



Statens vegvesen

Notat

Til:
Fra:
Kopi til:

Saksbehandler:
Tlf saksbeh.
Vår dato:

Inntektsgrunnlag og premisser for statlig bidrag – reforhandlet byvekstavtale for Nord-Jæren

Oppsummering

I notatet gis 1) en samlet oversikt over og beskrivelse av statlig bidrag basert på statens tilbud inkludert bompengeforliket og 2) en oversikt over inntektspotensialet fra bompenger med justert bompengeprognose som følge av lokalt forlik av 6.11.19.

Alle tall er presentert i 2020-kr og avviker derfor noe fra tidligere oversikter.

STATLIG TILBUD I REFORHANDLET BYVEKSTAVTALE 2019-2029	Mill 2020-kr	Merknader
Statlig bidrag til E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 175	Ved ev overføring av prosjektene vil midlene overføres til Nye Veier AS
Programområdetiltak (kap. 1320 Post 30) ¹⁾	2 781	
Statlig bidrag Bussveien (kap. 1330 Post 63) ^{1) 2)}	4 840	
Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (kap. 1330 Post 66):		
Belønningsmidler ¹⁾	2 477	
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing ²⁾	1 700	50% til reduserte bompenger og 50% til økt kollektivsatsing
Tilskudd til reduserte kollektivtakster	500	Øremerket reduserte kollektivtakster
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	500 ³⁾	Forutsetter at nullvekstmålet nås
Kap. 1352 Post 73: Stasjons- og knutepunktutvikling	221	
SUM	16 194	
INNTEKTPOTENSIAL FRA BOMPENGER 2018-2033		
Netto beregnede bompenginntekter 2020-2033	10 865	
Bompenginntekter 2018- 2019 (ca)	1 100	
SUM INNTEKTER FRA STATLIG BIDRAG OG BOMPENGER ⁴⁾	28 159	
SUM EKSKLUSIVE E39-PROSJEKTENE	24 984	

¹⁾Inkludert bevilgede midler i 2018 og 2019 ²⁾ Endelig beløp fastsettes når statens bidrag til Bussveiprojektet er endelig fastsatt ³⁾ I brevet fra SD datert 14.11.19 står det «inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden (vår understreking).» ⁴⁾ I tillegg kommer fylkeskommunal MVA-refusjon på 1,5 mrd. kr.

Det tas forbehold om årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Det statlige tilbudet i forbindelse med reforhandlingene er totalt på om lag 16 mrd. 2020-kr. Dersom E39 Ålgård–Hove og E39 Smiene–Harestad overføres til Nye Veier AS vil det statlige bidraget reduseres tilsvarende. Tilbudet betinger at lokale parter takker ja til betingelsene i regjeringspartienes bompenggeavtale og forplikter seg til å gjennomføre tiltak som gir måloppnåelse.

Inntekspotensialet fra bompenger er på om lag 10,9 mrd. kr, i tillegg til de om lag 1,1 mrd. kr i inntekter fra 2018 og 2019.

Totalt summerer det statlige bidraget og beregnede bompenggeinntekter seg til om lag 28 mrd. kr.

Nærmere beskrivelse av det statlige bidraget

Statlig bidrag til E39 Hove–Ålgård og E39 Smiene–Harestad

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det avsatt 3 173 mill. 2020-kr. i statlig bidrag til E39 Hove–Ålgård (1697 mill. kr) og E39 Smiene Harestad (1478 mill. kr). Disse midlene går ut av Bymiljøpakken dersom det blir et lokalt vedtak om overføring av de to prosjektene.

I brevet fra Samferdselsdepartementet står det følgende: *«Riksvegprosjekta E39 Hove–Ålgård og E39 Smiene–Harestad kan takast ut av bypakken og overførast til porteføljen til Nye Veier AS i 2019 dersom det er eit lokalt ønskje. Tilbodet i dei pågåande reforhandlingane vil i så fall bli justert slik at statlege bidrag og bompengar til desse prosjekta blir tekne ut av byvekstvtalen.»*

