoner eller mennesker som deltar i prosjektet skal deres integritet alltid være sentral i behandling av data. Deres kunnskap er en viktig kilde og ved at de setter av tid til å delta i et slikt prosjekt får vi som står bak oppgaven et moralsk og personlig ansvar knyttet til å sørge for at dataen som samles inn anvendes på en etisk korrekt måte.

Forskningsartikkelen er godkjent av NSD, Norsk senter for dataforskning, for å behandle personopplysninger i teksten. Den er godkjent for bruk av navn og arbeidstitel. Dette vil kun, og bare kun, benyttes dersom personene som deltar signerer samtykkeskjema om at denne tilleggsinformasjonen kan benyttes i oppgaven. Enhver fraskrivelse fra å signere dette skjemaet vil bli respektert og det er ikke nødvendig oppgi grunn for dette.

I behandlingen og gjennomføring av dybdeintervjuene er, som tidligere nevnt, å opprettholde integriteten til personene som deltar viktig. Det er stilt strenge etiske retningslinjer til intervjuene. Viktigheten med å ha en åpen og ryddig prosess har vært av stor betydning. Alle respondentene har fått tilbud om å se nøyaktig hvilke spørsmål som vil bli stilt på forhånd. Det er gitt mulighet for å komme med innspill på vinklingen eller på selve spørsmålene, samt at det er gitt tilbud om å få oppgaven presentert på forhånd av intervjuene. Spørsmålene som er stilt har vært åpne. Dette forsikrer oss om at svarene som gis ikke blir påvirket av ledende spørsmål, og respondentene bestemmer da selv hva de ønsker å si og hvordan de ønsker svare.

Før selve intervjuet har det blitt gitt en kort presentasjon om oss som intervjuet respondentene, en kort presentasjon av selve oppgaven og hva dataen skal brukes til, en gjennomgang av de etiske retningslinjene, samt gitt respondentene mulighet til å stille spørsmål dersom vedkommende fant noe uklart. Det ble også rettet spørsmål om mulighet til oppfølgingsspørsmål dersom vi som intervjuere fant noe uklart. Det ble ikke tatt noen form for video- eller lydopptak. Svarene ble kun ført for hånd mens intervjuet foregikk.

I etterkant av intervjuet ble et samlet notat oversendt til respondentene for deres godkjenning av svarene. Her fikk de også mulighet til å endre notatene dersom de mente det var nødvendig for å få det svaret de ønsket formidle.

Når intervjuene har lagt seg og jeg ser tilbake på denne prosessen syns jeg personlig at de ble gjennomført på en ryddig og profesjonell måte. Det er kommet tilbakemeldinger på at når svarene kun skal føres for hånd kan det oppstå misforståelser, og en intervjuprosess med lydopptak istedenfor ville gitt mulighet for mer nøyaktig sitering av respondentene. Med hensyn til søknaden hos NSD ble det anbefalt å ikke ta slike opptak, men i ettertid kan det argumenteres for at det heller skulle blitt levert en utvidet søknad. Med mulighet for lydopptak ville også fokus blitt rettet mer mot spørsmålene og svarene som ble gitt fremfor å ha et veldig fokus på å notere ned nøyaktig hva som blir sagt. Det ble gjort tilpasninger på dette underveis hvor den ene av oss fikk ansvaret for å notere, mens den andre forsøkte memorere og stille oppfølgingsspørsmål. Jeg føler dette gav bedre resultat enn at begge skulle notere samtidig.

Når man skriver en masteroppgave møter man på en rekke forskjellige etiske problemstillinger knyttet til forskjellige deler av oppgaven. Ideen bak denne masteroppgaven oppsto, som nevnt, i forbindelse med en tur til Sverige under skrivningen av bacheloroppgaven vår. Det ble stilt spørsmål ved hvorfor vi ikke hadde sett en bomstasjon i Sverige annet enn ved Göteborg (Bergskaug, 2019). Det skal sies at det finnes en bomring i Stockholm også (Bergskaug, 2019), men at jeg ikke har vært i Stockholm og sett denne. Hvorfor har Norge, som er et av verdens rikeste land, et så høyt antall bomstasjoner, men Sverige ikke har en håndfull?

