

# Samfunnsøkonomiske virkninger av forlenget varighet for bompengefinansering

---

av

Tom-Reiel Heggedal

Espen R. Moen

Christian Riis<sup>1</sup>

Oeconomica DA<sup>2</sup>

Oslo 12. november 2016

Kravet for nedbetaling av lån til bompengefinansierte veiprojekter er per i dag i utgangspunktet 15 år, med mulighet for en 5 års utvidelse dersom bro kommer til avløsning for ferge. En 20-års tidshorison for finansieringsanalysen er vesentlig kortere enn forventet teknisk levetid. Kombinasjonen av stor usikkerhet ved beregninger langt frem i tid, og det forhold at rentene historisk var vesentlig høyere enn i dag, forklarer en nøktern tilnærming. Høyt rentenivå medførte at inntekts- og kostnadsstrømmer som påløp mer enn 20 år frem i tid, neddiskontert til investeringstidspunktet, fikk begrenset betydning for beregningene.

---

<sup>1</sup> Heggedal er førsteamanuensis i samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI. Moen og Riis er professorer i samfunnsøkonomi samme sted. Rapporten er skrevet på oppdrag fra Fosenbrua AS, Rovdejord sambandet AS, Todalsfjordprosjektet AS, Halsafjordsambandet AS og Samspleis AS.

<sup>2</sup> Org.nr. 980293106, Limsteinveien 8, 1362 Hosle.

I denne rapporten belyser vi hovedmomentene som er avgjørende for vurderingene av den samfunnsøkonomiske effekten av å øke tidshorisonten for bompengeneinnkreving fra 15-20 år, som i dag, og til 40 år. Rapporten konsentrerer seg om to hovedmomenter:

Det første momentet vedrører forholdet mellom diskonteringsrente og tidshorisont. En reduksjon i diskonteringsrenten medfører at bompengeneinntekter over de siste 20 årene, av en tenkt 40-års horisont, får økt vekt. Vi drøfter betydningen av diskonteringsrenten, og forholdet mellom tidshorisonten, diskonteringsrenten og usikkerheten forbundet med trafikkveksten på lang sikt.

Det andre momentet er effektivitetstapet ved avgifter. Økt varighet av bompengefinansiering medfører, alt annet likt, et lavere avgiftsnivå. Det reduserer effektivitetstapet, og øker den samfunnsøkonomiske verdien av prosjektet.

Veiloven gir hjemmel for at Samferdselsdepartementet, med Stortingets samtykke, kan gi tillatelse til å innkreve bompenger på offentlig vei. Det politiske rasjonale for finansieringsformen er to-delt. Det reduserer belastningen på offentlige budsjetter, noe som har en verdi som følge av generelle skattevridninger. Dernest forankres prosjektfinansieringen hos dem som nyter godt av prosjektet. Det gir et bedre beslutningsgrunnlag, gir rom for lokalt initierte prosjekter, og etter manges syn, en riktigere fordeling av kostnader og nytte.

## Diskonteringsrente og tidshorisont

Et prosjekts nåverdi beregnes som summen av den neddiskonterte nettonytten eller kontantstrømmen for alle perioder av prosjektets levetid. I utgangspunktet neddiskonteres nytten  $t$  år frem i tid med  $\left(\frac{1}{1+r}\right)^t$ , der  $\frac{1}{1+r}$  kalles diskonteringsfaktoren, mens  $r$  kalles diskonteringsrenten.<sup>3</sup> Således vil nyttestrømmer som kommer langt frem i tid bli tillagt relativt liten vekt, der størrelsen på diskonteringsrenten er avgjørende for hvor liten vekten blir. La oss gi en illustrasjon. Dersom diskonteringsraten er 7 prosent vil nåverdien av en gevinst som kommer om 40 år være omtrent 7 prosent av gevinsten, dvs at 93 prosent forsvinner i diskontering. Er diskonteringsraten 3,5 prosent vil nåverdien øke til 26 prosent av gevinsten. Med andre ord, valg av diskonteringsfaktor vil være svært avgjørende for vurderingen av forlenget varighet av bompengefinansiering, siden vektingen av nyttestrømmer langt frem i tid blir betydelig endret.

