

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

Spørsmål 6.

Av vedlegg 1 framgår det at det for veiprosjekter i regi av Statens vegvesen fram til første halvdel av 2030-tallet skal gjennomføres prosjekter med en bompengandelen på 39,3 pst. Mens for Nye Veier sin portefølje legges det opp til en bompengandelen på 30 pst, jf tabell 5.5.

De tre første bompengeproposisjonene regjeringen har lagt fram for prosjekter under Nye Veier har en total kostnad på ca 19 mrd kr, hvorav bompengene utgjør 8,4 mrd kr. Dvs 45 pst bompengandelen. Ifm framleggelsen av Stortingsmeldingen om Nye Veier uttrykte statsråd Solvik-Olsen i media at for en samlet portefølje på 130 mrd kr skulle 30 mrd kr finansieres med bompenger. Dette utgjør en bompengandelen på 23 pst. I meldingen legges det i tolvårsperioden opp til investeringer i Nye Veiers portefølje på 61,7 mrd kr (statlige midler) og 26,4 mrd kr bompenger, samlet 88,1 mrd kr. I statsbudsjettet for 2017 budsjettet informeres det om bompenger til Nye Veier sine prosjekter på ca 2,4 mrd kr 2016 og 2017, i tillegg til de bevilgninger på ca 4,4 mrd kr som ble gjort til Nye veier i 2016 og 2017. Dette summerer seg over 13 år til ca 95 mrd kr, hvorav samlet ca 29 mrd kr i bompenger.

I artikkel på bygg.no kunne man 29.3 d.å. lese følgende: «Nye Veier hadde i utgangspunktet lagt opp til en gjennomføringstid på 20 år med dagens prosjektportefølje. Under Byggedagene kunne Hovland avsløre at utbyggingsselskapet nå har satt seg som mål å kutte gjennomføringstiden med åtte år og dermed gjennomføre den planlagte prosjektporteføljen på 12 år.» På framleggelsen av stortingsmeldingen om NTP ble dette referert flere ganger

- a. Når adm dir Hovland i nevnte artikkel snakker om 20 pst kostnadsreduksjon, er det fra kostnadsnivået i stortingsmeldingen om Nye Veier (130 mrd kr) eller de 148 mrd kr som ble omtalt i media medio 2016 som total kostnaden.
- b. Hva er siste gjeldende samlede kostnadsanslag for Nye Veier sin portefølje og hva er siste samlede anslag for samlet bompengenivå (kr og pst).
- c. Vil Nye Veier sin portefølje la seg realisere innen 2028/2029 med de bevilgninger og bompengandeler som regjeringen presenterer i stortingsmeldingen om NTP?
- d. Hva er bakgrunnen for at prosjektene til Nye Veier i Stortingsmeldingen har en bompengandelen som er så mye lavere enn snittet for SVV sine prosjekter?
- e. Det bes om en oversikt over hvilke prosjekter som det ut fra gjeldende prioritering i Nye Veier legges opp til å starte i planperioden, og hvilken andel statlige midler/bompengandelen det legges opp til i de enkelte prosjektene.

- f. Regjeringen har til nå lagt fram bompengeproposisjoner for Nye Veier med en bompengandel på 45 pst, prosjekt som starter opp i 2017 men som i hovedsak skal bygges og finansieres i planperioden. For å komme ned på et snitt på 30 pst i bompengandel slik det legges opp til i 12 årsperioden, må det legges til grunn at de kommende års bompengeproposisjoner vil ligge et godt stykke ned på 20-tallet i bompengandel. Er dette korrekt?
- g. I Meld. St. 25 (2014-2015) står følgende på side 16: *«Regjeringen legger opp til at selskapets utbygging delfinansieres med bompenger. Den samlede bompengandelen av faktisk utbyggingskostnad for oppstartsporteføljen forutsetter departementet lagt på samme nivå som anslått i planrammen for Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.»*

Hva legger departementet i «samme nivå som anslått for Meld. St. 26 (2012-2013)»

Svar

a.

I Meld. St. 25 (2014-2015) *På rett vei* la Samferdselsdepartementet opp til at Statens vegvesen skulle kvalitetssikre kostnadsoverslag for Nye Veier AS overtok prosjektene. Som et ledd i dette arbeidet gjennomførte Statens vegvesen på bestilling fra Samferdselsdepartementet en samlet gjennomgang av kostnadsoverslagene for alle prosjektene i Nye Veiers portefølje. Denne gjennomgangen viste at samlet kostnadsoverslag for alle prosjektene i prosjektporteføljen ved inngangen til 2016 var på i overkant av 148 mrd. 2016-kroner. Nye Veier har lagt denne kostnadsgjennomgangen til grunn for videre måling av kostnadsutviklingen i prosjektene, jf. også Prop. 135 S (2016-2017).

b.

