



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

*Statsråden*

Stortingets presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
13/765 - SGA

Dato  
08.05.2013

**Spørsmål nr. 1259 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Torgeir Micaelsen til samferdselsminister Marit Arnstad**

**Spørsmål:**

”Hvis man legger en nedbetalingsperiode på 23 år til grunn og en rentesats som tilsvarende den rentesatsen dagens OPS-prosjekter har, hvor mye høyere vil de samlede finansieringskostnadene for de 17 prosjektene som Høyre foreslår i sin alternative nasjonale transportplan bli, sammenlignet med en ordinær finansieringsmodell?”

**Svar:**

Høyre nevner i sin alternative nasjonale transportplan til sammen 17 prosjekter som partiet ønsker gjennomført som offentlig-privat samarbeid (OPS) i perioden 2014-2023. Disse prosjektene er i liten grad spesifisert og sammenliknbare med prosjekter som inngår i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan. Det er derfor ikke mulig å lage en utfyllende sammenstilling slik som spørsmålsstilleren ønsker.

Departementet har tatt utgangspunkt i to prosjekter fra Høyres liste: Rv 555 Sotrasambandet og gjenstående deler av E16 Kløfta – Kongsvinger, parsellene Slomarka – Herbergåsen og Herbergåsen – Nybakk.

Departementet har i sin beregning lagt til grunn annuitetslån med 15 års nedbetalingstid og 3,6 pst. rente for ordinær bompengefinansiering og 23 års nedbetalingstid og 5,5 pst. rente for OPS.

Drifts- og vedlikeholdskostnader inngår ikke i beregningene, kun utbyggingskostnader. Det tas heller ikke hensyn til innkrevingskostnader av bompenger, men

innkrevingskostnader vil i all hovedsak være de samme enten det gjennomføres som vanlig bompengeprojekt eller OPS. Å ta utgangspunkt i annuitetsprinsippet bygger på en forenkling. Det er ikke tatt hensyn til økende bompenginntekter som følge av trafikkvekst og prisjustering av takstene.

Finansieringskostnadene er neddiskontert over lånets løpetid med kalkulasjonsrenten på 4,5 pst.

