

## Mulig overføring av E39 Ålgård-Osli til Nye Veier

Formålet med dette saksfremlegget er å redegjøre status for oppfølgingen av vedtak i styringsgruppemøtet 23.06.21. Styringsgruppen ba om oppfølging på om prosjektet E39 Ålgård-Osli kan overføres fra porteføljen til Bymiljøpakken til Nye Veier. Denne saken er en oppdatering på arbeidet med oppfølgingen av vedtaket, alternative løsninger til potensiell overføring og skissering av ulike potensielle følger av disse.

### Bakgrunn

Diskusjonen knyttet til strekningen har pågått i mange år. Årsakene er flere, blant annet at Nye Veier bygger tilstøtende strekning E39 fra Lyngdal til Ålgård.

Spørsmålet om en mulig overføring har vært løftet i flere omganger, og var for eksempel behandlet i forbindelse med bompengeforliket i 2015 hvor det anføres: *«Dersom det er ønske om det lokalt, er regjeringen villig til å ta prosjektene E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad tas ut av bypakken og overføre disse til Nye Veier i løpet av 2019. Tilbudet justeres slik at både statlig bidrag og planlagte bompenger på disse prosjektene flyttes ut av byvekstavtalen og over i Nye Veier. Bompenger i bypakken kan reduseres tilsvarende.»*

Bakgrunnen for diskusjonene knyttet til denne strekningen er i all hovedsak at det er et gap mellom finansiering og anslått projektkostnad. Det er et gap i prosjekteiers forslag, og det er et enda større gap til lokalt foretrukket løsning. I tillegg er det også tatt til orde for at å føre prosjektet ut av Bymiljøpakken kan redusere risikoen i porteføljen. Usikkerhet knyttet til løsning og finansiering av prosjektet har ført til at prosjektet ikke har fått plass i første del av planperioden i Nasjonal transportplan (NTP).

Denne saken bygger på en henvendelse de lokale partene i Bymiljøpakken sendte til departementet i 2021, samt svaret på dette. Sekretariatet har hatt møte med Nye Veier og Statens vegvesen for å drøfte denne saken.

Spørsmålet om det er hensiktsmessig å overføre prosjektet E39 Ålgård-Osli fra Bymiljøpakken til Nye Veier, kan grovt forenklet deles opp slik:

- Kan prosjektet gjennomføres i henhold til lokale ønsker?
- Hvordan påvirker en overføring sannsynligheten for at prosjektet realiseres?
- Hvordan påvirker en overføring sannsynligheten for at prosjektet kan realiseres raskere?
- Vil en overføring redusere risikoen i porteføljen til Bymiljøpakken?

Slik sekretariatet ser saken i dag, er det to måter å realisere prosjektet på:

- Øke prosjektets styringsramme. Styringsrammen besluttes av Samferdselsdepartementet, og er en kombinasjon av lokal finansiering (bompenger) og statlig finansiering. Teoretisk kan staten velge å øke rammen gjennom økt statlig finansiering

- Øke lokal finansiering.

Hvorvidt det vil være mulig å omarbeide prosjektet, og gjennom det redusere kostnadene i prosjektet nok til at prosjektet kan realiseres innenfor dagens styringsramme, har ikke sekretariatet i denne saken vurdert realitetene i. Det er et spørsmål som må besvares av prosjekteier.

## Finansiering

Nye Veier har strekningsvis finansiering på sine prosjekter. Bymiljøpakken er en porteføljebasert finansiering. Slik det ser ut i dag, vil Nye Veiers strekningsvise finansiering uansett grense inn mot Bymiljøpakkens porteføljebaserte finansiering. Det er ikke aktuelt med samordning mellom de to. Vi ser også i andre regioner at strekningsvis finansiering grenser inn mot bypakker uten samordning.

Skulle E39 Ålgård-Osli bli flyttet ut av prosjektporteføljen til Bymiljøpakken, kan samme grensesnitt videreføres - altså at Bymiljøpakkens finansiering møter den strekningsvise finansieringen til Nye Veier, men lenger nord enn opprinnelig forutsatt.

Bymiljøpakken har felles timesregel med Ryfast-forbindelsen. Timesregelen med Ryfast-forbindelsen er en særordning som Bymiljøpakken bærer all risiko med. Bymiljøpakken overfører mer penger til Ryfast enn midlene som kommer inn gjennom passeringer tilknyttet avtalen, grunnet høyere takst i Hundvågtunnelen enn Bymiljøpakken. Sekretariatet vil sterkt fraråde en ny særordning av hensyn til resten av porteføljen.

## Nye Veiers prioriteringer og portefølje

Både Nye Veier og Statens vegvesen får sine føringer gjennom NTP. Ettersom prosjektet ikke er med i første del av planperioden, har ikke prosjektet finansiering - verken hos Nye Veier eller Statens vegvesen.

Nye Veier har lagt sine prioriteringer fram til 2042. De gir uttrykk for at de er villig til å vurdere å overta E39 Ålgård-Osli, dersom det er et ønske fra Bymiljøpakken. Forutsetningen er at det følger finansiering med.

Nye Veier har tidligere gitt uttrykk for at det kunne være midler å spare på å planlegge, prosjektere og gjennomføre E39 Ålgård-Osli som en del av den større utbyggingen deres på E39. Nye Veier har nå kommet for langt i sitt arbeid til at det er store midler å spare. Det vil si at det ikke er sannsynlig at Nye Veier vil kunne klare å realisere lang tunnel uten å øke finansieringen i prosjektet. Spørsmålet er hvorvidt Nye Veier vil kunne klare å øke finansieringen gjennom sin strekningsvise finansiering. Skulle prosjektet bli overført til Nye Veier, må Stortinget ta stilling til finansieringen av prosjektet.