Når forskningsspørsmålet ble dannet oppsto også den første etiske utfordringen. Vi skal sammenligne vårt eget land mot våre naboland med bakgrunn på noe som av mange blir sett på som en urettferdig skatt for å kjøre på veiene. Som to nordmenn som skal se på dette er objektivitet og å ha et åpent sinn til alle mulige løsninger avgjørende. Oppgaven skal på ingen måte virke kritiserende for hvordan det ene eller andre landet velger å finansiere veiprojektene sine. Derfor ble spørsmålet om *«hvorfor Norge i større grad bruker bompenger til veiprojektfinansiering sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland?»* dannet. Ønsket er å se om det er tydelige forskjeller som gjør at brukerfinansiering er mer utbredt i Norge, og hvorfor denne forskjellen eksisterer.

Dataene som er brukt i oppgaven er funnet gjennom litteratursøk og intervju med enkelte personer som er av interesse for oppgaven. Etter å ha drevet med lesing om temaet finnes det store mengder stoff knyttet til hvordan Norge sine veiprojekter finansieres,

gjennomføres, og økonomiske analyser. Det er derimot lite litteratur som er tett knyttet til hovedproblemstillingen. I de få rapportene som er skrevet hvor Norge sammenlignes med et eller flere av våre naboland virker det ofte som om Norge kommer noe bedre ut enn våre naboland. Det er også funnet to rapporter som er bestilt av henholdsvis Statens vegvesen og Nye Veier, gjennomført av hvert sitt konsulentfirma, som ser på det økonomiske aspektet ved å bygge veier i Norge sammenlignet med andre land. Rapportene kom til hver sin konklusjon (McKinsey, 2016; Samferdselsdepartementet, 2017). Gjennom enkelte emner i studiet er vi undervist i at man får det man ønsker og bestiller hos konsulentselskap. Om det er i forbindelse med slike rapporter eller økonomiske analyser. Det er dermed vårt ansvar å ta for oss begge disse rapportene, gå i dybden på dem, og drøfte de begge for å komme med vår objektive mening på dette spørsmålet. Det er vårt ansvar at informasjonen som viderefremmes i denne masteroppgaven er nøye gjennomgått, reflektert og objektiv.

Da det er gjort mindre forskning innenfor denne problemstillingen settes det mye lit til den forskningen som allerede er gjort. Det er lite sammenligningsgrunnlag, noe som medfører et større ansvar om å sørge for at dataen som presenteres i oppgaven gir et så rett bilde av situasjonen som mulig. Ut fra hovedproblemstillingen er det utviklet fire forskjellige hypoteser som alle kan gi en forklaring til denne. Ved å knytte hovedproblemstillingen opp mot fire forskjellige hypoteser gir det tilgang til et større spekter med kilder som kan gi en forklaring til hvorfor brukerfinansiering er såpass utbredt i Norge.

I denne oppgaven legges det stor vekt på sammenligning mellom fire forskjellige land. For å få til en god og bred nok sammenligning er nok mengder data om de forskjellige landene som er med i oppgaven viktig. Dette krever store mengder kildesøk, spesielt knyttet til de tre nabolandene våre da data som omhandler temaene det ønskes å undersøke stort sett er skrevet om Norge. For å få sett på situasjonen fra de andre landene sitt standpunkt har derfor intervjuene som er gjort og deres egne kilder, gjerne skrevet på landenes språk, vært viktige.

I tilfeller hvor noe av kildene ikke er direkte relatert til brukerfinansiering er det enkelt å miste taket på selve teksten. Dette er en utfordring som vi har møtt på, at fokuset legges på det kildene sier og koblingen til hovedproblemstillingen uteblir. Teksten er endret flere ganger, og lest gjennom flere ganger for å sørge for at den skal ha en rød tråd fra start til slutt, og at hovedproblemstillingen ikke blir glemt på veien.

