

Vedlegg 32-18

Innspill til statsbudsjett 2019 og vurdering av lånebehov

Kontaktutvalget ba i siste møte om at det arbeides videre med et handlingsprogram for 2019 - 2029 med utgangspunkt i tidligere føringer og forventninger om at staten gir et investerings-tilskudd på halvparten av kostnadene inklusive moms.

Revidert ramme for Metrobusstiltak

Bystyret godkjente 31. mai nye rammer for Metrobusstiltakene på stasjoner, knute-/omstigningspunkt og traseer. Vedtaket påvirker ikke de totale rammene for Metrobusstiltak, men reduserer innsatsen i gateprosjektene tilsvarende. Saken er ennå ikke behandlet i fylkeskommunen, men likevel lagt til grunn i de etterfølgende oversiktene. Nye kostnadsrammer framgår av tabell 1 i løpende kostnader fram til 2018 og deretter kostnader i 2019 kr.

Tabell 1: Metrobusfinansiering uten reduksjon for momskompensasjon

Metrobusstiltak	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2016-23
Dybdahls veg	19,0	29,0							48
Jonsvannsvegen	0,6	20,4	47,2	47,9					116
Høgskoleringen	3,4	28,8	37,9	1,8					72
Holdeplasser	0,0	64,0	154,8	197,2					416
Strekningstiltak	0,0	0,0	55,4	42,6	10,0				108
Omstigningspunkt		31,6	75,9	98,5	20,0				226
Kongens gate			3,1	9,9	190,0	86,0			289
Innherredsvegen	0,7	0,0	0,0	11,6	80,0	160,0	150,0	78,7	481
Olav Tryggvasons gate	0,6	0,0	5,1	16,4	131,6	39,1			193
Elgeseter gate			0,0	13,7	28,0	243,1	270,0	208,4	763
Planlegging	13,0	8,0	3,1	3,1	1,0	1,0	1,0		30
Miljøpakken	37,3	181,8	382,5	442,7	460,6	529,2	421,0	287,1	2742
MB grunnlag for investeringstilsk	24	174	379	440	460	528	420	287	2712
Invest tilskudd stat til MP	90	42	185	192	230	264	210	144	1356
Bussdepot				148	138				286
Metrobuss totalt	24	174	379	588	597	528	420	287	2998
Stat invest tilsk inkl bussdepot	90	42	185	266	299	264	210	144	1499

Det samlede grunnlaget for statlig utbetaling av investeringstilskudd til tiltak i Miljøpakken forventes å være 1017 mill kr ved utgangen av 2019. Det gir et investeringstilskudd på 508,5 mill kr dersom staten ikke reduserer tilskuddet pga momskompensasjon. Tidligere bevilgninger er samlet på 317 mill kr slik at grunnlaget for bevilgning i 2019 er ca 192 mill kr.

I henhold til bymiljøavtalen skal investeringstilskuddet bestemmes ut fra byggeplan der det ikke foreligger KS2 (ekstern kvalitetssikring av kostnader). Mange av Metrobussprosjektene som bygges i 2019 har ikke klar byggeplan innen fristen som er 15. juni. Prosjektene må likevel gjennomføres i 2019 for å stå ferdig til nytt Metrobusstilbud settes i drift 3. august. Miljøpakken må da forskuttere utbyggingen fram til staten bevilger midlene i 2020.

Staten har muntlig signalisert at utbetalingen av investeringstilskudd vil skje med fratrekk for momsrefusjon på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Det forventes en skriftlig redegjørelse og det foreligger ingen enighet om at dette er i samsvar med gjeldende bymiljøavtale. De finansielle konsekvensene av dette er synliggjort i tabell 2.