---

<sup>3</sup> Diskonteringsrenten omtales også som kalkulasjonsrenten.

Trafikkvekst og endringer i fremtidige nytteverdier er vesentlige elementer i nåverdiberegninger av broprosjekter. Diskonteringsfaktoren skal justeres for trafikkvekst og endringer i nytteverdier, samt for usikkerheten forbundet med prosjektet, i den grad disse ikke allerede inngår i diskonteringsrenten. Vi diskuterer disse elementene nedenfor, før vi drøfter forholdet mellom tidshorisonten, diskonteringsrenten og usikkerheten forbundet med trafikkveksten på lang sikt.

### Diskonteringsrente

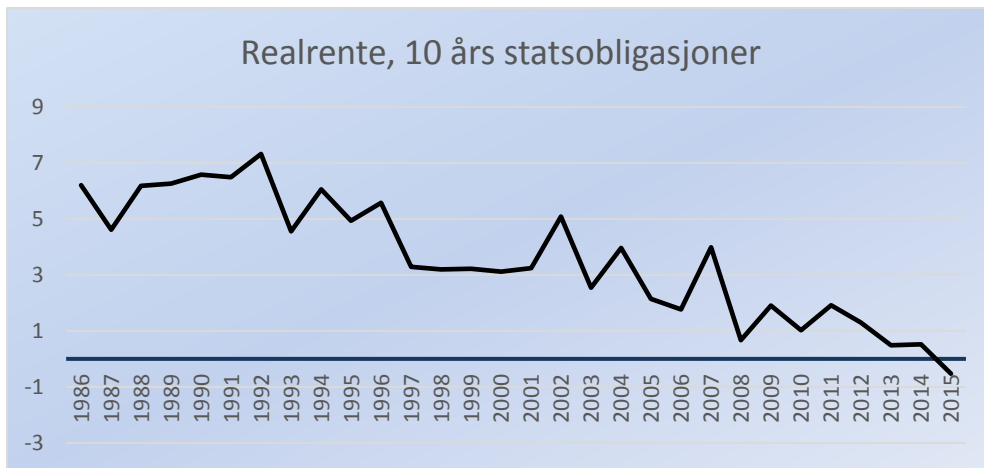
I denne rapporten vurderer vi den samfunnsøkonomiske effekten av forlenget varighet for bompengefinansiering. Dermed er det naturlig å ta utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske diskonteringsrenten for beregninger av nåverdier.

Diskonteringsrenten kan sees på som alternativkostnaden av et prosjekt.<sup>4</sup> Det vil si hva en kunne oppnådd per krone dersom en hadde valgt et annet prosjekt. Det er to hovedelementer som ligger i diskonteringsrenten. Det første er den sikre avkastningen en kan oppnå i internasjonale kapitalmarkeder, det vil si den såkalte sikre renten. Diskonteringsrenten må være minst like høy som dette. For den andre må diskonteringsrenten justeres for usikkerheten forbundet med verdien av prosjektet. Dette kan være usikkerhet om fremtidig vekst i økonomien, som igjen påvirker verdsettingen av tid (se under), og videre usikkerhet om trafikkveksten.

Summen av den sikre renten og risikopåslaget, som følger av usikkerheten i prosjektet, utgjør diskonteringsrenten. Som sikker rente er det vanlig å legge til grunn de lange rentene en kan oppnå i markedene. I de senere år har disse rentene være lave, rundt 3 prosent nominelt. Graf 1 viser utviklingen i realrenter siden 1986.

---

<sup>4</sup> Espen R. Moen, sammen med professorene Steinar Holden og Thore Johnsen, var sakkyndige i Høyesterett i 2014 på spørsmål om fastsettelse av diskonteringsrenten. Deres artikkel, se Holden, Johnsen og Moen (2016), gir en diskusjon av prinsippene for fastsetting av diskonteringsrenten, basert på deres rapport for Høyesterett.