Når det kommer til etiske dilemma knyttet direkte opp mot vår hovedproblemstilling er det et moment som kommer tydelig frem, skattefinansiering versus brukerfinansiering av veiprosjektene. Bompenger har i flere tilfeller blitt uttalt som en ekstra skatt som rammer de

som allerede har minst hardest. I dag benyttes en finansieringsmetode for veiprosjekter i Norge som inkluderer både statlig støtte og brukerfinansiering, da i form av bomstasjoner. Ved å innføre full statlig støtte, gjennom en form for skattefinansiering, vil de som i dag betaler desidert mest i bompenger få en reduksjon i utgiftene og samfunnet som en helhet hadde bidratt til veiprosjektene som bygges i landet. Ved å opprettholde dagens ordning vil enkelte av landets befolkning stå for mesteparten av inntjeningen til fremtidens veiprosjekter, men igjen vil dette være den delen av befolkningen som faktisk benytter seg av veiene. I de tidligere fylkene Aust-Agder og Finnmark var det i 2018 ingen bomstasjoner satt opp på deres veier (Søndenaa, 2018) og dersom befolkningen i disse fylkene kun kjørte bil på disse veiene ville bompengeneinnkrevningen fra dem vært på 0 kr. Ved en full statlig vil disse menneskene pålegges en ekstra utgift for å finansiere noe de ikke får dra nytte av selv.

En kan argumentere for begge måten å finansiere veiprosjekter på. Den ene vil bidra til å redusere kostnaden for de som rammest hardest av bompenger, mens den andre vil sørge for at de som bruker veiene er de som betaler for dem.

Et annet etisk dilemma er knyttet opp mot den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektene. Som det kommer frem i oppgaven viser tidligere forskning at det ikke er noen signifikant påvirkning mellom lønnsomhet til et prosjekt og om det prioriteres i NTP, Nasjonal Transportplan (Welde, Eliasson, Odeck, & Börjesson, 2013, s. 5; Produktivitetskommissjonen, 2015, s. 41). Dersom et prosjekt er samfunnsøkonomisk lønnsomt betyr det at befolkningen som helhet er villig til å betale minst så mye som tiltaket koster (Finansdepartementet, 2005, s. 9). Flere av veiprosjektene som prioriteres og innføres i NTP i dag, som er å regne som samfunnsøkonomisk ulønnsomme, er blitt kritisert som «helt-hjem»-prosjekter som politikerne selv presser gjennom på vegne av deres hjemkommuner (Strand, 2016). Det er uttalt fra regjeringen at samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal ha en betydning i valg av veiprosjekter, men likevel bygges veier som har negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet (Produktivitetskommissjonen, 2015, s. 9). Men det kan ses på slik at veiprosjektene i Norge har blitt delt opp og føres ikke alltid som et stort veiprosjekt, men heller en rekke små. Alle disse delene av veiprosjektet vil følgelig ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomme, men at det er mulighet for større fokus på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er tydelig.

Det er knyttet mange etiske dilemmaer opp mot å skrive en masteroppgave. Fra selve behandlingen av data til funn som er gjort. Å behandle disse etiske korrekt er vårt ansvar når vi skriver oppgaven. Gjennom fem år ved Universitetet i Agder har vi lært å handle etisk

korrekt og behandle data og kilder på en ansvarlig måte som gir økt reliabilitet og validitet i arbeidet vi legger ned. En ferdighet som også kommer godt med i arbeidslivet.

Kilder

Bergskaug, E. (2019). *Bompengeboka: Politikk, sirkus & motstand*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS.