Tabell 2: Metrobussfinansiering med redusert statlig bidrag

Metrobusstiltak	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2016-23
Dybdahls veg	19,0	29,0							48
Jonsvannsvegen	0,6	20,4	47,2	47,9					116
Høgskoleringen	3,4	28,8	37,9	1,8					72
Holdeplasser	0,0	64,0	154,8	197,2					416
Strekningstiltak	0,0	0,0	55,4	42,6	10,0				108
Omstigningspunkt		31,6	75,9	98,5	20,0				226
Kongens gate			3,1	9,9	190,0	86,0			289
Innherredsvegen	0,7	0,0	0,0	11,6	80,0	160,0	150,0	78,7	481
Olav Tryggvasons gate	0,6	0,0	5,1	16,4	131,6	39,1			193
Elgeseter gate			0,0	13,7	28,0	243,1	270,0	208,4	763
Planlegging	13,0	8,0	3,1	3,1	1,0	1,0	1,0		30
Miljøpakken	37,3	181,8	382,5	442,7	460,6	529,2	421,0	287,1	2742
MB grunnlag for investeringstilsk	24	174	379	440	460	528	420	287	2712
Invest tilskudd stat til MP	90	42	185	99	188	216	172	117	1109
Bussdepot				148	138				286
Metrobuss totalt	24	174	379	588	597	528	420	287	2998
Stat invest tilsk inkl bussdepot	90	42	185	159	244	216	172	117	1225

Dette krever større lokalt bidrag for å opprettholde aktiviteten på samme nivå. Konsekvensene er en økning på 247 mill kr for Miljøpakken og 26 mill kr for fylkeskommunens egenandel til bussdepot.

Innspill til statsbudsjett 2019

Statsbudsjettet fastlegger statlige bevilgninger og bompenger på riksveg og den totale tilgangen til bompenger i 2019. I statsbudsjettet omtales også lånebehov og bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk. Statsbudsjettet er ikke bindende for den interne fordelingen av ressurser på fylkesveg og riksveg. Dette avklares gjennom arbeidet med handlingsprogram i høst og lokalpolitiske vedtak.

Tabell 3: Hovedtall i årsbudsjett 2019

ÅRSPLAN	2019					
	Rv stat	Bom	Beløn	Inv tilsk	Annet	Sum
KOSTNADSRAMMER						
E6 Jaktøya - Sentervegen	394	56				450
Rv 706 Nydalsbrua	0	70				70
LOKALVEG TOTALT	0	35	0	0		35
Gatebrukstiltak Midtbyen	0	18	0	0		18
SYKKEL TOTALT	15	49	0	0	34	98
Nye gangveger		19	3		3	22
Trafikksikkerhet		11			29	40
Støytiltak		10			13	23
Koll invest ekskl metrobuss		40			33	73
Kollektivmidler metrobuss		189		192	240	429
Kollektivtrafikk drift		26	156		156	182
Informasjon og mobilitetsrådgivn			11		11	11
SUM TOTALT	409	525	170	192	520	1454

Merknad: I tillegg 74 mill kr i investeringstilskudd til Trøndelag fylkeskommune til bussdepot

Bompengebrauken er lavere enn bominntekten og vi kan i teorien unngå låneopptak i 2019. Vi må benytte noe bompenger til drift av kollektivtrafikk siden driftstilskuddet i 2019 er

høyere enn utbetalingen av belønningstilskudd. Tabellen er basert på forutsetningen om at staten ikke reduserer tilskuddet til fylkeskommunal infrastruktur pga momskompensasjon.

Dersom staten reduserer sitt investeringstilskudd og utbetaler tilskudd fratrukket moms, reduseres grunnlag for utbetaling av et statlig tilskudd til Miljøpakken i 2019 fra 192- til 99 mill kr. Grunnlag for tilskudd til fylkeskommunens bussdepot reduseres fra 74- til 61 mill kr.

Vi kan imidlertid ikke forvente at staten utbetaler mye investeringstilskudd i 2019 siden byggeplanene ikke er ferdigstilt i henhold til gitte tidsfrister. Derfor kan det bli nødvendig å ta opp noe lån av likviditetsmessige årsaker. Lånebehovet vil være i størrelsesorden 0 – 200 mill kr avhenge av størrelsen på statlig utbetaling av investeringstilskudd og eventuelle forsinkelser i utbyggingen av prosjektene (etterslep).