*Graf 1: Realprisjustert (KPI) 10 års statsobligasjoner i Norge 1986-2015 som gjennomsnitt av daglige noteringer på Oslo Børs. Kilde: Norges Bank og SSB.*

NOU (2012) argumenter for at det er rimelig å anta at det under normale markedsforhold er mulig å sikre en risikofri realrente på 2,5 prosent på lang sikt. Videre argumenteres det med at risikopåslaget for normale offentlige prosjekter kan settes til 1,5 prosent. Samferdselstiltak nevnes spesielt som et eksempel på normale prosjekter, og således fanger risikopåslaget opp usikkerheten knyttet til verdsetting av tid og trafikkvekst. NOU (2012) konkluderer med at det er rimelig med en reell risikojustert kalkulasjonsrente på 4 prosent for de første 40 årene.<sup>5</sup> Finansdepartementet (2014) legger da også til grunn en kalkulasjonsrente på 4 prosent til bruk ved samfunnsøkonomisk analyser av statlige tiltak.

Holden, Johnsen, og Moen (2016) anslår fremtidig realrente til 1,75-2%, og fremtidig produktivitetsvekst (reallønnsvekst) til 1,25-1,5%.

For bompengeprosjekter har den såkalte beregningstekniske renten, fastsatt av Samferdselsdepartementet, ligget på 5,5 til 6,5 prosent. Med en antatt prisstiging på 2,5 prosent gir det en realrente på 3 til 4 prosent (Prop. 1 S, 2016-2017). Denne beregningstekniske renten tar høyde for normal usikkerhet i bompengeprosjekter.

Med bakgrunn i dette finner vi det rimelig å legge til grunn en risikojustert diskonteringsrente på 4 prosent for vurderinger av samfunnsøkonomiske virkninger av forlenget varighet for bompengefinansiering.

<sup>5</sup> For de påfølgende 35 årene anbefales en kalkulasjonsrente på 3 prosent.

## Tidsnytte, realprisjustering og spart tid

Tidsbruken av en reise går ned som følge av at en bro kommer som erstatning for ferge. Dette gir nytte i form av spart tid for både personreiser og godstrafikk. Denne tidsnytteeffekten er hovedelementet i telleren for en nåverdiberegning av et broprosjekt.

Tidsnyttan skal *realprisjusteres* med en årlig faktor for å reflektere en økende alternativkostnad av brukt tid, som følge av reallønnsvekst. Det vil si at telleren i regnestykket øker. Så lenge vekstratene er små, kan prisveksten på en praktisk måte hensyntas ved at den kommer til fratrukk i nevneren, det vil si i diskonteringsfaktoren.

NOU (2012) anbefaler å bruke vekst i BNP per innbygger som justeringsfaktor for tidsnyttan. Finansdepartementet (2013) viser til en produktivitetsvekst på 1,4 prosent i perioden 2012-2060. I beregninger av fremtidige nytteverdier bruker Minken (2013) en realprisjustering på 1,6 prosent årlig.

Det er selvfølgelig usikkerhet knyttet til fremtidig vekst og dette skal representeres i diskonteringsrenten. Denne type usikkerhet er det tatt høyde for i den risikjusterte diskonteringsrenten på 4 prosent.

Vi finner det rimelig å legge til grunn en årlig rate på 1,4 prosent for realveksten, noe som vil redusere den effektive diskonteringsraten tilsvarende. La oss her påpeke følgende: En korrigering for realprisvekst blir langt viktigere for nåverdiberegninger hvis renten er lav enn hvis den er høy. For eksempel vil en korreksjon for 1% realprisvekst gi omtrent 10% økning av nåverdien (for et langt prosjekt) hvis renten er 10%, mens denne korreksjonen vil gi en dobling av nåverdien hvis renten er 2%.

