

Rissa 27. februar 2017

Pressemelding

En ny rapport ser på samfunnsøkonomiske virkninger av lengre innkrevingsperiode for bompenger. Rapporten påpeker at dagens praksis med innkreving i inntil 20 år kan medføre at prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme ikke lar seg finansiere. Den aktualiserer dermed en revurdering av dagens restriktive praksis.

Rundt omkring i landet arbeides det med flere store ferjeavløsningsprosjekter både på riks- og fylkesvegnettet. Slike prosjekter vil være "game-changere" som kan snu opp ned på en rekke av rammebetingelsene både for næringsliv og bosetting i et område.

Ofte kjennetegnes de av store og kostnadskrevende konstruksjoner, men som til gjengjeld teknisk og funksjonelt har lange levetider. Med dagens rammebetingelser vil imidlertid mange av prosjektene være vanskelige å finansiere. Eller at de kan medføre så høye bompengesatser at de hemmer vekst- og utviklingseffekter inntil bompengeinnkrevningen er avsluttet.

Akseptable finansieringsmuligheter er avgjørende for at samfunnet skal kunne utnytte de muligheter som oppstår gjennom slike tiltak. Flere har derfor tatt til orde for at det er behov for å se på dagens rammebetingelser for å finansiere visse typer strategisk infrastruktur.

«Samfunnsøkonomiske virkninger av forlenget varighet for bompengefinansiering» er skrevet av professorene Christian Riis og Espen R. Moen, og førsteamanuensis Tom-Reiel Heggedal ved Institutt for samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI i Oslo. I rapportens konklusjon heter det:

«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».

Rapporten er finansiert av selskapene Fosenbrua AS, Halsafjordsambandet AS, Rovdejordsambandet AS, Samspleis AS, og Todalsfjordprosjektet AS.

Kontaktpersoner for pressen er:

Fosenbrua AS

Olav Ellevset

tel 952 19459 oellevset@yahoo.no