Grunnlag for sak om forskuttering av Nydalsbrua

Grunnlag for forskuttering må inneholde en oversikt som viser at lånerammen ikke overskrider 1 mrd kr og at gjelden lar seg nedbetale i perioden med kjente inntekter før forhandling om byvekstavtale.

Tabell 4: Finansieringsplan fram til 2030 gitt at staten ikke reduserer investeringstilskudd pga momskompensasjon

Inntekter	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
Kommunale midl inkl MVA	127	18	18	18	18	18	88	106	321
Fylkesvegmidl inkl MVA	452	59	59	59	59	59	295	354	1100
Momskompensasjon	224	80	101	102	86	80	448	190	862
Netto bominntekt inkl. rente	3470	615	601	581	615	598	3009	3786	10265
Statlige RV-Store prosjekt	704	394	341	0	0	102	837	734	2275
Statlige RV-Programområder	409	15	185	276	305	155	936	0	1346
Belønningsmidler	1481	170	170	170	170	170	850	0	2331
Investeringstilskudd*	317	192	230	264	210	144	1039	0	1356
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	0	33
Totalt netto	7216	1542	1704	1469	1462	1325	7503	5171	19890

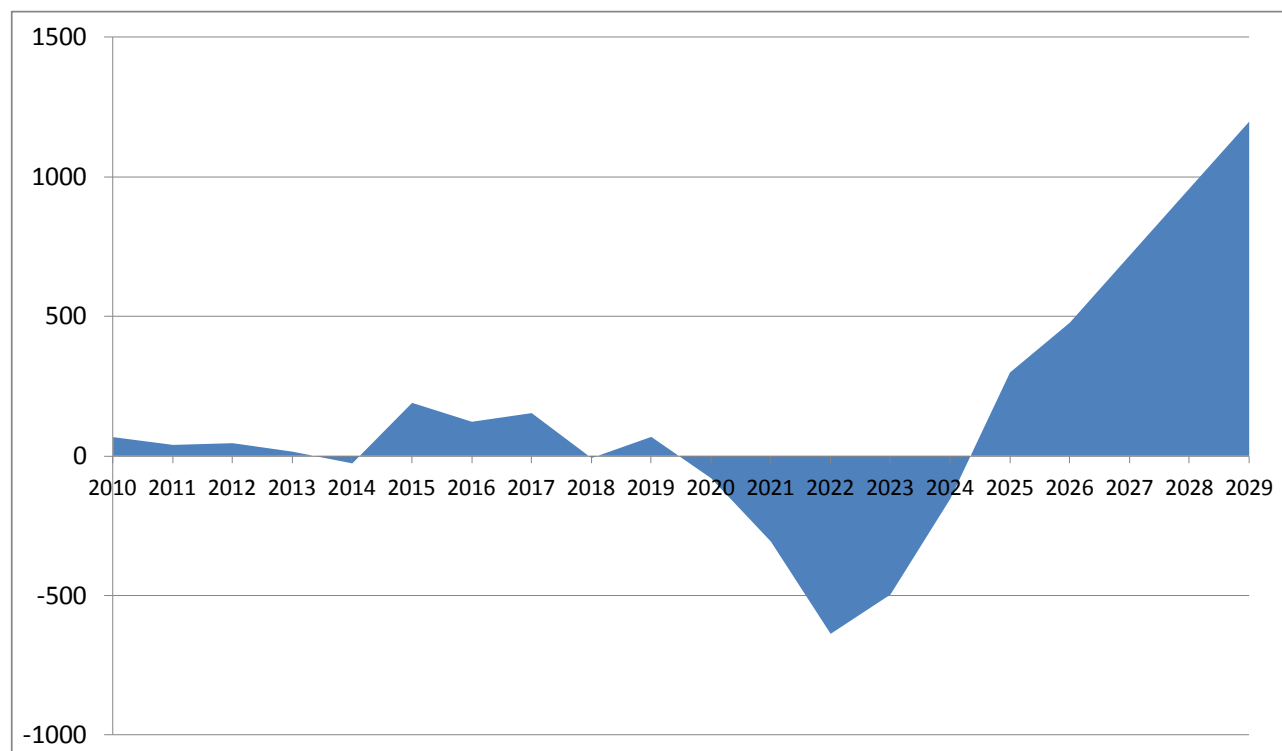
Tabellen viser inntekter før forhandling om byvekstavtale. Vi har lagt til grunn en gjennomsnittlig momsrefusjon på 15 % på anlegg som bygges på kommunal- og fylkesveg. Dette krever tydelig bevissthet blant partene for å sikre at dette regnskapsføres på korrekt måte.