## Trafikkvekst

Trafikkveksten øker også den fremtidige trafikknyttan av broen. Igjen, så lenge vekstratene er små, kan trafikkveksten hensyntas ved at den trekkes fra diskonteringsrenten. Det vil si at den effektive diskonteringsrenten synker med trafikkveksten.

Madslie et al. (2014) gjør en rekke beregninger for langsiktig trafikkvekst. De finner en gjennomsnittlig vekstrate for Norge på omtrent 1 prosent for veitrafikk i perioden 2014-2050. Beregninger spesielt for Sør-Trøndelag fylke er på samme nivå.

Normal usikkerhet for trafikkvekst er fanget opp i den risikjusterte diskonteringsrenten på 4 prosent. Det kan imidlertid tenkes at usikkerheten for trafikkveksten er spesielt stor for enkelte broprosjekter. En slik spesiell usikkerhet må en eventuelt forsøke å avdekke med usikkerhetsanalyser for hvert enkelt tilfelle. En slik analyse er ikke en del av denne rapporten.

### **Levetid og analyseperiode**

Det er vanlig å dele prosjektlevetiden i nytte-kostnadsanalyser inn i en *analyseperiode* og en periode som blir gjenstand for *restverdiberegning*. Finansdepartementet (2014) angir at analyseperioden skal være så nær levetiden som praktisk mulig for samfunnsøkonomiske analyser av statlige tiltak. Videre skal analyseperioden for infrastrukturprosjekter settes til 40 år, noe som samsvarer med anbefalingen i NOU (2012). For eventuell levetid ut over analyseperioden skal en beregne en restverdi.

Levetiden til broinvesteringer kan være vanskelige å anslå. Vi anser det som urimelig å operere med en kortere levetid enn lengden på den anbefalte analyseperioden for samferdselsprosjekter mer generelt, slik den angis i NOU (2012). Dermed vil ikke en forlenget varighet for bompengefinansiering fra 15-20 år til 40 år innvirke på de øvrige premissene for vanlige nytte-kostnadsanalyser av broprosjekter.

### **Betydningen av tidshorisont - illustrasjon**

Rentefallet har, som påpekt, stor betydning for vektleggingen av nyttestrømmer som kommer langt frem i tid. En høy diskonteringsrente medførte at inntekts- og kostnadsstrømmer som påløp mer enn 20 år frem i tid fikk begrenset betydning for beregningene av effektene av forlenget bompengefinanseringsperiode.

Imidlertid viser diskusjonen over at det i dag kan være rimelig å legge til grunn en effektiv diskonteringsrente på 1,6 prosent (4 prosent fratrukket 1,4 prosent for realprisjustering og 1 prosent for trafikkvekst).

Betydningen av en lav rente kan illustreres ved å se på et tenkt prosjekt med en årlig inntektsstrøm med verdi 100. Dersom en bruker en rente på 5 prosent vil nåverdien av prosjektet øke med 37 prosent ved en forlengelse av tidsperioden for beregningene fra 20 til

40 år. Dersom en bruker en rente på 1,6 prosent vil nåverdien av prosjektet øke med 73 prosent ved forlengelsen av varigheten.

Det illustrerer i denne sammenhengen et viktig moment. Premissene for vurderingen av varighetens betydning for et bompengeprojekt er ganske annerledes i dag, enn de var for noen tiår siden. Det aktualiserer spørsmålet om en lengre varighet kan være formålstjenlig. Et viktig moment i den diskusjonen er at lengre varighet medfører lavere avgiftsnivå, noe som gir en samfunnsøkonomisk gevinst. Vi ser nærmere på det i neste punkt.

