



Statens vegvesen

Notat

Til: Samferdselsavdelinga
Fra: Statens vegvesen Region vest
Kopi til: Bente Utne

Saksbehandler/telefon: Kaisa Tonheim
banne
<Saksbehandlersnavn / tlf>
Vår dato: 04.12.2018
Vår referanse: 18/55756-8

Svar på oversendingsforslag PS 137/18 Kvinnheradpakken – delvis bompengefinansiering og fylkeskommunalt bidrag

Statens vegvesen viser til oversendingsforslag ved Jon Askeland.

«MISA ber administrasjonen fram til fylkesutvalet arbeida vidare med innkrevjingsløyisingar, både kostander og i høve innspela frå Etne og Stord kommunar»

Det vert ikkje utgreidd fleire alternative innkrevjingsløyisingar for Kvinnheradpakken her. Alle alternativa er lagt fram for Kvinnherad kommune og Hordaland fylkeskommune i arbeidet med det faglege grunnlaget for ein bompengesak til Stortinget. Ein har etter ein grundig prosess kome fram til at det mest rasjonelle innkrevjingssystemet i Kvinnherad er innkrevjing på ferjestrekningar. Statens vegvesen søker å svare på høyringsinnspela frå Stord og Etne under. Driftskostnader for bompengeprojekt i regionen vert omtalt til slutt.

Statens vegvesen har sendt saka på høyring til Stord og Etne kommune i tråd med gjeldande retningslinjer for bompengesaker til Stortinget. Hordaland fylkeskommune kan sjølvstilt leggje opp til ei breiare høyring enn det enn er pålagt gjennom statlege retningslinjer og føringar, slik Stord kommune ønskjer. Statens vegvesen vil sjølvstilt innrette seg etter dette for fylkesvegprosjekt.

Innspel frå Stord kommune

Stord kommune meiner det er uheldig at bompengennekrevjinga på ferjene skapar ein avvisingseffekt på trafikken internt i Sunnhordland. Statens vegvesen vil påpeike at ein ikkje ventar ein vesentleg avvisingseffekt som følgje av innføring av bompengar på ferjene. Det er tatt høgde ein lågare trafikk enn registrert i dag i finansieringsmodellen. Trafikktala som er lagt til grunn er tilsvarande lågare enn berekna i regional trafikkmodell (RTM) for bompengetakstar. Dette er gjort for å ha ein ekstra trygghet for nedbetalingsplan i Kvinnheradpakken. Erfaring med innføring av bompengar på ferje, syner at ferjetrafikk sjeldan er sensitiv for slike endringar.

Stord kommune viser vidare til at nytteprinsippet er utfordra med ein «lekkasje» i bompengesystemet mellom Kvinnherad og kommunane Jondal og Odda. Statens vegvesen er einig i at det er ein slik lekkasje, men vil påpeike at dersom ein skal tette dette systemet må ein setje opp to bomstasjonar. Ein på bomstasjon må plasserast nord for kryss mot Årsnes ferjekai og ein bomstasjon sør for krysset. Ved å setje opp berre ein stasjon, vil ein uansett sitte igjen med den same utfordringa med lekkasje. To bomstasjonar er berekna å koste om lag 100–120 mill. kr å drifte og vedlikehalde over 15 år. Dei meirinntektene ein vil få som følge av at fleire trafikantar er med å betalar, vil i stor grad gå til å dekke innkrevjingskostnadene.

Statens vegvesen har utgreidd fleire alternative bompengelopplegg med bomstasjonar i Kvinnherad. Det å setje opp bomstasjonar inneber store investerings- og driftskostnader sett i forhold til innkrevjing på ferjestrekningane i Kvinnherad. Det vart lagt til grunn 3,5 mill. kr i årlege driftskostnader per bomstasjon. Ein må ha 5 bomstasjonar for å sikre at dei fleste som har nytte av prosjekta er med og betalar. Ein kan få ei utfordring i eit slik system med å sikre at dei som betalar faktisk får nytte av prosjekta. Trafikkgrunnlaget vil vere noko høgare i bomstasjonane på fylkesvegane sett i høve ferjeinnkrevjing. Trafikkgrunnlaget på fylkesvegane i Kvinnherad er likevel lågt sett i høve investering- og driftskostnadar for innkrevjingsutstyret. Takstane må vere vesentleg høgare i bomstasjonane enn på ferjestrekningane, for å oppnå ei rasjonell innkrevjing.