Finansdepartementet. (2005). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/veileder_i_samfunnsokonomiske_analyser.pdf

McKinsey. (2016). Kostnadsforskjell i veibygging mellom Norge og Sverige. Hentet fra <https://docplayer.me/24529436-Kostnadsforskjell-i-veibygging-mellom-norge-og-sverige-nye-veier.html>

Produktivitetskommissjonen. (2015). *Produktivitets - grunnlag for vekst og velferd*. (NOU 2015:1). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/ef2418d9076e4423ab5908689da67700/nou/pdfs/nou201520150001000dddpdfs.pdf>

Samferdselsdepartementet. (2017). Bygging av store veganlegg i Norden – Sammenligning av kostnader. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/1964012/binary/1198416?fast_title=Skandinavi sk_vegbygging.pdf

Strand, A. (2016, 11. mai). Veireform basert på påstander. *Samferdsel*. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/kommentarer/veireform-basert-pa-pastander-article33344-2215.html>

Syse, H. & Olsen, B. J. (2013). Hva er ansvar? *Magma*. 2013(2). s. 17-22. Hentet fra <https://www.magma.no/hva-er-ansvar>

Søndena, T. (2018, 16. januar). Aust-Agder og Finnmark – uten en eneste bomstasjon. *Veier24*. Hentet fra <https://www.veier24.no/artikler/aust-agder-og-finnmark-uten-en- eneste-bomstasjon/425908>

Welde, M., Eliasson, J., Odeck, J. & Börjesson, M. (2013). *Planprosesser, beregningsverktøy og bruk av nytte.kostnadsanalyser i vegsektor*. (Concept Rapport 33). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_rapport_nr_33.pdf

Vedlegg 6 – Refleksjonsnotat Haakon

Refleksjonsnotat i forbindelse med masteroppgave i økonomi og administrasjon ved Handelshøyskolen UiA

Skrevet av Haakon Olsen Folserås

Teksten vil basere seg på kunnskap som jeg har opparbeidet meg gjennom studieløpet ved UiA. Masteroppgaven min handler om hvorfor Norge i større grad bruker bompenger til veiprosjektfinansiering sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland. Det blir sett på tre mulige hovedforskjeller; geografiske-, politiske- og økonomiske forskjeller. Det er funnet forskjeller i det geografiske og politiske som kan ha opphav i den økte bruken av brukerfinansiering i Norge. En av funnene er at det skjer et regelmessig kostnadshopp idet veiprosjektet blir tatt med i Nasjonal Transportplan (NTP) som ikke blir hensyntatt i budsjettbevilningen fra staten (Welde, Samset, Andersen & Austeng, 2014, s. 10-11). Dette kan da være en mekanisme som fører til den økte bruken av brukerfinansiering i Norge.

Når det kommer til om hvordan masteroppgaven relaterer til ansvar vil det ses på ulike etiske dilemmaer som oppstår på veien når det blir tatt i bruk bompenger. Vi ønsket å intervju sentrale etater i de nordiske landene, og fikk intervju med Trafikverket i Sverige, the Ministry of Transport and Communication i Finland og Statens vegvesen i Norge. Ved intervjurunder er det viktig å ha det etiske på plass og opptre ansvarlig overfor intervjuobjektene. Jeg tok ansvar under intervjurundene med å gjøre spesifikke tiltak som f.eks. gi intervjuobjektene mulighet til å godkjenne spørsmålene og deres vinkling på forhånd. Videre opplyste jeg om andre viktige momenter for at intervjuet skulle bli så ansvarlig og etisk som mulig. For intervjuobjektene er de alle etater innenfor vegsektoren. Her vil viktige ansvarsområder være å gjennomføre arbeidet på en ansvarlig og miljøvennlig måte. I Norge er det f.eks. et krav om at lærlinger skal utgjøre minst 5% av arbeidsstaben i veiprosjekter noe som bidrar positivt til samfunnet (Statens vegvesen, 2020). Vegvesenet har også krav til miljøfaktorer som å fremme bærekraft, livskvalitet, og klimasmarte veisystemer, samt sikre gode arbeidsforhold (Statens vegvesen, 2021). De samme kravene stilles minst like sterkt også i Sverige, Danmark og Finland, hvor disse også har knyttet en større samfunnsøkonomisk lønnsomhet til sine veiprosjekter (Personlig kommunikasjon, 01.03.2021; Personlig kommunikasjon, 12.02.2021; Personlig kommunikasjon, 02.03.2021).

