

Meld.St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Spørsmål 231:

Som del av regionreformen har regjeringen overført de statlige fiskerihavnene til fylkene. I fire av fylkene gjenstår overføringen. Hvor mye anslår statsråden at det koster i gjennomsnitt å drifte og vedlikeholde en havn per år?

Svar:

Statens vedlikeholdsansvar i havner med fiskerihavneanlegg har vært relatert til molo-, kaianlegg og eventuell vedlikeholdsmudring. Kystverket har i snitt brukt rundt 30 mill. kr årlig til vedlikehold av de statlige fiskerihavneanleggene. Disse midlene har i all hovedsak blitt brukt til utbedring av skader. I enkeltår med større moloskader har utgiftene til vedlikehold og reparasjoner vært større.

Driften av fiskerihavneanleggene har fra statens side vært knyttet til administrativ forvaltning og administrativ oppfølging. Samlet sett har det vært satt av et svært begrenset antall årsverk for å ivareta denne oppgaven. Samtidig har kommunene, gjennom avtaler med Kystverket, forestått operativ oppfølging og drift. Slike avtaler har helt tilbake i tid ligget som en forutsetning for statlig utbygging av de ulike fiskerihavneanleggene.

Spørsmål 232:

Den statlige innsatsen i byområdene er styrket som følge av bompengeavtalen fra 2019. Tilskuddet til store kollektivprosjekter er økt fra 50 til 66 prosent. Hva ville kostanden vært for å øke denne andelen til 70 prosent statlig finansiering i de store kollektivprosjektene? Ber om anslag per prosjekt, og årlig samt total effekt.

Svar:

Gjennom de inngåtte byvekstavtalene med de fire største byene bidrar staten med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen), jf. fjerde kolonne i tabellen under. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det tatt høyde for å videreføre dette tilskuddet. Dersom det statlige bidraget til disse prosjektene skal økes til 70 pst, vil det statlige finansieringsbidraget fordeles som vist i femte kolonne under. I kolonne seks vises det hvor mye det ville medføre i økt statlig bidrag. Alle beløp i tabellen er i 2021-kr. På grunn av usikker fremdrift, har vi ikke tall for årlig fordeling.

Prosjekter	By-område	Prosjekt-kostnad	Statlig bidrag (50 pst.)	Statlig bidrag (66 pst.)	Statlig bidrag (70 pst.)	Differanse mellom 66 pst. og 70 pst.
Fornebubanen ¹	Oslo og Viken	17 176	8 333	11 000	11 666	667
Metrotunnel ²	Oslo og Viken	19 017	9 509	12 552	13 312	761
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	7 093	3 546	4 681	4 965	284
Metrobuss trinn 1	Trondheim	3 540	1 770	2 336	2 478	142
Bussveien ³	Nord-Jæren	10 850	5 351	7 063	7 491	428
SUM		57 676	28 509	37 632	39 914	2 282

1) Statens bidrag er fastsatt på bakgrunn av prosjektkostnadene ekskl. innsparing som følge av flytting av Skøyen stasjon og basestasjon ut over hensetningsanlegg.

2) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet fra Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

3) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet fra Bymiljøpakkens handlingsprogram. I Byvekstavtalen inngått i 2019 er Statens halvdel 5 190 mill. 2020-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei.

Spørsmål 233:

Om byvekstavtaler:

Har regjeringen gått bort fra 66 prosent statlig finansiering i disse prosjektene, sett i lys av sak i Bergens Tidene 16. mars om finansiering av bybane til Åsane?

Svar:

Nei, regjeringen har ikke gått bort fra den styrkede statlige innsatsen til de såkalte 50/50-prosjektene som følge av bompengavtalen fra 2019. Tilskuddet til disse prosjektene er økt fra 50 til 66 pst. Halvparten av det økte tilskuddet skal gå til reduserte bompenge og den andre halvparten skal gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering.

Spørsmål 234:

Dersom bybaneutbyggingen til Åsane også skal omfattes av økt statlig finansiering ut over 50 prosent, hva vil kostanden være ved å øke den statlige andelen til hhv. 66 og 70 prosent? Ber om oppgitt beløp i årlig og total effekt.

Svar:

I planperioden er det prioritert midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Foreløpig er de samlede kostnadene for bybaneutbyggingen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen anslått til om lag 12 mrd. kroner. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter. Prosjektet har ikke kommet langt nok til at vi på nåværende tidspunkt har et tilstrekkelig grunnlag for å kunne beregne en statlig andel.