Vi har forutsatt at bominntektene fortsetter å avta med 15 mill kr årlig fram til 2022 pga av veksten i elbiler. Fra og med 2022 har vi lagt til grunn stabile bominntekter som kompenserer for rabatt/fritak for elbil gitt dagens bomtakster. Dersom elbilveksten fortsetter på samme nivå uten endringer i rabatt og takster, vil dette medføre et samlet inntektbortfall på nærmere 1 mrd kr i hele perioden.

Tabell 5: Plan for fordeling av kostnader fram til 2030 før byvekstforhandlingene

Kostnader	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
E6 sør	2385	450	341	0	0	0	791	0	3176
RV 706 Sluppen/Stavne	414	70	250	350	434	0	1104	0	1518
Byåstunnelen	24	0	0	0	0	0	0	0	24
Klæbu Sandmoen - Tulluan	7	0	0	0	0	30	30	380	417
Knutepunkt Sluppen	15	0	0	0	0	0	0	0	15
Lokale veger	302	35	22	120	204	0	381	0	683
Kollektiv drift	969	182	204	204	204	204	996	1222	3187
Kollektiv investering	731	73	148	208	253	137	819	313	1863
Metrobuss	602	429	441	409	217	287	1783	0	2384
Gatebrukstiltak	62	18	21	10	4	4	57	45	164
Hovednett sykkel	894	98	287	246	313	375	1318	768	2980
Gangveger	75	22	23	26	26	24	120	127	322
Trafikksikkerhet	321	40	51	51	50	50	242	285	848
Støytiltak	156	23	21	17	15	15	91	99	346
Info/reiserådgivning/annet	293	12	12	12	12	12	60	69	422
Totalt netto	7250	1453	1820	1652	1731	1137	7792	3308	18350

Tabellen er utarbeidet ut fra tidligere føringer gitt av Kontaktutvalget i sak 13/18. Det er her lagt til grunn en fordeling av kostnadene som inneholder en betydelig reserve som kan disponeres på et senere tidspunkt. Byåstunnelen og andre lokale hovedveger er ikke finansiert og tilskuddet til drift av kollektivtrafikk trappes ikke opp ut over avklart ramme.



