



Statens vegvesen

Notat

Til: Kontaktutvalget
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:
<Saksbehandlersnavn / tlf>
Vår dato: Velg dato.
Vår referanse:

Statens vegvesen handlingsprogram 2018-2023, finansiering rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, herunder forskuttering

Bakgrunn

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet, skal Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2018-2023 stadfestes februar 2018. Statens vegvesen er nå i ferd med å ferdigstille handlingsprogrammet etter høring og ønsker en endelig avklaring fra Miljøpakken om utbyggings- og finansieringsplan for prosjektet Nydalsbrua med tilknytninger. Dette prosjektet omfatter utbygging av Nydalsbrua med tilknytninger til vegnettet på begge sider av Nidelva og sørvendt rampe til E6. Statens vegvesen ønsker med denne saken å avklare hvor mye partene i Miljøpakken ønsker å forsere utbyggingen med forskuttering med bompenger. Notatet synliggjør tre alternativer for utbygging med ulik forsering og forskuttering. Det siste alternativet som presenteres i dette notatet vil innebære å følge utbyggings- og finansieringstakten som er lagt til grunn i NTP 2018-2029.

Forutsetninger i NTP 2018-2029

Den siste kostnadsvurderingen som er gjennomført for prosjektet Nydalsbrua med tilknytninger er på om lag 1 100 mill. kr. Denne kostnaden er vurdert med utgangspunkt i et anslag som er gjennomført i april 2017. Dette er i tråd med prioriterte midler til prosjektet i St. Meld. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP 2018-2029). I NTP 2018-2029 er prosjektet prioritert i siste del av planperioden. Prosjektet er prioritert med 800 mill. kr. i statlige midler og 300 mill. annen finansiering (bompenger). Periodiseringen av finansieringen er 100 mill. kr. i statlige midler (2023) i første del av planperioden (2018-2023), 700 mill. kr. i siste del av planperioden (2024-2029) og 300 mill. kr. i annen finansiering i hele planperioden. Den statlige andelen i prosjektet i NTP 2018-2029 gir rom for en statlig finansiering av økningen i prosjektkostnad fra 900 mill. kr. til 1100 mill. kr.

Forutsetninger i Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020

I miljøpakkens handlingsprogram av 2017-2020 ligger prosjektet *Rv 706 Nydalsbrua (ny sluppen bru)* inne med en kostnadsramme på om lag 900 mill. kr. med utgangspunkt i et anslag gjennomført i 2015. I handlingsprogrammet til miljøpakken står det i prosjektomtalen at summen på om lag 900 mill. kr. omfatter utbygging av Nydalsbrua og sørvendt påkjøringsrampe. Det opplyses om at det nevnte anslaget i 2015 ikke inneholdt ny sørvendt rampe. I anslaget fra 2015 var det lagt til grunn at trafikken skulle gå på Osloveien og dagens rampe ved Okstadbakken. Ny sørvendt rampe opp på E6 inngår i vedtatt reguleringsplan og i anslaget for prosjektet i 2017.

Formannskapet i Trondheim kommune gjorde følgende vedtak i forbindelse med behandlingen av høringen på NTP 2018-2029 den 9. januar 2018 (utdrag).

«2. Trondheim kommune mener at RV 706 Nydalsbrua må bygges så snart som mulig fordi dagens Sluppen bru er i dårlig stand og en viktig forbindelse i Trondheim. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har bedt om å få forskuttere utbyggingen og ber om at Staten bidrar med sin resterende statlige finansiering i 2024 for å begrense fordyrende rentekostnader. Forskutteringen av statlige midler til utbygging av Nydalsbrua vil medføre behov for å utvide fullmakten til låneopptak ut over nivået på 1 mrd kr. som er lagt til grunn i Miljøpakkens trinn 2.»

Sak om forskuttering

Regjeringen gav i desember 2017 tilsagn om lokal forskuttering for forsert oppstart av rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger. I Prop. 36 S (2017–2018) «Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet» åpner Samferdselsdepartementet for å forskuttere 800 mill. kr. av de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger.

I søknaden fra Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune (nå Trøndelag fylkeskommune) om lokal forskuttering for forsert oppstart vises det til en tidligere vurdert prosjektkostnad på om lag 900 mill. kr.

Ramme – og kostnadsutvikling i prosjektet

Grunnlaget for kostnaden på 933 mill. kr. var et anslag (P-50 verdi) fra 2015. I dette anslaget er det ikke lagt inn ny sørvendt rampe, men en løsning hvor trafikantene må bruke dagens vegsystem sørover med Osloveien og dagens tilknytning til Okstadbakken. I 2017 ble det gjennomført et nytt anslag (P-50 verdi) som gav en prosjektkostnad på 1058 mill. kr. Hovedårsakene til kostnadsendringene fra anslaget i 2015 til anslaget fra 2017 er følgende elementer:

- *Ved en indeksregulering fra 2015 til 2017 vil det samme anslaget fra 933 mill. kr. øke til 983 mill. kr.*
- *Kostnadene til grunnerverv har økt som følge av behov for innløsning av en næringsseiendom på østsiden, for å skaffe plass til anlegget og leie av riggareal (30 mill. kr)*
- *Rampen sørover og inn på E6 var ikke med i 2015 anslaget (50 mill. kr)*
- *Midlertidig trafikkavvikling var underestimert i 2015 (kravene er økt siden 2015, 20 mill. kr)*
- *Omlegging av høyspentlinje ikke med i 2015 anslaget (nå avklart at prosjektet må dekke store deler av kostnadene med omlegging, 20 mill. kr)*
- *Mer omfattende stabiliseringstiltak mot jernbanen enn tidligere antatt (10 mill. kr)*

Dette gir en reell kostnadsøkning på 130 mill. kr. Forskjellen mellom de to indeksregulerte anslagene er 75 mill. kr. (983 mill. kr. i 2017-kr. og 1058 mill. kr. i 2017-kr). Dette betyr at prisen for konstruksjoner, vegger og byggherrekostnader (planlegging og byggeledelse) er lavere i anslaget fra 2017 enn i anslaget fra 2015.