Dei utfordringane Stord kommune peikar på med «lekkasje» er ei kjent utfordring i mange pakkar. For eit enkeltprosjekt som t.d ein bru eller ein tunnel, er det mykje enklare ivareta nytteprinsippet. Bomstasjonen kan plasserast slik at den fangar opp all trafikk som nyttar den nye vegen. Det er vanskeleg å få til eit slikt system i bompengepakkar. Ein kan t.d vise til Kvammapakken, der mange trafikantar har nytte når dei køyrer internt i kommunen utan at dei må betale. Vidare vil mange trafikantar på fv. 49 som kjem frå Tysse og Gjermundshamn sleppe å betale, sjølv om dei har nytte av prosjekta som er bygd. Det er fyrst når trafikantane skal mot Granvin eller over Kvamskogen på fv. 7, at dei er med og betalar.

Stord kommune er vidare positiv til at innkrevjinga for Ranavik–Skjærsholmane blir sett i samanheng med avslutning av innkrevjinga for Halsnøysambandet. Kommunen skriv at det må vera ein føresetnad, at det ikkje skal vera innkrevjing for Halsnøysambandet og på ferjestrekninga Ranavik – Skjærsholmane samstundes. Statens vegvesen viser til at det for Kvinnheradpakken skal krevjast inn bompengar på Ranavik – Skjærsholmane i 12 år. Dette er tre år kortare innkrevjingstid enn på dei andre strekningane. Det er i dag for tidleg å seie om ein kan avslutte innkrevjinga for Halsnøysambandet innfor stortingsproposisjonens vedtekne nedbetalingstid. Finansieringsplanen for Kvinnheradpakken er avhengig av at ein kjem i gang med innkrevjinga i 2023. Dersom fylkeskommunen vel å gjere vedtak om å ikkje starte innkrevjinga på Ranavik–Skjærsholmane før Halsnøysambandet er nedbetalt, kan bompengebidraget verte sett lågare gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2) for finansieringsplanen.

Innspel frå Etne kommune

Etne kommune har sendt ei førebels administrativ uttale til Kvinnheradpakken. Som Stord kommune er Etne kommune svært skeptisk til at bompengeneinnkrevning på ferjestrekka Skånevik – Utåker kan føre til endring av det etablerte trafikkmønsteret i området, særleg for pendlarar mellom Kvinnherad og Etne kommunar. Etne kommune reknar med at trafikken over Skånevik – Matre vil auke som følgje av innføringa av bompengar. Statens vegvesen forventar som nemnt ovanfor ikkje ein vesentleg endring av det etablerte trafikkmønsteret i området.

Vidare skriv Etne kommune: *Fylkesveg 48 gjennom Etne kommune er minst like dårleg som Fylkesveg 48 gjennom Kvinnherad, og Etne kommune meiner at bompengeneinnkrevning for tiltak berre i Kvinnherad kan vere ugunstig for Etne kommune. Dette kan føre til at Etne kommune ikkje får høve til bompengeneinnkrevning på ferja for tiltak på Fylkesveg 48 i Etne kommune på minst 15 år. Kvinnherad kan såleis ta ifrå eller redusere sjansane for Etne kommune til å nytte slik finansieringsmodell.*

Det er ingen krav om ei inntektsdeling mellom kommunar når innkrevjinga skjer på kommunegrensene. Det viktige for nasjonale myndigheter i denne saka vil vere at ferjetrafikantane vil få nytte av prosjekta som vert bygd i pakken, og ikkje kva kommune fylkesvegprosjekta vert bygd i. Det er ganske vanleg å ha bompengeneinnkrevjing på eller nær kommunegrensar, der alle inntektene tilkjem vegprosjekt i berre ein kommune. Eit døme er innkrevjing på ferjestrekningane til og frå Austevoll, der inntektene har gått til bygging av Austevoll bru. Bompengepakken Stord vestside vart finansiert med innkrevjing på ferjestrekninga mellom Halhjem og Sandvikvåg. Her gjekk alle inntektene til vegprosjekt i Fitjar og Stord kommunar. Os kommune fekk ingen midlar.

Etne kommune har kanskje rett i at deira sjansar er reduserte for å nytte denne finansieringsmodellen dei neste 15 åra for denne ferjestrekninga. Det er likevel ikkje snakk om store inntekter å eventuelt dele på to kommunar. Ein ventar at bompengeneinntektene på ferjestrekninga Utåker –Skånevik vil vere i overkant av 2 mill. kr i året og om lag 35–40 mill. kr over 15 år.