Nye Veier har ikke utarbeidet egne detaljerte kostnadsberegninger for porteføljen samlet sett. Ved Selskapets seneste porteføljeprioritering i desember 2016 ble ovennevnte kostnadsoverslag utarbeidet av Statens vegvesen lagt til grunn. Nye Veier har gjennomført nye helhetlige samfunnsøkonomiske beregninger basert på disse kostnadstallene. Dette kostnadsgrunnlaget danner også basis for beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for Nye Veiers portefølje som inngår i Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018-2029.

Det er inngått en rammeavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier om utbygging av prosjektene i oppstartsporteføljen. Rammeavtalen sikrer selskapet en forutsigbar finansiering som etter en opptrappingsperiode på to år gir en framtidig forutsigbar finansiering på 5 mrd. 2016-kroner per år, jf. også fullmaktsvedtak om å pådra staten forpliktelser for Nye Veier. En videreføring av en slik rullerende fullmakt

vil gi selskapet en total finansiering på i underkant av 100 mrd. over statsbudsjettet gjennom en utbyggingsperiode på 20 år.

Nye Veier har lagt opp til å finansiere i størrelsesorden 48 mrd. med bompenger. Dette gir en bompengandelen på ca. 32% for porteføljen som helhet. Nye Veier er selv ansvarlig for å legge til rette for lokale prosesser som sikrer lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansieringen.

For strekningen Tvedestrand – Arendal forelå det lokalpolitiske vedtak som ble justert noe som følge av at vedtakene ikke fulgte Finansdepartementets anbefalinger for renteberegning. Bompengedraget i dette prosjektet er vedtatt til 2.074 mill. 2016-kr, som gir en bompengandelen på vel 38 pst. jf. Prop. S 86 (2015-2016).

For strekningen Rugtvedt – Dørdal baserte bompengeproposisjonen seg på lokalpolitiske vedtak fra før Nye Veier ble opprettet. Bompengedraget i dette prosjektet er vedtatt til 1.811 mill. 2016-kr, som gir en bompengandelen på vel 41 pst. jf. Prop. S 128 (2015-2016).

For strekningen Kolomoen – Moelv hadde også Statens vegvesen kommet langt i å utarbeide grunnlag for lokalpolitiske vedtak, og Nye Veier arbeidet videre med å framskaffe lokalpolitiske vedtak basert på dette grunnlaget. Bompengedraget i dette prosjektet er vedtatt til 4.480 mill. 2016-kr, som gir en bompengandelen på 52 pst. jf. Prop. S 131 (2015-2016).

For strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest baserer bompengenivået seg på lokalpolitiske vedtak, hvor det tidligere er gjennomført en mulighetsstudie av Statens vegvesen. Det er i dette prosjektet lokalpolitisk vedtatt et bompengedrag på vel 7.700 mill. 2016-kr, som gir en bompengandelen på 37 pst. jf. Prop. S 135 (2016-2017).

I Trøndelag arbeides det med bompengefinansiering av utbygging av E6 både sør og nord for Trondheim. For strekningen sør for Trondheim er tidligere vedtak om totalpris for bompenger lagt til grunn. Dette legges til grunn selv om kostnadsoverslaget har økt svært mye siden de lokalpolitiske vedtakene ble fattet. På strekningen Ranheim – Værnes legges det opp til å videreføre dagens takstnivå med indeksregulering. Nye Veier foreslår å redusere bompengeopplegget som er på dagens E6 Øst ved at det foreslås fjernet en sidevegsbom på rampen ved Leistad.

I arbeidet med bompengefinansiering har Nye Veier altså lagt til grunn et noe lavere bompengenivå for flere av prosjektene, og dersom selskapet når sin målsetting om en betydelig reduksjon i utbyggingskostnadene, vil bompengebrauken bli redusert ytterligere.

c.

NTP 2018-2029 viser at utbyggingskostnadene har økt svært mye de siste årene. Nye Veier AS har gjennom sammenligninger av vegutbygging i Norge og Sverige

synliggjort et stort potensial for kostnadsreduksjon. Nye Veier mener det er realistisk å kunne redusere utbyggingskostnadene med 20 % og har lagt dette estimatet for kostnadsreduksjon til grunn når selskapet mener det er mulig å bygge ut porteføljen vesentlig raskere.