Det kan være flere etiske dilemmaer knyttet til bruk av brukerfinansiering som f.eks.

en skjevfordeling i belastningen ved bruk av bompenger. For Oslos bomring og andre bomringer rundt om i Norge har det blitt kjent at det ofte er de mer økonomisk svake som rammes hardest av bompengene. De bor utenfor byene da det ofte er billigere å bo der, og når bomringene går som en mur rundt byen, hvor ofte jobbene befinner seg, vil de som bor utenfor måtte kjøre gjennom bomringen for å komme på jobb. De som bor innenfor bomringen, slipper dette. Ikke bare er det dette som skaper skjevheter, men også det nylige gjennomslaget i politikken om at el-biler slipper gratis gjennom bomstasjonene. Her vil skjevheten komme enda tydeligere fram ved at alle som ikke har råd til el-biler, de økonomisk svake, blir straffet for at de må kjøre fossilbiler. De må også betale drivstoffavgifter som el-bileiere slipper. Det kan også være andre grunner enn økonomien til de såkalte økonomisk svake som setter en stopper for at el-biler ikke kan være et alternativ til transportmiddel. Dette kan være årsaker som f.eks. rekkevidde og mangel på ladestasjoner i området de bor i. For å komme med et motsvar til skjevfordelingen vil det ved f.eks. økte skatter være mer skjevfordelt da en person oppe i f.eks. Nordland som nesten ikke bruker bilen må betale for veiene i sør. Så, skjevfordelingen er fortsatt et problem og det er her knyttet etiske dilemmaer om hvem som faktisk må «straffes» for bruk av veiene. Det mest etiske, slik jeg tenker, vil være å benytte bompenger slik at de som faktisk bruker veiene, er de som betaler for dem.

Videre er det et problem som stadig kommer opp i hverdagslivet, nemlig forurensning. Når det kommer til bruk av biler og forurensning så er det store utslipp som måles. Det er spesielt store problemer med dette i storbyene og da har det blitt bevist at bomstasjoner er en effektiv måte å endre kjøremønstret til bilistene på. Ved bruk av tidsdifferensierte takster så vil man klare å minske trafikken i rushtidene og minske utslippene betraktelig. Her vil alle som må bruke bilene sine i rushtiden, som også har en høyere betalingsvillighet, kjøre gjennom bommen. Her stiller derfor bompengene godt til ansvar for å beskytte miljøet, og gjør også at reisetiden blir redusert ettersom at kødannelsen reduseres ved økte bompengesatser.

Norge har lagd sitt eget nullvekstmål som går ut på at det skal være null vekst i persontrafikken (regjeringen, 2020, s. 4). Det at bompenger i bunn og grunn er til å finansiere veier og infrastrukturen, hvor den samtidig ved en kombinasjon med statlig støtte, kan hjelpe til for å unngå en for stor kø-dannelse, vil det her være unaturlig å gi el-biler fordelene av gratis passering. De bidrar også til økt kø og negative eksternaliteter som veislitasje. Det er dog nå bestemt av regjeringen at el-biler skal begynne å betale for sine bompaseringer, men maks 50% av det en fossilbil betaler (Norsk elbilforening, 2021).