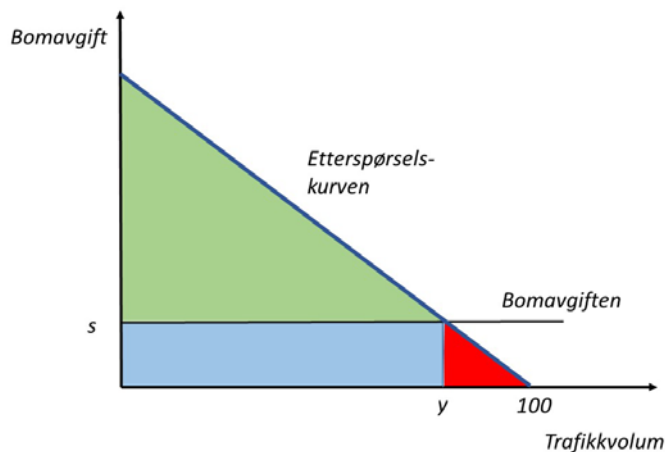
### **Avgiftsnivå og trafikknytte**

Som diskutert ovenfor er hovedelementet i kostnads-nytteanalyser av samferdselstiltak den tidsbesparelsen som prosjektet medfører. I beregningene skal en legge en til grunn et kvalifisert anslag på den direkte effekten av tiltaket på samlet trafikkvolum samt et anslag på trafikkveksten over tid.

Prosjektets finansieringsform påvirker nytteverdiene. En bro er et fellesgode, og ser en bort fra eventuelle køproblemer, er den samfunnsøkonomiske merkostnaden ved økt intensitet i bruken av broen lik null. Det tilsier at maksimal nytteeffekt oppnås ved å la passeringer være gratis, i faglitteraturen omtalt som å la prisen gjenspeile den relevante marginalkostnaden.

Bompengefinansiering reduserer nytteverdien av prosjektet som følge av at samlet trafikk synker. Trafikanter med betalingsvilje lavere enn bompengavgiften avstår fra å benytte broen, i en situasjon der broen burde vært benyttet hvis en legger maksimal verdiskaping til grunn som en målsetting.

Kostnadene forbundet med denne trafikkavvisningseffekten er et eksempel på de kostnader som generelt oppstår i markeder når prisene ikke gjenspeiler marginalkostnadene. La oss illustrere poenget i en figur.



I utgangspunktet kan etterspørselskurven for passeringer av broen over en tidsperiode betraktes som et mål på innbyggernes betalingsvilje, eller nytte, forbundet med å benytte broen. Over tid vil etterspørselskurven skifte utover som følge av trafikkvekst. Maksimal verdiskaping i prosjektet oppnås ved å sette prisen på passeringer lik null, som i figuren vil gi et trafikkvolum normalisert til 100.

Bomavgiften er angitt ved  $s$  kroner. Det medfører en reduksjon i trafikkvolumet fra 100 til  $y$  passeringer. I figuren er det angitt tre arealer. Det blå arealet representerer bomavgiftsinntektene,  $sy$ . Det grønne arealet gjenspeiler trafikknnyten (generelt konsumentoverskuddet), dvs trafikantenes samlede betalingsvilje fratrukket bomavgiftsinnbetalingen. Den røde trekanten representerer dødvektstapet, eller fortrenningstapet, som oppstår som følge av avgiftssystemet. Størrelsen på denne trekanten avhenger fundamentalt av styrken på fortrenningseffektene. Hvor mye samlet trafikk synker som følge av avgiften, er i figuren angitt ved avstanden  $100 - y$ . Vi skal senere se noe mer presist på denne sammenhengen.

I samfunnsøkonomiske vurderinger av hvordan et samferdselstiltak bør finansieres, er denne type vridningseffekter som oppstår i markeder helt sentralt. For offentlig finansierte prosjekter er finansiering direkte over offentlige budsjetter en mulighet. Det ville eliminere det direkte tapet forbundet med trafikkavvisning, den røde trekanten, men gi opphav til vridningseffekter i andre markeder. Det følger av at offentlige inntekter i det vesentlige er beskatning, og beskatning gir opphav til vridningseffekter (dødvektstap) i de markeder som blir gjenstand for beskatning, tilsvarende slik det er illustrert i figuren. I faglitteraturen finnes det ulike anslag på størrelsen på kostnaden ved finansiering over offentlige budsjetter. I henhold til Finansdepartementets veiledning skal finansieringskostnaden settes til 20 øre per budsjettkrone.