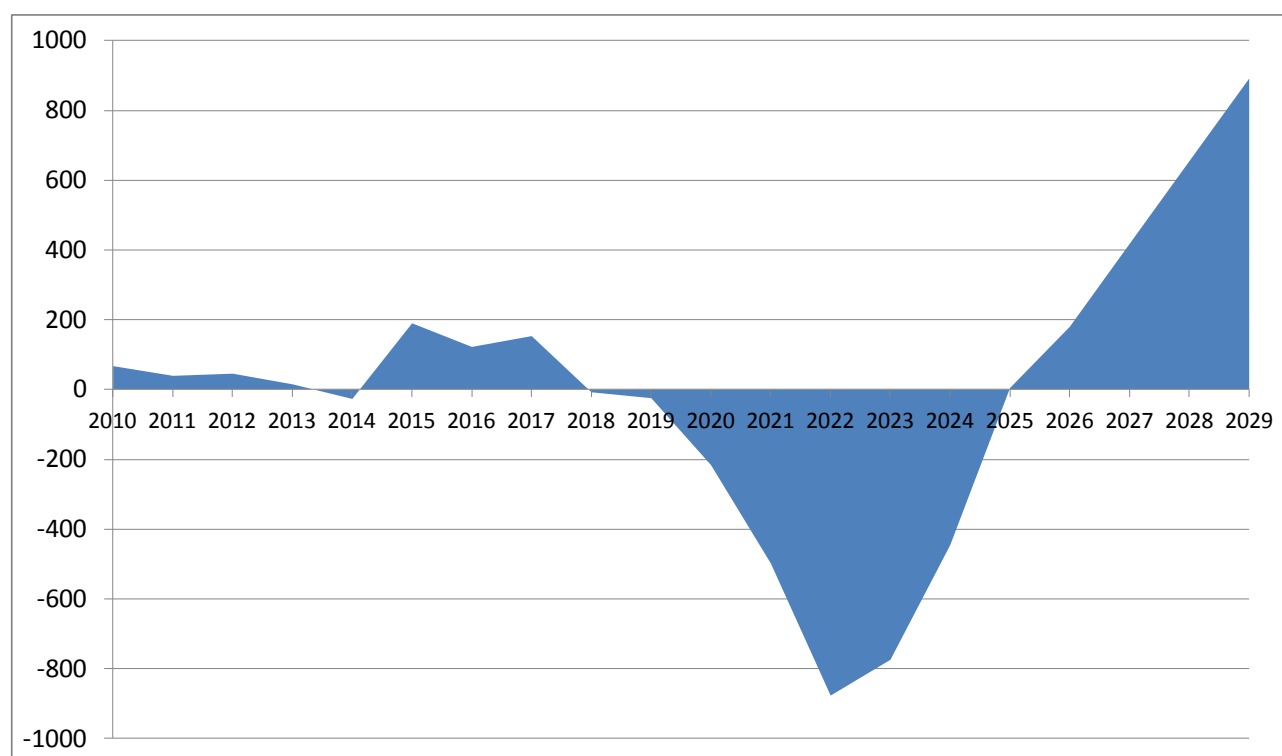
Figur 1: Kapitalbeholdning uten redusert statlig bidrag pga momskompensasjon

Høyeste lånebehov er 640 mill kr ved utgangen av 2022. Disponibel buffer er ca 1,2 mrd kr ved utgangen av perioden/2029.

Tabell 6: Finansieringsplan hvis staten reduserer investeringstilskudd pga momskompensasjon

Inntekter	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
Kommunale midl inkl MVA	127	18	18	18	18	18	88	106	321
Fylkesvegmidl inkl MVA	452	59	59	59	59	59	295	354	1100
Momskompensasjon	224	80	101	102	86	80	448	190	862
Netto bominntekt inkl. rente	3470	615	599	574	605	586	2979	3757	10206
Statlige RV-Store prosjekt	704	394	341	0	0	102	837	734	2275
Statlige RV-Programområder	409	15	185	276	305	155	936	0	1346
Belønningsmidler	1481	170	170	170	170	170	850	0	2331
Investeringstilskudd*	317	99	188	216	172	117	792	0	1109
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	0	33
Totalt netto	7216	1449	1661	1414	1414	1287	7226	5142	19584

Investeringstilskuddet til Miljøpakken reduseres med 247 mill kr, fra 1356- til 1109 mill kr, hvis staten reduserer pga momskompensasjonen. Investeringstilskudd til busstoppeplasser/fylkeskommune reduseres med 26 mill kr, fra 143- til 117 mill kr.

**Figur 2: Kapitalbeholdning med redusert statlig tilskudd pga momskompensasjon**

Høyeste lånebehov er da ca 890 mill kr ved utgangen av 2023. Disponibel buffer er ca 890 mill kr ved utgangen av perioden (2030).