Når det kommer til utvalget i masteroppgaven som er etater i Norge, Sverige,

Danmark og Finland, vil det være knyttet etiske dilemmaer om til hvilke prosjekter de ønsker å sette i gang. Her kommer det inn faktorer som samfunnsøkonomisk lønnsomhet og hvem som trenger veiene mest. I Norge har Nye Veier AS blitt kritisert for at de kun lager strekninger i områdene som gagnar dem selv, også kalt «helt hjem»-prosjekter (Strand, 2016). Norge har også blitt kritisert for sin manglende samfunnsøkonomiske lønnsomhet for sine veiprojekter (Halse & Fridstrøm, 2018). Som nevnt, har Sverige, Danmark og Finland knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet til sine veiprojekter sammenlignet med Norge. Dette vil si at Norge lager veier som ikke gagnar den norske befolkningen like mye som innbyggerne gjør av de øvrige landene sine veiprojekter. Her er det mange faktorer som kan spille inn. Norge har, som jeg har funnet ut i masteroppgaven, høyere kostnader knyttet til veiprojektene sine, høyere standarder og de har vanskeligere topo- og demografi for veibygging. Et etisk dilemma her kan være om Norge må gi slipp på sine høye standarder, eller politikken om at hele Norge skal være bebodd, noe som gjør at det må være gode veier jevnt over hele det langstrakte landet. Hvis denne politikken oppheves vil Norge kunne begynne å bygge veier der det er bedre geografiske forhold som f.eks. i nærheten av storbyene. Igjen skal det sies at Norge har en generelt vanskelig topo- og demografi som gjør det jevnt over vanskeligere å lage veier. Det kan derfor være ansvarlig av Norge å faktisk ha høyere standarder slik at veiene holder seg lengre og tryggere på grunn av den harde naturen og klimaet.

For å dra videre på politikken om at hele Norge skal være bebodd, vil dette ses på som et etisk dilemma når det kommer til veiprojekter og Norges natur. Hvis ikke politikken om at hele Norge skal være bebodd fortsetter, vil dette mest sannsynlig skape konsekvenser for blant annet bygdesamfunnene med fåtall av innbyggere. Hvis Norge ønsker en mer sentralisert befolkning kan dette føre til at blant annet veiprojekter blir benyttet av flere bilister enn hvis prosjektene kun lages for et mindretall av innbyggere for den spredte befolkningen. Dette har også en sammenheng med den samfunnsøkonomiske lønnsomheten hvor denne vil øke jo flere bilister som ferdes på veien. Dette fordi at jo færre det er som får nytte av veien, jo mindre samfunnsøkonomisk lønnsomt vil det være for samfunnet at veiprojektet gjennomføres. Det etiske problemet ligger derfor mellom økte kostnader og hele Norge bebodd, eller en mye mer sentralisert befolkning med bedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjektene med reduserte kostnader da veiprojektene kan plasseres på mer egnede områder.

I masteroppgaven har det blitt funnet ut at det er store forskjeller fra hvordan

Norge gjør ting sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland. Norge har større geografiske forskjeller, har strengere politiske regler for veiprosjekter og at det som nevnt skjer et kostnadshopp i veiinvesteringene når de legges til i NTP. For sistnevnte er det her lite ansvarlighet som kommer fram. Her virker det mer som at politikerne og byggherrene underskriver eller rett og slett ikke har god nok kompetanse på området til å kunne sette riktig kostnadsnivå knyttet til veiinvesteringer. Det virker til her at siden dette kostnadshoppet ikke blir hensyntatt i budsjettbevilningen til NTP, må dette kostnadshoppet dekkes av andre midler som må komme fra andre innkrevningstjenester som da f.eks. brukerfinansiering. Det kan derfor også ses på at ved brukerfinansiering som gjør det mulig å få flere gjennomførte prosjekter på kortere tid enn ved kun statlig støtte, vil være uansvarlig å presse gjennom så mange prosjekter på en kortere tidsperiode, når det må innkreves bompenger for å dekke kostnadene. Med forbehold om at det som nevnt ikke er knyttet høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet til de norske veiinvesteringene. Det kan da ses på som lite ansvarlig å bruke brukerfinansiering for å presse gjennom flere prosjekter samtidig som at disse prosjektene presses ned i pris for å kunne få dem med i periodens NTP. Dette kunne vært diskutert mer grundig, men lite ansvarlig er det. For å kunne øke ansvarligheten vil det være nødvendig å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved å legge mer vekt på dette i planleggingsprosessen samtidig som at brukerfinansieringen blir tatt med i nytteberegningene, noe de ikke gjør i dag. Her kan det også knyttes en uansvarlighet ovenfor hvordan Norge planlegger sine veiprosjekter. Det er nedskrevet i retningslinjene fra blant annet Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen at bompenger skal tas hensyn til i nye veiprosjekter og ved utregningen av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten (Welde, M., Bråthen, S., Rekdal J. & Zhang, W., 2016, s. 15). Dette er som nevnt en ting de kan forbedre når det kommer til ansvarlighet ovenfor sine innbyggere og øke nytten de får fra veiprosjektene som vedtas.