Kommentar til at bompenger forutsettes tatt ut av pakken med overføring av de to E39-prosjektene: Det er avsatt om lag 4 mrd. kr i bompenger til de to E39-prosjektene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Justert bompenggeopplegg som følge av lokalt forlik av 6.11.19 innebærer at bompenggeinntektene til Bymiljøpakken er redusert med om lag 3,5–4 mrd. kr når vi sammenligner med inntektsprognoser basert på erfaringstall for det første halvåret med dagens bompenggeopplegg.¹ Sammenlignet med forutsetningene i proposisjonen for Bypakke Nord–Jæren (Prop. 47S (2016–2017)) vil bompenggeinntektene reduseres med 9 mrd. kr. Statens vegvesen mener derfor at forutsetningen om at bompengene avsatt i NTP 2018–2029 til disse to prosjektene utgår av pakken er ivaretatt innenfor justert bompenggeopplegg.

Dersom lokale parter ønsker å prioritere de to E39-prosjektene må disse finansieres med delvis bompenggefinansiering, gitt de økonomiske rammene omtalt i gjeldende NTP (2018–2029). Forutsetningen om en delvis bompenggefinansiering er uavhengig av hvorvidt disse prosjektene overføres til Nye Veier AS eller forblir en del av Bymiljøpakken.

¹ Prognosene etter første halvår er lavere enn inntektene som reelt forventes blant annet grunnet tekniske feil i oppstarten som ga langt færre inntekter enn forventet de første ukene. Disse feilene er rette

Statlige programområdemidler til gange-, sykkel- og kollektivtiltak

Staten tilbyr 2 781 mill. 2020-kr til programområdetiltak i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i avtalen. Midlene skal indeksreguleres.

I forslag til statsbudsjett 2020 er det åpnet for økt fleksibilitet for bruk av statlige midler på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innenfor byvekstavtalen. Midlene kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, -sykkel- og kollektivtiltak. Det er forutsatt at bruken blir avgrenset til investeringer, og at en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksvegtiltak.

Det vil utvikles et system som sikrer at vurderingskriteriene blir ivaretatt og som sikrer gode rutiner for oppfølging.

Statlig bidrag Bussveien

Det statlige bidraget til Bussveien er anslått til 4 840 mill. 2020-kr. Bidraget beregnes eks. mva. på fylkesveidelen av prosjektet. Det vises for øvrig til tidligere utsendt notat (til møtet 13.11.19) med oversikt over kostnadsberegninger for hvert av delprosjektene i Bussveiprojektet.

Dersom lokale parter takker ja til statens tilbud på bakgrunn av regjeringspartienes bompengeaftaler øker det statlige bidraget til Bussveien til 66 prosent. Se omtale under post 66.

Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Det er opprettet en budsjettpost statsbudsjettet (kap. 1330 post 66) som er gitt betegnelsen Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder. Med unntak av belønningsmidlene er post 66 knyttet til regjeringspartienes bompengeaftale.

En forutsetning for økt tilskudd som følge av bompengeaftalen er at nullvekstmålet nås. Det er også en forutsetning at lokale myndigheter og transportetatene sammen utvikler et system for rapportering som gir god oversikt over bruken av midlene. Statens vegvesen vil foreslå at partene gjennom byvekstavtalen forplikter seg til å konkretisere et slikt rapporteringsopplegg senest 1.3 2020. Rapporteringsopplegget bør utvikles etter samme mal i de fire byområdene som har byvekstavtale.

Belønningsmidler

Statens tilbud innebærer 2 477 mill. 2020-kr i belønningsmidler til Nord-Jæren i avtaleperioden. Belønningsmidlene skal bidra til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det vist til at midlene skal kunne brukes til ulike fremkommelighetstiltak, men at de også i sin helhet kan brukes til drift av kollektivtransport. Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen.

Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing

Regjeringspartienes bompenggeavtaler innebærer at statlige bidraget til Bussveien øker til 66 prosent. Halvparten av det økte tilskuddet fra 50 til 66 prosent skal øremerkes reduserte bompenger, og halvparten skal øremerkes bedre kollektivtilbud i Nord-Jæren. Dette skal skje etter en lokal prioritering.

I tiårsperioden er det beregnet at tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren vil bli på om lag 1 700 mill. 2020-kr – fordelt med om lag 850 mill. kr til reduserte bompenger og om lag 850 mill. kr til bedre kollektivtilbud.² Det statlige bidraget målt i kroner står ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen blir redusert.