Skulle prosjektet bli overført, vil det inngå i Nye Veiers ordinære portefølje, og bli prioritert på lik linje med Nye Veiers andre prosjekter i tidsrommet fram mot 2042. Dette betyr at prosjektet potensielt kan bli realisert raskere - eller senere - enn det ellers ville blitt med Statens Vegvesen som byggherre.

Det er mulig å tenke seg minst to ulike løsninger som vil følge en eventuell overføring av strekningen:

- Strekningen overføres, og all tilhørende finansiering tas ut av pakken.

Dette medfører en betydelig risiko for Bymiljøpakken. I denne løsningen må prosjektets lokale finansiering beregnes og tas ut av porteføljen gjennom lavere bomtakster eller redusert innkrevningstid. Utfordringen er at det er beregnede framtidige inntekter som tas ut, med den usikkerheten som dette innebærer. Styringsgruppen vil også gi fra seg handlingsrommet tilsvarende kostnaden av prosjektet i porteføljen, og må saldere mot resterende portefølje ved reduserte inntekter eller høyere kostnader.

- Prosjektet overføres med statlig finansiering, lokale inntekter forblir i pakken.

Forslaget baserer seg på at bominntektene i Bymiljøpakken er betydelig redusert, sammenlignet med forutsetningene i proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren, og at det kan argumenteres for at kuttene tilsvarende bominntektene E39 Ålgård-Osli allerede er tatt i pakken. Vi henviser til et notat utarbeidet til styringsgruppemøtet i Bymiljøpakken i 2019:

[https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2019/11/Notat-inntekter\\_SVV.pdf](https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2019/11/Notat-inntekter_SVV.pdf)

«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 bompengelopplegg som følge av lokalt forlik av 6.11.19 innebærer at bompenginntektene 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 bompengelopplegg. 1 Sammenlignet med forutsetningene i proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren (Prop. 47S (2016-2017)) vil bompenginntektene 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 bompengelopplegg.»

Dersom kun statlig andel overføres og lokal finansiering forblir i Bymiljøpakken, reduseres risikoen for Bymiljøpakken. Denne løsningen kan medføre et økt handlingsrom i Bymiljøpakken.

I begge alternativene skal Stortinget behandle Nye Veiers bompengeproposisjon. Om en ny finansieringsplan kan gi prosjektet økt ramme, og dermed økt sannsynlighet for at prosjektet realiseres, er usikkert.

### Deloverføring

I forbindelse med arbeidet er det blitt spilt inn å få vurdert en deloverføring av prosjektet til Nye Veier. Konkret dreier det seg om strekningen som går fra Figgjo til Ålgård, altså hele strekningen i Gjesdal kommune og en liten bit av strekningen i Sandnes.

I denne løsningen vil Statens Vegvesen fortsatt ha ansvaret for E39-prosjektene i Bymiljøpakkens kommuner. Gjesdal vil da forholde seg til Nye Veier, som

allerede bygger vei fra Ålgård og sørover. Traseen i Gjesdal er mindre konfliktfylt enn traseen i Sandnes.

Forslaget baserer seg på samme forutsetninger som over, at Bymiljøpakken alt har redusert lokal finansiering betydelig, og at lokal finansiering kan forbli i Bymiljøpakken. Ved å dele traseen, og at den lokale finansieringen på strekningen Ålgård-Figgjo forblir i Bymiljøpakken, kan det bli et økt handlingsrom i pakken.

Økt handlingsrom kan for eksempel benyttes til å realisere lang tunnel.

Dersom styringsgruppen ønsker at dette skal arbeides videre med, gjør sekretariatet oppmerksom på at en slik løsning krever beregninger som prosjekteier må gjennomføre for å se om denne løsningen kan øke handlingsrommet nok til å kunne realisere lang tunnel. Denne løsningen vil også kreve styringsgruppens tilslutning, lokal tilslutning, godkjenning fra departementet og en adekvat løsning mellom byggherrene, særlig med tanke på at delprosjektene kan bli realisert på ulike tidspunkt.

### Andre mulige løsninger

Som nevnt i innledningen er å øke styringsrammen en annen måte å kunne realisere prosjektet på. Dersom en økning av styringsrammen skal skje helt eller delvis med lokal finansiering, vil dette medføre et behov for å redusere kostnadene i andre prosjekter med dagens rammebetingelser for lokal finansiering.

### Konklusjon angående mulige veier til realisering av prosjektet

Prosjektet har, slik det nå foreligger, et behov for økt finansiering for å kunne realiseres. Sekretariatet har skissert flere alternativer som teoretisk kan bidra til å realisere prosjektet gjennom økt finansiering.

Om styringsgruppen skulle ønske å gå videre med en mulig overføring av hele eller deler av prosjektet E39 Ålgård-Osli, er det imidlertid behov for en rekke avklaringer. Mulige konsekvenser for andre prosjekt i porteføljen - i hovedsak tverrforbindelsen fra Foss-Eikeland - må også avklares.

Den første avklaringen er hvorvidt det er vilje i departementet til å vurdere om prosjektet eller deler av prosjektet med tilhørende (statlig) finansiering kan overføres til Nye Veier utenom NTP, eller om en overføring må skje i forbindelse med behandling av NTP.

Den neste nødvendige avklaringen er å få en vurdering på presumpsjonen om at Bymiljøpakken allerede har tatt reduksjon i lokal finansiering tilsvarende prosjektet, og at det derfor er statlig andel som overføres ved en eventuell overføring av E39 Ålgård-Osli eller E39 Ålgård-Figgjo til Nye Veier.

I tillegg vil det være nødvendig å få estimert kostnad på E39 Ålgård-Figgjo, dersom det er ønskelig å gå videre med en overføring av denne strekningen.