Nye Veier sin utbygging er likviditetsstyrt og rask utbyggingstakt er avhengig av at selskapet lykkes med å oppnå kostnadsreduksjoner. Forutsigbar statlig finansiering er viktig for å planlegge framdriften. Selskapet er også avhengig av de lokalpolitiske prosessene som skal skape grunnlag for bompengefinansieringen og den videre politiske behandlingen av saker om bompengebidrag til å finansiere selskapets utbyggingsaktivitet.

Også i utbygginger i regi av Nye Veier AS legges det til grunn standard regelverk med at bompengefinansieringen er med på å dele risiko for overskridelser i utbyggingsfasen med inntil 10 % (opp til kostnadsrammen). Samtidig reduseres bompengebruken tilsvarende dersom prosjektet blir inntil 10 % billigere enn forventingskostnaden. Dette betyr at dersom utbyggingskostnaden går ned så går også bompengevolumet ned. Nye Veier planlegger at hele prosjektporteføljen, med unntak av OPS-strekningen Handeland – Fedal, bygges ut i løpet av NTP-perioden. Dette forutsetter statlig finansiering på fastlagt nivå og at bompengenivået holdes på 32% av det totale kostnadsoverslaget på 148 mrd. 2016-kroner.

d.

Som nevnt i svar på ovenstående spørsmål legges det til grunn et samlet kostnadsoverslag for utbygging av oppstartsporteføljen på 148 mrd. 2016-kroner finansiert med opp mot 100 mrd. kr i statlig finansiering og om lag 48 mrd. kr bompenger. For de første prosjektene er det lagt opp til samme bompengebidrag som planlagt fra Statens vegvesen. For de senere prosjektene forventes det at bompengandelen går ned, delvis som følge av at dette vil være strekninger med lavere trafikk tall enn i de første utbyggingsprosjektene.

e.

Det er inngått vegutbyggingsavtaler mellom staten og Nye Veier og Samferdselsdepartementet har fremmet grunnlag for bompengefinansiering for følgende prosjekter:

Prosjekt	Forventet utbyggingskostnad	Bompengebidrag	Bompengandelen
Tvedestrand – Arendal	5 505	2 074	37,7
Rugtvedt - Dørdal	4 460	1 811	40,6
Kolomoen – Moelv	8 586	4 480	52,1
Kristiansand v – Lyngdal v	20 900	7 700	36,8
SUM	39 451	16 065	40,7

Alle tall i 2016-kr

I tillegg til disse fire prosjektene har styret i Nye Veier bestemt at prosjektet Ranheim – Åsen skal utredes med tanke på snarlig utbygging.

Nye Veier arbeider med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i de øvrige prosjektene i porteføljen både ved å redusere kostnader og å øke nytten for samfunnet. Resultatet av dette arbeider vil bli vurdert ved hver porteføljeprioritering framover. På den måten oppfyller selskapet vedtektene sine som sier at de prosjektene med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal bygges ut først. Selskapet har ikke gjennomført prioriteringer av den videre utbyggingsrekkefølgen.

f.

Nye Veier arbeider med bompengeregninger for flere prosjekter. I Trøndelag legges det opp til videreføring av dagens taksnivå på strekningen Ranheim - Værnes og det legges opp til å holde nivået fra tidligere vedtak på Nye Veiers stekninger sør for Trondheim. Fordi kostnadene har økt vesentlig, blir bompengandelen redusert sammenlignet med det som tidligere er vedtatt.

Mange strekninger med høye trafikk tall er prioritert for gjennomføring tidlig i Nye Veiers utbyggingsperiode. Det er en sterk sammenheng mellom trafikkmengde og potensial for bompengefinansiering. På den bakgrunn er det forventet at de kommende bompengeproposisjonene i gjennomsnitt vil ha en lavere bompengandel enn de prosjektene som til nå er vedtatt.

g.

Bompengandelen til finansiering av vegformål var i Nasjonal transportplan 2014-2023 lagt på ca. 35 pst mot 29 pst i Nasjonal transportplan 2018-2029. For de av strekningene i Nye Veier AS sin oppstartsportefølje som var prioritert i NTP 2014-2024 var bompengandelen 42,5 pst, jf. Meld. St 25 (2014-2015), tabell 2.1.