Drøfting av alternative finansieringsmuligheter

Med de forutsetningene som er redegjort for over har Statens vegvesen skissert 4 alternative realiserings- og finansieringsløsninger for Nydalsbrua med tilknytninger.

Alternativ 1, helhetlig utbygging med oppstart 2019

Alternativ 1 legger til grunn at utbyggingen av hele prosjektet skjer i perioden 2018-2023, med nødvendig forskuttering med bompenger.

En slik helhetlig utbygging vil kreve en finansiering i perioden 2018-2023 med om lag 1 000 mill. kr. i bompenger og 100 mill. kr. statlige midler i 2023. Dette betyr at det brukes 300 mill. kr. i bompenger, som forutsatt i NTP, samt en forskuttering med bompenger på 700 mill. kr. Utbetaling av refusjoner fra staten for forskutteringen jf. prioriterte midler i NTP vil da skje i perioden 2024-2029.

En realisering av alternativ 1 vil gi kort byggetid, som vil gi redusere ulemper for alle trafikanter, mest kostnadseffektiv utbygging og man vil dra tidligere nytte av prosjektet for alle trafikanter.

Alternativ 2, helhetlig utbygging med oppstart 2020

En løsning med å utsette oppstart fra 2019 til 2020 vil avlaste forskutteringsbehovet med 100 mill. kr. fra 700 mill. kr. til 600 mill. kr. Dette fordi de statlige midlene som er oppført i 2023 ikke må forskutteres, men kan inngå i den ordinære finansieringen i forbindelse med byggingen av prosjektet. Prosjektet vil altså fortsatt pågå i 2023 da de statlige midlene er stilt til disposisjon.

Alternativ 3 Utbygging i tråd med finansieringsplan i NTP 2018-2029

Dette betyr at vi vil få en oppstart av Nydalsprosjektet med tilknytninger en gang i 2022 og vi vil ikke ha noe forskutteringsbehov. I forbindelse med dette alternativet må det nevnes at dagens Sluppen bru er i en kritisk tilstand med meget kort levetid. Skal denne bru stå frem til 2022, må det påregnes større vedlikeholds- og utbedringskostnader. Alternativet er stenging av Sluppen bru. En stengning eller restriksjoner for tunge kjøretøy vil få omfattende konsekvenser for trafikken i Trondheim.

Alternativ 4 Etablering av en fase 1 og fase 2 i prosjektet

Dersom en skal ha en finansieringsramme for prosjektet på om lag 1000 mill. kr. i perioden 2018-2023 vil dette innebære at en både utsetter tiltak til en fase 2 i prosjektet, som finansieres i perioden 2024-2029. En slik løsning vil eventuelt gi et samlet finansieringsbehov på om lag 1000 mill. kr. i perioden 2018-2023. Et forslag til et slikt alternativ er vist nedenfor.

Statens vegvesen har vurdert hvilke tiltak som kan utsettes til en eventuell fase 2, dvs. etter 2023. Tiltakene utgjør om lag 90 mill. kr.

Mulig Fase 2 i 2024-2029

Reduksjon i nordlig retning	15	mill. kr.
Ny Sluppen g/s-vegbru	26	mill. kr.
Rampe sør til E6	50	mill. kr.
<u>Sum</u>	<u>91</u>	<u>mill. kr.</u>

Dette betyr at vi har en kuttliste som ikke beløper seg til 200 mill. kr. Det vil også resultere i en Nydalsbru uten en sørvendt rampe opp på E6 før etter 2024. I tillegg til at en ikke drar nytte for fordelene som omtalt for helhetlig utbygging, vil også en oppdeling av utbyggingen medføre økte rigg- og transportkostnader for anlegget og ulemper for alle trafikanter i byggeperioden.

KS 2-vurdering

Det gjøres oppmerksom på at det ikke er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Denne prosessen vil normalt ta ca 6 mnd å gjennomføre. Det er derfor viktig at man lokalt beslutter hvor mye man er villig til å forskuttere og slik definerer et tidspunkt for byggestart. Dersom man lokalt ønsker byggestart av prosjektet i 2019 er det viktig å få en

lokal forankring av dette tidlig dette året. Ekstern kvalitetssikring vil være en viktig del av grunnlaget for fastsettelse av styrings- og kostnadsramme. Prosjektet inneholder risikoelementer som kan gi nye kostnadsvurderinger i KS2-prosessen.

Tilråding

Statens vegvesen vil med utgangspunkt i lokalpolitisk ønske om oppstart av Nydalsbrua så tidlig som mulig og sendte forskutteringssøknad fra fylkeskommune og Trondheim, tilrå alternativ 1 hvor bygging kan komme i gang i løpet av 2019. Hvor stor forskuttering med bompenger som vil være aktuelt, må vurderes av partene i Miljøpakken basert på analyser av prognoser for Miljøpakkens driftsbalanse og bompengibalanse. Det er viktig at en får synliggjort hvordan en forskuttering vil påvirke det totale finansieringsgrunnlaget i Miljøpakken. Dersom en deler opp prosjektet i utbyggingsfaser vil dette gi økte riggekostnader, økte kostnader til massetransport/-deponi og økte trafikantulemper. Utbygging av ny rampe sørover til E6 er også viktig for å kunne bygge ut gode løsninger for eventuelle kollektivfelt sørover på E6 i Okstadbakken. Endelige rammer for prosjektet vil bli fastsatt etter ekstern kvalitetssikring.