Ser vi over på Sverige, Danmark og Finland har disse knyttet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet opp mot sine veiinvesteringer sammenlignet mot Norge. Her vil veiinvesteringene komme mer til nytte og de tar mer ansvar mot hva som bør gjennomføres og ikke. De bruker også kun full statlig støtte og ingen form for brukerfinansiering, noe som også gjør det interessant å se på hvorfor de får det til og Norge ikke. Det er slik at hvis det er knyttet negative eksternaliteter til et veiprosjekt, vil det føre til et mer lønnsomt prosjekt hvis det brukes en godt planlagt bompengesats som tar hensyn til både eksternalitetene og betalingsvilligheten til bilistene. Så for Sverige, Danmark og Finland som nesten ikke har brukerfinansiering, kan det kanskje gagne dem mer å bruke dette fremfor

full statlig støtte. Det skal sies at, som sagt, har alle disse tre landene samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter, men det kan være en mulighet å styrke dette enda mer ved hjelp av brukerfinansiering på veiprosjekter hvor det f.eks. er mye kø-dannelser.

For å oppsummere og konkludere så er det potensielt mye uansvarlig rundt veiprosjekter og bompenger. Generelt sett rundt bygging og arbeidsforhold tas det mange forhåndsregler for å sikre gode og trygge arbeidsforhold og et miljøvennlig veiarbeid i alle landene, som nevnt tidligere. Norges manglende samfunnsøkonomisk lønnsomhet og en skjevfordeling ved innkreving av bompenger, er et eksempel på uansvarlighet. For å bedre ansvarligheten til Norge og deres veiinvesteringer er noe av det første de burde gjøre å inkludere brukerfinansiering i nytteberegningene og få et økt fokus på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Blir dette gjort, vil mye være gjort. Hvis vi ser mot skjevfordelingen vil det her, som nevnt, være lite gunstig å øke skattesatsene da dette vil mest sannsynlig føre til en større skjevfordeling, selv om den kanskje ikke er så direkte og merkbar som ved bompenger.

Kilder

- Halse, H., A. & Fridstrøm, A. (2018). Jakten på den forsvunne lønnsomhet - Om norske veiprosjekters manglende samfunnsøkonomiske avkastning. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47672>
- Norsk elbilforening. (2021). Bompenger. Hentet fra <https://elbil.no/elbil-fordeler/bompenger/>
- Regjeringen. (2020). På veg mot et bedre bomsystem. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/cbeb78d09109475aba2bfa9df488971a/1409_utvalgsrapport-framtidige-inntekter-i-bomringene.pdf
- Statens vegvesen. (2020). Øker krav til andel lærlinger. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/oker-krav-til-andelen-laerlinger>
- Statens vegvesen. (2021). Vi støtter FN's bærekraftsmål. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/om-statens-vegvesen/om-statens-vegvesen/barekraft>
- Strand, A. (11.05.2016). Veireform basert på påstander. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/kommentarer/veireform-basert-pa-pastander-article33344-2215.html>
- Welde, M., Bråthen, S., Rekdal J. & Zhang, W. (2016). *Finansiering av vegprosjekter med bompenger. Behandling av og konsekvenser av bompenger i samfunnsøkonomiske analyser.* (Concept Rapport 49). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/CONCEPT_49_norsk_web.pdf/6226437f-440c-4bff-93d2-e14e947b152c?version=1.0
- Welde, M., Samset, K., Andersen, B. & Austeng, K. (2014). *Generell modell som illustrerer kostnadsutviklingen i tidligfasen i prosjekter.* (Concept Rapport 39). Hentet fra https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/NORSK_rapport_web_A4_nr39_ny0307_farge.pdf