Vridningseffekter forbundet med generell beskatning er følgelig en, av flere, begrunnelser for direkte finansiering gjennom bompenger.

Vi skal nå gå noe nærmere inn på betydningen av varigheten av bompengefinansieringen for nyttevurderingene. Det er to momenter vi vil tillegge vekt. Det ene er den direkte effekten av varighet på størrelsesorden av det samlede vridningstapet. Det andre er samspillseffekter med vridningstap i andre markeder.

### Varighetens betydning for vridningstap

Som følge av økt varighet av bompengeperioden dekkes prosjektkostnadene inn over en lengre tidshorisont. Det har stor betydning for fortrenkningstapet ved bompengefinansiering.

Ved at finansieringen fordeles over flere perioder blir prisen per passering lavere. Den direkte effekten av prisreduksjonen kan illustreres slik.

Lar vi bompengesatsen være  $s$  kroner, kan vridningstapet tilnærmelsesvis uttrykkes ved  $\frac{1}{2}[s \times \Delta y]$ , der  $s$  er avgiften og  $\Delta y$  er trafikkreduksjonen, i figuren 100 - y. Siden arealet er tilnærmelsesvis en trekant, multipliseres dette produktet med 0,5.

Trafikkreduksjonen avhenger av størrelsen på  $s$ . Styrken på effekten er et empirisk spørsmål, og det er i litteraturen en rekke studier som kan indikere størrelsesorden. For illustrasjonens del, la oss legge til grunn proporsjonalitet. Dvs for hver krone avgiften øker, synker trafikken med en gitt faktor  $k$ , med andre ord,  $\Delta y = ks$ .

Setter vi dette inn i uttrykket for vridningstapet får vi  $\frac{1}{2}[s \times ks] = \frac{1}{2}[s^2 \times k]$ . Det viktige poenget her er at vridningstapet forbundet med bomavgiften øker *kvadratisk* i avgiftens størrelse. Til sammenligning øker bominntektene,  $y \times s$ , tilnærmelsesvis *lineært* i  $s$ . Enkelt illustrert, hvis en avgiftsbelastning kan fordeles over to perioder, istedenfor én, kan avgiftsnivået halveres, og for en gitt samlet avgiftsinntekt blir vridningstapet tilnærmelsesvis halvert.

Dette er et generelt poeng som gjenspeiles i tenkningen rundt skattereformer mer generelt, der en gjerne sikter mot å ha et bredest mulig skattegrunnlag, for derigjennom å hente ut gevinsten ved lavere satser.

La oss også føye til at i en vurdering av bompengeprojekter blir effekten særlig sterk for dyre projekter, som fordrer en høy bompengesats. Det kommer til uttrykk ved at gevinsten i form av redusert vridningstap forbundet med en utvidelse av varigheten, er tilnærmedesvis proporsjonal i avgiftsnivået *s*.

Isolert sett tilsier denne innsikten at det alltid er gevinster ved å øke varigheten av bompengefinansieringen, i prinsippet slik at den gjenspeiler anleggets tekniske levetid. I praksis har man ønsket å balansere dette mot andre hensyn. Høy usikkerhet med hensyn til trafikkveksten, og den generelle økonomiske utviklingen på lang sikt, gjør det generelt vanskelig å vurdere det finansielle grunnlaget for projekter med lang horisont. Siden diskonteringsrenten var høy, med den følge at verdistrømmer utover et 20-års perspektiv uansett ville fått liten vekt, valgte man en varighet som var vesentlig kortere enn teknisk levetid. Dette valget må imidlertid sees i sin historiske kontekst.

### **Samspillseffekter med andre markeder**

Figuren ovenfor illustrerer vridningstapet forbundet med bomavgift innenfor rammen av en isolert betraktning av broprosjektet. Det betyr at eventuelle samspillseffekter med andre markeder er neglisjert. I de fleste tilfellene er slike samspillseffekter ubetydelige, men med ett viktig unntak.