Framtidig lånebehov:

Byvekstforhandlingene vil gi nye rammer for Miljøpakken (Miljøpakke 4). Dette åpner for utvidet innsats som kan påvirke behovet for lån. Vi har illustrert en "worst case" med tanke på lånebehov hvor vi øker kostnadene:

- Trapper opp tilskuddet til drift av kollektivtrafikk ytterligere med 10 mill kr årlig fra 200 mill kr i 2020 til om lag 300 mill kr i 2029

- Forutsetter at staten reduserer investeringstilskuddet pga momskompensasjonen samtidig som vi lokalt utvider investeringsrammen for Metrobuss med 670 mill kr i årene 2024 – 2026 for å få utbetalt hele den statlige rammen på 1,5 mrd kr
- Bygger Byåstunnelen innefor en kostnadsramme på 1,65 mrd kr med åpning i 2025/2026

Dette er ment som en illustrasjon, og det har ingen betydning hva pengene benyttes til. Det er kostnadenes størrelse og tidspunktet for bruk som påvirker lånebehovet.

På inntektssiden er dette i eksempelet kompensert ved å:

- benytte hele den avsatt buffer/udisponert inntekt til utbygging
- videreføre belønningstilskuddet med 170 mill kr årlig fram til 2030
- framskynde tidspunkt for innføring av avgift på elbil til 2020 og utvide den samlede bominntekten med 10 % fra 2020 (ca 1 kr i dagens system).

Det er ikke lagt inn økte statlige inntekter til programområdene da disse vil påvirke inntektssiden og kostnadssiden likt (null-sum). Vi har heller ikke lagt inn økte inntekter i form av statlig investeringstilskudd. Dette avklares i byvekstforhandlingene, men potensialet synes lite innenfor rammene i gjeldende Nasjonal transportplan (2018- 2029).

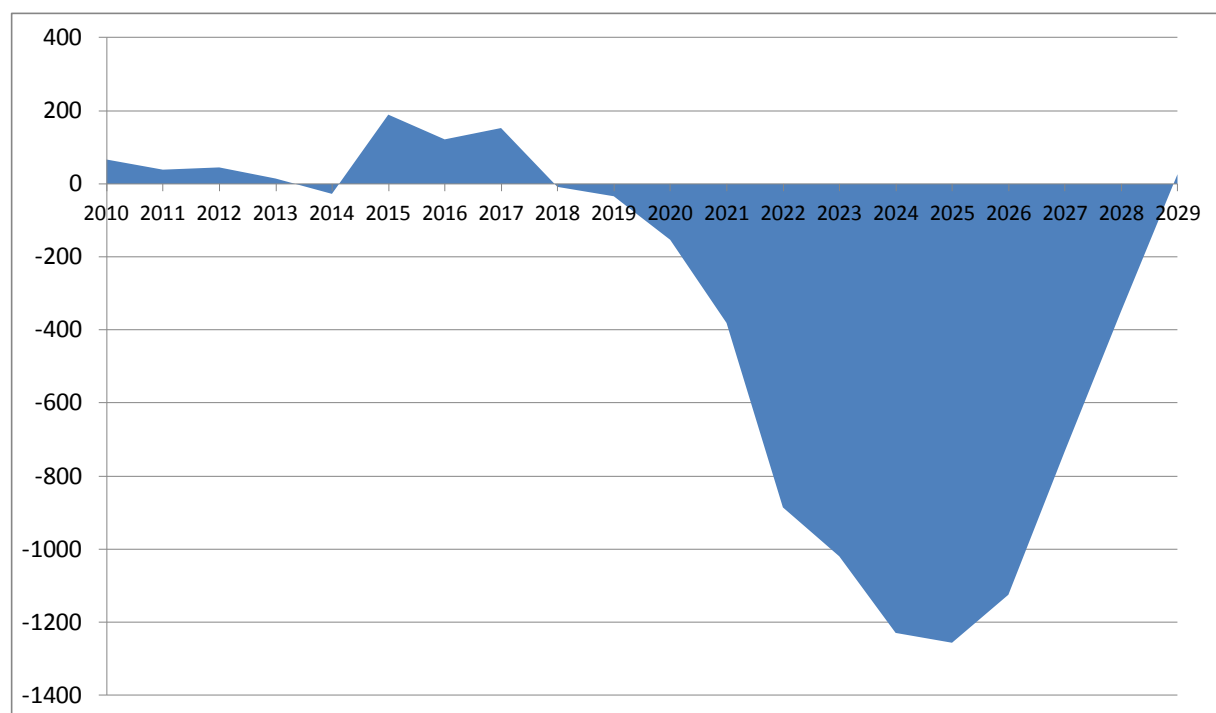
Tabell 7: Finansieringsplan med utvidet inntektsgrunnlag (belønningsmidler og bominntekter)