Statens vegvesen vil minne om at alle saker om bompengefinansiering til Stortinget er avhengig av eit kommunalt initiativ og kommunale vedtak. Etne kommune er nok like velkommen som Kvinnherad kommune til å ta initiativ til å finne finansieringsmodellar for fylkesvegprosjekt i Etne kommune. Kvinnherad kommune har over fleire år brukt mykje ressursar og arbeidd systematisk og godt med Kvinnheradpakken, i tråd med at Hordaland fylkeskommune i Regional transportplan for Hordaland 2018–2029 (RTP) tydeleg har signalisert at:

Utanom bompengepakkane er det ikkje rom for å sette i gang større nye enkeltståande investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midlar i perioden 2018–2021

Bompengebidraget i Kvinnheradpakken utgjer totalt 165 mill. kr. Sidan kommunen og fylkeskommunen samla sett skal bidra med 581 mill. kr i pakken, vil dei fleste

ferjetrafikantane få ein stor nytte av prosjekta sett i høve det dei betalar. Partane skal i tillegg nytte totalt 90 mill. kr til fylkesvegane i kommunen utanom Kvinnheradpakken.

Driftskostnader i bompengeprojekt i regionen

Driftskostnadene rapportert frå bompengeselskapa er delt opp i lønnskostnader, administrasjonskostnader (regnskapsføring, tenestar til administrasjon, revisjonskostnader, kontorkostnader, møtekostnader og tilsvarande), innkrevjingskostnader (innkjøpte driftstenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehald av bomstasjonane, straum og nettverk til bomstasjonane, utstederkostnader og tilsvarande), tap på krav og andre driftskostnader. I tillegg rapporterer selskapa på avskrivning på innkrevjingsutstyret. Det varierer mellom selskapa om dei førar avskrivning på innkrevjingsutstyret i sine rekneskap, og over kor lang tid dei avskriv dette.

Tabellen under syner forskjellar i driftskostnader på bompengeprojekta i regionen i 2017-kr (Sogn- og fjordane, Hordaland og Rogaland fylker).

Bompengeprojekt	Trafikkmengde (ÅDT)	Bompengeloplegg	Driftskostnader per passering (kr)	Årleg driftskostnader totalt (mill. kr)
Askøypakken	22062	4 bomstasjonar	2,44	19,69
Bergensprogrammet	132250	14 bomstasjonar	1,23	59,51
Bømlopakken	3687	1 bomstasjon 1 ferjestrekning	3,16	4,25
E134 Stordalstunnelen	1822	1 bomstasjon	4,35	2,90
Kvammapakken	2679	2 bomstasjonar	4,13	4,03
Hardangerbrua	1921	1 bomstasjon	8,23	5,77
Vossapakke	7448	2 bomstasjonar	3,37	9,16
Fv 48 Årsnes ferjekai og løfallstrand-Årsnes	673	1 ferjesamband	0,50	0,12
Fv 107 Jondalstunnelen	573	1 bomstasjon	10,66	2,23
Fv 546 Austevollsbrua	900	2 ferjestrekninger	2,2	0,72
Førdepakken	18374	5 bomstasjonar	1,98	13,26
Haugalandspakken	110805	13 bomstasjonar	0,67	27
Fv 519 Finnfast	1211	1 bomstasjon	4,58	2,02
Fv 47 T-forbindelsen	4220	1 bomstasjon	2,13	3,28
Fv 45 Gjesdal	1120	1 bomstasjon	7,58	3,1
E39 Rogfast	3962	1 ferjestrekning	1,59	2,3
Nord-Jærenpakken/ Bypakke Nord-Jæren	117581	22 bomstasjonar	0,77	33,03

Som tabellen syner er det store forskjellar i forhold til driftskostnader per passering mellom prosjekta i regionen. Driftskostnadane varierer ikkje heilt proporsjonalt med trafikktala. Det er t.d forskjellar mellom selskapa i prisar dei oppnår etter konkurranse om drift av innkrevjingsutstyr. Det er også forskjellar i lønns- og administrasjonskostnader selskapa rapporterer å ha.

Årsrapport for alle bompengeselskapa i 2016 syner at gjennomsnittleg driftskostnad per passering for alle bompengeprojekt i Norge var 1,31 kr i 2016. Dersom ein ser på driftskostnadene separat for bomringar, riksveg- og fylkesvegprosjekter, finner ein store forskjellar i kostnad per passering. For bomringane var driftskostnadene i 2016 per passering 0,92 kroner, for riksvegprosjekter 1,44 kroner og for fylkesvegprosjekter 3,10 kroner.

Ferde AS har informert om at driftskostnadane per passering for deira prosjekt i fyrste halvår av 2018 var på 1,7 kr. For 2019 reknar selskapet å kome ned på 1 kr per passering. Det langsiktige målet er å kome ned på 0,7 kr. Statens vegvesen registrerer prognosane til Ferde. Ein må likevel vente med å leggje desse til grunn i bompengesaker til Stortinget, før selskapet kan dokumentere tala. Det er også viktig å påpeike at drift og vedlikehald av bomstasjonar vil ha ein viss kostnad uavhengig av trafikk tala. Drift per passering i prosjekt med låg trafikk vil uansett vere vesentleg høgare enn gjennomsnittet.