La oss først motivere analysen. Samspillseffekter oppstår ved at bomavgiften påvirker individenes adferd i andre markeder. Hvis det er markeder med sine egne vridningseffekter, vil endringer i adferden i disse markedene påvirke størrelsen på de tilhørende vridningstapene. Gjennomgående vil slike effekter være små, og få neglisjerbar betydning for analysene.

Men et marked skiller seg ut som potensielt viktig. Gjennom inntektsbeskatningssystemet er arbeidsmarkedet karakterisert ved høye vridningseffekter, og da spesielt knyttet til individers bevegelser mellom tilstander som inaktiv og yrkesaktiv. For individer som er ytelsesmottakere kommer dette til uttrykk ved at den individuelle gevinsten ved å komme i jobb er så lav som 15 % av den samfunnsøkonomiske gevinsten<sup>6</sup>. Samspillseffekter vil her få betydning i vurderingen av bompengenivået i den utstrekning bomavgiftens størrelse påvirker jobbsøkingsintensiteten lokalt. For marginale grupper i arbeidslivet, der lønnsnivået er lavt, og aktuelle jobber kan være deltid, vil denne type effekter kunne ha relevans. Mekanismen er

---

<sup>6</sup> Se Heggedal, Moen og Riis (2015).

her at lavere reisekostnader medfører en bedre integrasjon av arbeidsmarkedene regionalt. Isolert sett forsterker det gevinstene ved å forlenge varigheten av bompengefinansieringen.

## Konklusjon

Vi har i denne rapporten foretatt en vurdering av spørsmålet om varigheten av bompengefinansiering. I Norge har praksisen vært at prosjektene kan ha en finansieringshorisont på 15 år, eventuelt 20 år. Myndighetenes begrunnelse er skjønnsmessig, der hensynet til usikkerheten forbundet med anslagene på trafikkveksten og den økonomiske utviklingen på lang sikt, tilsier at en bør være varsom med å la tidshorizonten bli for lang. Dessuten medførte høy diskonteringsrente at verdistrømmer som kom mer enn 20 år frem i tid fikk liten vekt i nytte-kostberegningene.

Basert på etablerte prinsipper legger vi til grunn en effektiv diskonteringsrente på 1,6 prosent for prosjekter i dag. Det betydelig lavere rentenivået tilsier at fremtidige kontantstrømmer får større vekt i kalkylene, noe som tilsier at de bør hensyntas for å sikre effektive investeringsbeslutninger. Det aktualiserer spørsmålet om en utvidelse av varigheten for bompengefinansiering.

Et problem ved begrenset varighet er at avgiftsnivået blir høyere enn det ellers kunne vært. Det medfører sterkere trafikkavvisningseffekter, og reduserer nytteverdien av prosjektet. Det er et generelt poeng at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved avgifter blir lavere hvis avgiftsnivået kan reduseres gjennom en utvidelse av avgiftsgrunnlaget. Forlenget varighet av bompengeinnkreving representerer her en potensielt betydelig samfunnsøkonomisk gevinst.

## Litteratur

Finansdepartementet (2013): Perspektivmeldingen 2013. Stortingsmelding no. 12.

Finansdepartementet (2014). Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. R-109/14.

Heggedal, T-R, E.R. Moen og C. Riis (2015), Arbeidstilbudsmodell, CREAM Publications;3/2015

Holden, S.,T. Johnsen, og E.R. Moen (2016), Valg av kapitaliseringsrente i erstatningssaker, Samfunnsøkonomen nr. 6-2016

Madslie, A., C. Steinsland og C.K. Kwong (2014) Grunnprognoser for persontransport 2014-2050. TØI-rapport 1362/2014.

Minken, H. (2013). Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ferjeavløsningsprosjektene på E39 mellom Stavanger og Trondheim. TØI-rapport 1272/2013.

NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser. Utredning fra et utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 18. februar 2011. Avgitt til Finansdepartementet 3. oktober 2012.

Prop. 1 S (2016-2017): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Samferdselsdepartementet.