Inntekter	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
Kommunale midl inkl MVA	127	18	18	18	18	18	88	106	321
Fylkesvegmidl inkl MVA	452	59	59	59	59	59	295	354	1100
Momskompensasjon	224	82	105	109	112	119	527	412	1162
Netto bominntekt inkl. rente	3470	615	698	692	681	656	3342	4102	10914
Statlige RV-Store prosjekt	704	394	341	0	0	102	837	734	2275
Statlige RV-Programområder	409	15	185	276	305	155	936	0	1346
Belønningsmidler	1481	170	170	170	170	170	850	1020	3351
Investeringstilskudd*	317	99	188	216	172	117	792	274	1383
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	0	33
Totalt netto	7216	1451	1764	1540	1516	1396	7667	7003	21886

Inntektssiden er i eksempelet (tabell 7) økt med 2 mrd kr, mens kostnadssiden er økt med 2,75 mrd kr (tabell 8). Det er ikke vesentlig ledige midler eller gjeld ved utgangen av perioden/2029 (figur 3).

Tabell 8: Plan for fordeling av kostnader med utvidet driftstilskudd, Metrobussatsing og bygging av Byåstunnelen

Kostnader	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
E6 sør	2385	450	341	0	0	0	791	0	3176
RV 706 Sluppen/Stavne	414	70	250	350	434	0	1104	0	1518
Byåstunnelen	24	10	30	60	200	300	600	1030	1654
Klæbu Sandmoen - Tulluan	7	0	0	0	0	30	30	380	417
Knutepunkt Sluppen	15	0	0	0	0	0	0	0	15
Lokale veger	302	35	22	120	204	0	381	0	683
Kollektiv drift	969	182	204	214	224	234	1056	1612	3637
Kollektiv investering	731	73	148	208	253	137	819	313	1863
Metrobuss	602	429	441	409	217	287	1783	670	3054
Gatebruksiltak	62	18	21	10	4	4	57	45	164
Hovednett sykkel	894	98	287	246	313	375	1318	768	2980
Gangveger	75	22	23	26	26	24	120	127	322
Trafikksikkerhet	321	40	51	51	50	50	242	285	848
Støyiltak	156	23	21	17	15	15	91	99	346
Info/reiserådgivning/annet	293	12	12	12	12	12	60	69	422
Totalt netto	7250	1463	1850	1722	1951	1467	8452	5398	21100



Figur 3: Kapitalbeholdning ved utvidede inntekter og kostnader

Det maksimale lånebehovet utgjør 1250 mill kr i 2026 med de utvidede inntekter og kostnader som beskrevet foran. Kostnadsvekst på Nydalsbrua og Byåstunnelen kan forverre situasjonen noe, men det ligger betydelig fleksibilitet i å skyve litt på utbyggingen for å redusere toppbelastningen om dette skulle bli nødvendig. Vi anser at det vil være tilstrekkelig å ha en låneramme på 1,5 mrd kr som bør være på plass innen utgangen av 2022 slik situasjonen ser ut i dag.

Lånebehovet kan bli større dersom vi ser for seg at en avslutter 2029 med gjeld som nedbetales fram til 2033. Det er i vurderingen lagt til grunn høy anleggsvirksomhet fram til 2026 og det er rimelig og forvente at utvidet innsats først og fremst kan komme i perioden 2026 – 2029, noe som ikke påvirker toppbelastningen.