

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

Spørsmål nr. 56:

Hva er kostnadsrammen for de 11 nye prosjektene regjeringen ønsker å overføre til Nye Veier i NTP?

Svar:

Vi viser også til departementets svar på spørsmål nr. 4 fra komiteen.

Når det gjelder de nye strekningene vises det til at grunnlaget for de foreløpige kostnadsanslagene er svært forskjellige. For noen av strekningene har NVAS selv beregnet kostnadsanslag, eller et foreløpig estimat for hvor mye penger de ønsker å sette av til en strekning. De ulike strekningene har også forskjellig planmessig status og modenhet, og dette i seg selv innebærer at det for flere av strekningene er usikkerhet knyttet til kostnadene.

NVAS vil sette i gang et arbeid med å vurdere alle strekningene så snart selskapet formelt har overtatt disse. I dette arbeidet vil de også vurdere nærmere hvilke utfordringer som skal løses og hva nyttepotensialet er på de ulike strekningene. I tråd med Nye Veier-modellen vil det dernest arbeides videre med å optimalisere utbyggingsprosjekter med sikte på å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Ny portefølje	Kostnader
E6 Åsen - Steinkjer	10 833
Rv 25 Hamar - Løten	1 969
E6 Otta - Dombås	930
Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua	5 518
E 136 Dombås - Vestnes	2 991
Rv 13 Skare - Sogndal	3 000
E6 Selli - Asp	677
E6 Sørrelva-Borkamo	1 128
E6 Nordkjosbotn - Hatteng	1 800
E6 Olderdalen - Langslett	2 100
E16 Skaret-Høgkastet	2 961
Fre16 Høgkastet-Hønefoss	9 291
Totale kostnader ny portefølje	43 198

Spørsmål 58:

Hva vil være kostnaden ved å fjerne opparbeidet bompengегjeld i prosjekter som er ferdigstilt?

Svar:

Vi forutsetter at alle prosjekter som er ferdigstilt har startet bompengειnnkreving.

Bompengeselskapenes samlede lån per 31.12.2020 for de prosjektene som hadde startet innkreving ved utgangen av 2020, var 49 mrd. kr. Dette var fordelt på de ulike oppdragsgiverne på følgende måte:

- Statens vegvesen: 31,8 mrd. kr
- Nye Veier: 6,9 mrd. kr
- Fylkeskommunene: 10,2 mrd. kr

Lånegjelden er tilknyttet bompengeprosjekter som har etterskuddsinnkreving hvor utbyggingsprosjektene er ferdigstilt. I tillegg inkluderer den den samlede lånegjelden fra pakker som har startet innkreving, og som finansierer prosjektene sine ved en kombinasjon av låneopptak og løpende bompengειinntekter. Enkelte pakker har ikke lån, og finansierer prosjektene kun ved løpende bompengειinntekter.

Ved en innfrielse av et bompengeprosjekts lånegjeld må man også ta hensyn til hva slags type lån som er tilknyttet det enkelte prosjektet. Det er i de fleste tilfeller flere lån tilknyttet de enkelte prosjektene, og det varierer om disse lånene har flytende rente eller sikret rente, med f.eks. fastrente eller rentebytteavtaler. Det vil derfor påløpe kostnader ved å innfri disse lånene.

Ved en eventuell nedbetaling av gjeld for å avvikle bompengειnnkrevingen, er det flere kostnader som vil påløpe. Bompengeselskapene har avtaler med leverandører av ulike tjenester til driften av bompengειnnkrevingen. Ved en avslutning av bompengειnnkrevingen, vil det påløpe kostnader ved avslutning av disse avtalene. Ved avvikling av innkrevingen vil det også påløpe kostnader til fjerning av bomstasjonsutstyret, utestående brikke- og kontodepositum overfor bilistene og andre avsetninger på forpliktelser og kortsiktig gjeld.

Ettersom det i pakkene vil være en kombinasjon av låneopptak og løpende bruk av bompengειinntekter, har vi lagt ved en oversikt over pakker som har startet innkreving. I tillegg er fv 47 T-forbindelsen inkludert. Oversikten har informasjon om bompenger som skal dekke investeringskostnader i prosjektene, i henhold til de respektive stortingsproposisjonene, prognose for avvikling av bompengειnnkrevingen, i tillegg til hvem som er oppdragsgiver for pakken. Oversikten viser at det er langt større forpliktelser knyttet til bompengeprosjektene enn det som bompengeselskapene har som samlet lånegjeld.

Bompengeprosjekt	Oppdragsgiver	Anslag på forventet avslutningsår	Bompenger til investeringer (mrd. kr)	Kr-verdi	Bompenger til investeringer, omregnet til 2021 mrd. kr
Askøypakken	Vestland fylkeskommune	2028	1,1	2013	1,3
Bypakke Bergen	Vestland fylkeskommune	2037	11,0	2017	12,2
Bypakke Bodø	Statens vegvesen	2030	2,0	2014	2,4
Bypakke Grenland	Statens vegvesen	2025/2026	1,4	2015	1,6
Bypakke Nedre Glomma	Statens vegvesen	2023	0,6	2014	0,7
Bypakke Nord-Jæren	Rogaland fylkeskommune	2033	21,0	2016	24,1
Bømlopakken	Vestland fylkeskommune	2028	0,6	2009	0,8
Fosenpakken	Trøndelag fylkeskommune	2024	1,0	2011	1,3
Fv 45 Gjesdal	Rogaland fylkeskommune	2024	0,3	2010	0,4
Fv 47 T-forbindelsen ¹	Rogaland fylkeskommune	2028	0,2	2007	0,3
Førdepakken	Vestland fylkeskommune	2028	1,0	2015	1,2
Haugalandspakken	Rogaland fylkeskommune	2023	1,9	2008	2,7
Kvammapakken	Vestland fylkeskommune	2030	0,4	2009	0,6
Miljøpakke Trondheim (trinn 3)	Statens vegvesen	2029	8,5	2017	9,4
Nordhordlandspakken	Vestland fylkeskommune	2031	1,2	2017	1,3
Oslopakke 3 (trinn 2)	Statens vegvesen	2036	74,0	2018	78,6
Vegpakke Harstad	Statens vegvesen	2031	0,9	2014	1,1
Vossapakke	Statens vegvesen	2025	0,6	2009	0,8

¹ Fv 47 T-forbindelsen har etterskuddsinnkreving hvor lånet er nedbetalt om kort tid. Ved stortingsbehandlingen ble det lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune gikk inn med et garantibeløp på inntil 150 mill. 2007-kr fordelt med 90 mill. kr på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune. Garantibeløpet skulle stilles til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringen av prosjektet dersom behovet tilsa dette, dvs. om utbyggingskostnaden overskred fastsatt styringsramme for prosjektet. I tråd med forslag fra Vegdirektoratet ble det lagt til grunn at garantiene skulle behandles som et tilskudd som blir gjort om til et forskudd ved eventuell kostnadsreduksjon og/eller økt inntjening.