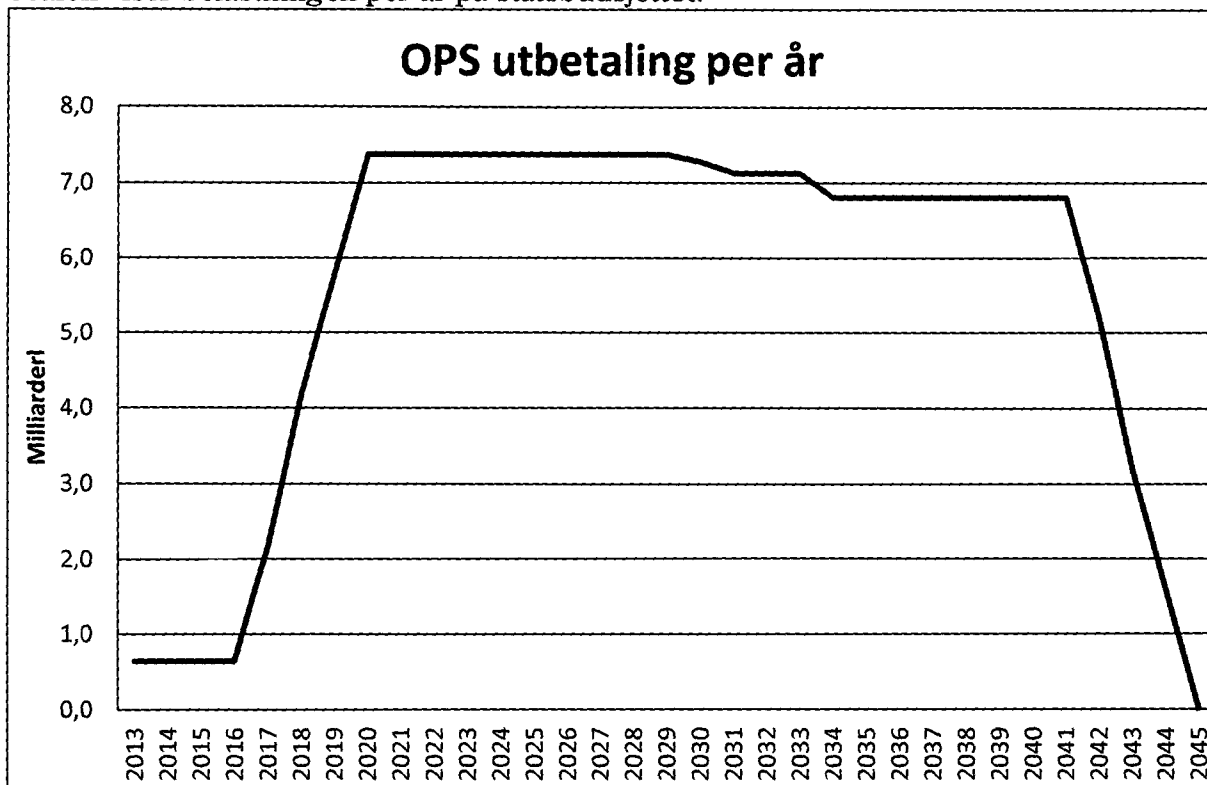
- Rv 555 Sotrasambandet har et kostnadsoverslag på 7 mrd. kr, hvorav 2 mrd. kr er statlige midler i et ordinært bompengeprojekt.  
Forskjellen i finansieringskostnad mellom ordinært bompengeprojekt og OPS er om lag 2,5 mrd. kr.
- E16 Kløfta – Kongsvinger har et kostnadsoverslag på 4,7 mrd. kr, hvorav 2,25 mrd. kr er statlige midler i et ordinært bompengeprojekt.  
Forskjellen i finansieringskostnad mellom ordinært bompengeprojekt og OPS er om lag 1,9 mrd. kr.

Som en regneøvelse kan man ta utgangspunkt i at det fra 2014 startes opp til sammen 17 OPS prosjekter, hver med en kostnad på 4 mrd. kr. Det startes opp prosjekter over en periode på 4 år. Mellom 2014 og 2017 startes det opp henholdsvis 4, 5, 4 og 4 prosjekter.

Videre regnes det deretter med at byggeperioden er 3 år for alle prosjektene slik at første tilbakebetaling på de nye prosjektene kommer i år 2017. Det tas utgangspunkt i en "tommelfingerregel" om at årlig kontraktssum utgjør 10 % av byggekostnaden, det vil i vårt tilfelle si 400 mill. kr per år per prosjekt i 25 år. Det må understrekes at kontraktssummen omfatter både investering og drift og vedlikehold. Det må også påpekes at i tilfelle bompenginnkreving vil deler av kontraktssummen bli dekket av bompenger (så lenge innkrevingsperioden varer).

Det må i tillegg legges inn vederlag til eksisterende OPS prosjekt. Disse var på til sammen 640 mill. kroner i 2013 (inkludert bompenger). Disse avtalene opphører i 2030, 2031 og 2033.

Grafen viser belastningen per år på statsbudsjettet:



Grafen viser at vederlaget til OPS-selskapene ville være 7,4 mrd i året i toppårene 2020 og til 2029. Deretter avtar summen noe ettersom eksisterende OPS prosjekter løper ut i 2030, 2031 og 2033. Deretter følger årene 2034 til 2041 med en jevn betaling på 6,8 mrd. Avtalene strekker seg frem til 2044.

Det understrekes at dette er en illusjon på årlig kostnadsbelastning av 17 OPS prosjekter basert på de forutsetninger som er angitt ovenfor.

Med hilsen

Marit Arnstad

Kopi:

Vegdirektoratet