

Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Spørsmål 20

I følge Bergens Tidende har det blitt regnet 8,4 mrd kr feil på investeringsprosjekter i SVV Region Vest sammenlignet med tallgrunnlaget i etatenes og Avinor sitt grunnlagsdokument. Hvordan kunne dette skje, hvilke konsekvenser har feilen fått, og hvilke effekter har denne feilen konkret fått for regjeringens prioriteringer: har det ført til tilsvarende reduksjon av investeringene i Region Vest?

Svar:

Som også omtalt i svaret på spørsmål nr. 21, er de prioriterte bompengeprojektene kommet ulikt langt i planleggingen. Noen prosjekter er allerede vedtatt eller startet opp, og flere andre prosjekter er også kommet så langt i planleggingen at forutsatt bompengebidrag er framkommet etter en detaljert vurdering av bompengepotensialet. Noen prosjekter er imidlertid kommet kort i planlegging, og for disse er forutsatt bompengebidrag basert på svært grove og skjematiske vurderinger. For mange prosjekter i en tidlig fase er det bl.a. lagt til grunn en gjennomsnittlig bompengetakst på 3 kr/km. Det er følgelig knyttet stor usikkerhet til forutsatt bompengebidrag for mange av de prioriterte prosjektene. Ved detaljvurdering av bompengepotensialet må det tas hensyn til en rekke faktorer, som faktisk nytte av prosjektet, trafikkavvisning ved ulike takstnivåer, samlet bompengebelastning i det aktuelle området, hva som vurderes som akseptabelt takstnivå mm.

Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen, ble transportetatene bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslag for prosjekter som inngikk i de ulike rangeringene i transportetatenes grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029, inkl. bompengepotensialet for de ulike prosjektene. I den forbindelse gjorde Region vest vesentlig grundigere vurdering av bompengepotensialet. Bl.a. ble det tatt hensyn til finansieringskostnader som følge av låneopptak, noe som ikke var gjort i de tidligere vurderingene. Dette førte til vesentlig redusert bompengepotensial sammenlignet med grunnlagsdokumentet for mange av prosjektene i Region vest, men fortsatt er det knyttet usikkerhet til bompengeanslagene for de prosjektene som er kommet kort i planleggingen.

I arbeidet med stortingsmeldingen tok Samferdselsdepartementet utgangspunkt i behovet for statlige midler basert på de kvalitetssikrede kostnadsoverslagene og de reviderte vurderingene av bompengepotensialet. Det er derfor umulig å svare på hvordan prioriteringene hadde blitt dersom behovet for statlige midler til enkelte av prosjektene i Region vest hadde vært mindre. Det er likevel hevet over enhver tvil at de foreslåtte statlige bevilgningene til Vestlandet øker kraftig i Nasjonal Transportplan 2018-29 sammenlignet med innværende plan.