Bussveien ligger til grunn for beregningen av tilskuddet på denne posten, men den delen av tilskuddet som utgjør økningen av fra 50 til 66 prosent vil bli utbetalt fordelt over tiårsperioden 2020–2029, uavhengig av framdrift for Bussveien.

Det er lagt opp til at disse midlene overføres til fylkeskommunen. Når det gjelder delen som går til reduserte bompenger må disse benyttes til å rekvirere mindre bompenger til fylkeskommunale prosjekter enn forutsatt. Den reduserte bompenggebruken som følge av dette må komme bilistene til gode i form av mindre bompenggebelastning.

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

I regjeringspartienes bompenggeavtale er det lagt opp til en årlig bevilgning på 300 mill. kr til reduserte kollektivtakster i de store byene. Alle de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtale, får en del av dette tilskuddet. Nord-Jæren tilbys 50 mill. 2020-kr årlig i tilskudd til reduserte kollektivtakster, dvs. 500 mill. kr i tiårsperioden 2020–2029. Statens vegvesen legger til grunn at det ikke er mulig å bruke disse midlene til økt ruteproduksjon siden de er øremerket reduserte takster. Det må synliggjøres hvordan disse midlene brukes og kommer kollektivtrafikantene til gode.

Økt statlig bidrag dersom lokale myndigheter ønsker å fjerne rushtidsavgiften

I forslag til statsbudsjett 2020 foreslår Samferdselsdepartementet at den innførte rushtidsavgiften i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) kan fjernes dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Det vises til forslag om fullmakt i forslag til statsbudsjett 2020. Staten er innstilt på å øke tilbudet med inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden (dvs. inntil 500 mill. kr totalt i avtaleperioden) dersom det lokalt er ønske om å inngå en avtale uten rushtidsavgift og dette lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

Beregnet netto inntekspotensial fra bompenger

Vi har justert beregningene av bompenggepotensial som følge av de lokale partenes beslutning om å legge en grunntakst for lette kjøretøy på 22 2018-kr til grunn i det justerte

² Det tas forbehold om en eventuell endring av beløpet som følge av fylkeskommunens fastsettelse av styringsmål/styringsramme for delprosjektene i Bussveien.

bompengeopplegget. Beregningen viser et inntekspotensial fra bompenger på 10 865 mill. kr 2020–kr i perioden 2020–2033. I tillegg kommer inntekter fra 2018 til 2019 på om lag 1 100 mill. kr. Vi får ikke nøyaktig beløp for 2018–2019 før 2019 er over. Beregningen forutsetter at gjennomsnittstaksten opprettholdes i hele perioden.

Vi gjør oppmerksom på en feil i tidligere beregninger som nå er rettet opp: Overføringen til Ryfast på 620 mill. i perioden 2020–2033 var ikke med i summeringen, noe som ga et for høyt inntekspotensial for Bymiljøpakken. Beløpet for beregnet inntekspotensial på 10 865 mill. kr er korrigert for denne feilen.

De øvrige premissene er uendret sammenlignet med notat datert 12.11.19 sendt ut til forhandlingsmøtet 13.11.19.

Kostnadskontroll og porteføljestyring

Inntektene fra det statlige bidraget og bompenger danner, sammen med lokale bidrag, den økonomiske rammen for en prosjektportefølje som skal ligge til grunn i ny bompengeproposisjon og i reforhandlet byvekstavtale. Prosjektporteføljen i stortingsproposisjonen om Bypakke Nord-Jæren omfatter prosjekter for om lag 32 mrd. 2018–kr. Det er altså ikke rom for hele denne prosjektporteføljen innenfor det justerte bompengeopplegget. Det er opp til lokale parter å prioritere hvilke prosjekter som skal inngå i en slik portefølje.

Vi viser til brevet fra Samferdselsdepartementet 14.11.19, der følgende er presisert:

Staten vil i framtidige byvekstavtaleforhandlinger og i reforhandling av eksisterende avtaler legge vekt på at bypakkene blir dimensjonert til den faktiske inntektsstrømmen. Dersom kostnadene i porteføljen overskrider forventede inntekter, vil staten legge stor vekt på å redusere kostnadene i pakka. Det skal altså dokumenteres at inntektene fra en bypakke faktisk kan finansiere alle prosjekter i pakka. Prosjektene må også gå fram i prioritert rekkefølge.