

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

Spørsmål 64.

Tilleggsspørsmål til tidligere innmeldt spørsmål nr 6:

Det vises til framlegg av Prop 135 S 2016-2017, bompengeproplegg for Kristiansand Vest - Lyngdal Vest, kobling til NTP, ref spørsmål nr 6. Opplegget som regjeringen foreslår innebærer at prosjektet til 21,4 mrd kr, finansieres med 13,6 mrd kr i statlige midler og 7,9 mrd kr i bompenger, dvs en bompengandel på 37 pst.

Sammen med de allerede behandlede bompengeproposisjonene for Nye Veiers portefølje er den statlige finansieringen nå oppe i om lag 24 mrd kr. Tilsvarende er det lagt opp til om lag 16 mrd kr i bompenger i disse fire proposisjonene. Samlet sett ca 40 mrd kr, og ca 40 pst bompengandel. Knappe 1/3 av samlet utbyggingsportefølje, dersom vi legger en samlet kostnad på 130 mrd til grunn, ref stortingsmeldingen om Nye Veier. NTP legger opp til en bompengandel på 30 pst i perioden. Det gjenstår, hvis vi holder 2017 utenfor, prosjekter for ca 38 mrd i statlig finansiering i perioden (statlig finansiering ca 62 mrd kr, ovenfor omtalt 24 mrd statlig finansiering). Ut fra anslaget i NTPen skal prosjektene til Nye Veier i denne perioden finansieres med 26,4 mrd i bompenger i 12-årsperioden. Betyr dette at for de kommende bompengeproposisjonene for prosjekter som skal bygges ut i perioden 2018-2029 at det vil bli lagt opp til en bompengandel på ned mot 20 pst? Hvis så er tilfellet, hva er bakgrunnen for dette, sammenlignet med de til nå framlagte bompengeproposisjonene?

Svar:

Som det går fram av mitt svar på spørsmål 6 legger Nye Veier AS opp til å finansiere i størrelsesorden 48 mrd. kr med bompenger og selskapet er selv ansvarlig for å legge til rette for lokale prosesser som sikrer lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansieringen. Videre påpeker jeg i svar på samme spørsmål at Nye Veier sin utbygging er styrt av likviditeten til selskapet og at utbyggingstakten til selskapet dermed er sterkt avhengig av i hvor stor grad selskapet lykkes med å oppnå kostnadsreduksjoner i sine utbygginger. Hvilke prosjekter eller hvor stor del av porteføljen som faktisk vil bli bygget ut i planperioden er altså avhengig av hvor godt selskapet presterer.

Blant de strekninger som av Nye Veier AS er prioritert for gjennomføring tidlig i utbyggingsperioden finnes i stor grad veier med høye trafikk tall og dermed også et potensiale for et relativt høyt bompengebidrag. Blant de strekninger som så langt ikke har blitt prioritert for utbygging finnes strekninger med lavere trafikk tall og det er derfor grunn til å forvente et lavere potensiale for bompengebidrag for disse strekningene.