



Statens vegvesen

Notat

Til: Hordaland Fylkeskommune
Fra: Statens vegvesen, region vest
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kristian Bauge +47 55516337
Vår dato: 29.10.2014
Vår referanse:

En vurdering av inntektsnivået for Hardangerbrua



1.0 Dagens situasjon

Trafikktallene for Hardangerbruas første år etter åpning har ligget lavere enn prognosene som ble framsatt i finansieringsanalysen som lå til grunn for Stortingsproposisjonen for brua. En følge av dette er at bompenginntektene en får realisert i prosjektet ligger under prognosen for nedbetaling av prosjektet i løpet av 15 år. Dette notatet er utarbeidet for å se på konsekvensene av endringer i de faktorene som påvirker nedbetalingstiden av bompengelånet og hvilke tiltak som kan iverksettes for at bompengelånet skal kunne bli nedbetalt i løpet av 15 år.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Finansieringsgrunnlaget for Hardangerbrua fremkommer i St.prp. nr. 2 (2005–2006). To viktige faktorer for bompenginntekten til et prosjekt er trafikknivå og gjennomsnittlig inntekt per passering.

Faktor	St.prp. nr. 2 (2005–2006)	Realisert	Avvik
Trafikknivå (ÅDT)	2 020 ¹	1 634	-18,4 %
Gjennomsnittlig inntekt per passering	Kr. 177,13	Kr. 150,90	-14,8 %

Tabellen viser at de to viktige inntektsfaktorene for bompengefinansieringen av Hardangerbrua ligger henholdsvis om lag 15 og 18 prosent lavere enn forutsatt.

Dersom bompengeprojekt ikke kan betales ned innen den fastsatte perioden på 15 år åpner regelverket for en realøkning av bompengetaksten på inntil 20 pst. samt en forlengelse av innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Følgende ligger til grunn for analysen slik situasjonen er i dag:

Forutsetninger for finansieringsanalysen:	
Generell prisvekst	2,0 %
Driftskostnader årlig	4 mill.
Årlig prisvekst driftskostnader	2,5 %
Gjeld pr 31.12.2013	1 528 mill.
Rente	
Lånerente	4,50 %
Innskuddsrente	2,50 %
Inntekter	
Gjennomsnittlig inntekt pr passering	Kr. 150,90
ÅDT 2013	1 634
Årlig vekst i trafikken	Som i NTP
Årlig prisvekst i bompengetaksten	2,0 %
Nedbetalingstid	
	18 år

I resultatregnskapet til Hardangerbrua AS fremkommer det at selskapet hadde inntekter fra passeringer på 29 millioner i 2013 og 63 millioner kroner i 2014 til og med august (samlet 92 millioner kroner). Gjennomsnittlig inntekt pr passering er beregnet ut fra et inntektsnivå på 90 mill. kroner i året. Årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom bomsnittet er satt til 1634 kjøretøy pr døgn. Trafikktallet er hentet fra årsmeldingen til bompengeselskapet og er

¹ I stortingsproposisjonen er det lagt til grunn 2 000 ÅDT ved årsskiftet 2011/2012. 1 % vekst gir 2 020 ÅDT i 2013.

justert for å tilpasses modellen. I det følgende illustreres effekter av endrede forutsetninger for nedbetalingstiden til bompengelånet.

Hardangerbrua AS har forskottet bygging av Buplatået (Bu-Brimnes III) som en del av prosjektet. Det er lagt inn følgende refusjon (i 2014-kroner) til selskapet i analysen:

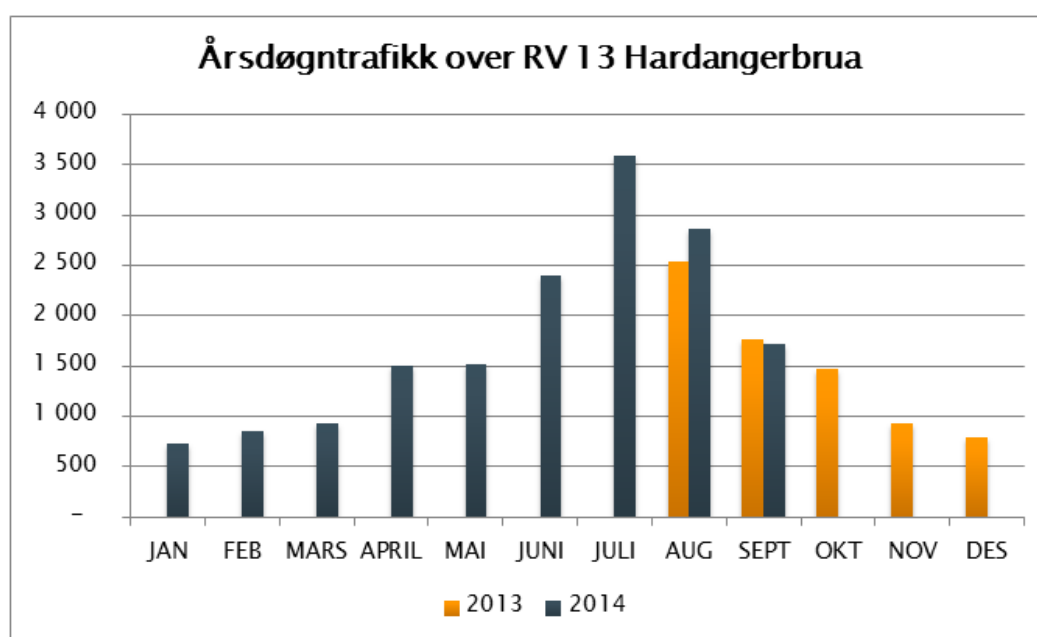
År	Refusjon
2015	30 000 000
2016	20 000 000
2017	22 035 000
Sum	72 035 000

Det er også lagt opp til at selskapet mottar 3,8 millioner 2013-kroner i innsparte ferjetilskudd hvert år, til sammen 60 millioner 2013-kroner.

Gjelden i selskapet er pr. 31.12.2013 satt til 1 528 mill. kr. Tallet er hentet fra årsregnskapet til selskapet og beregnet ved å trekke bankinnskudd fra lånesaldo. Ut fra erfaringer fra andre prosjekt de siste årene er det sannsynlig at det vil påløpe utbetalinger for bompengeselskapet etter dette tidspunktet. Det er ikke tatt høyde for dette i beregningene.

2.0 Endring i trafikkgrunnlaget

Trafikkmålingene fra Statens vegvesen og inntektsoversikten fra bompengeselskapet viser en samlet trafikk som ligger under den antatte trafikkmengden som lå til grunn for finansieringsgrunnlaget til Hardangerbrua. Innkrevningen har vært i drift i 14 måneder etter åpning og det er fortsatt tidlig å vurdere trafikknivået som stabilisert. Trafikken over brua er svært sesongutsatt, og dette er representert ved fordelingen av trafikk over året i figuren under.



Tabellen under viser ÅDT gitt ulike målingsintervall og effekten for nedbetalingstid av bompengelånet dersom dette tallet legges til grunn i finansieringsanalysen:

Periode	ÅDT (SVV-målinger)	Nedbetalingstid
2013	1 498	20,25 år
Første 12 måneder i drift	1 585	18 år
Siste 12 måneder i drift	1 608	18 år
2014	1 790	16,25 år
Aug. 2013 – Sept. 2014	1 685	17,25 år

Avhengig av hvilken periode en legger til grunn svinger nedbetalingstiden for prosjektet mellom 16,25 år og 20,25 år. Det kan derfor anbefales å avvente avgjørelsen om endringer i bompengetakst og/eller -periode til en har et bedre grunnlag for å konkludere på trafikkgrunnlaget.

3.0 Endringer i trafikkveksten

Dersom vi ser for oss at trafikken ikke vokser over perioden, men at ÅDT forblir på 1634 kjøretøy per døgn vil bompengelånet bli nedbetalt på om lag 21,5 år. En slik utvikling i trafikken er likevel lite trolig da trafikk generelt vokser med befolknings- og levestandardsøkning. Det er fortsatt tidlig i prosjektets levetid, og i det følgende illustreres effekten av ulik årlig trafikkutvikling.

3.1 Forventet trafikkvekst som i NTP

I forbindelse med hver rullering av NTP utarbeides trafikkprognoser for hvert fylke. For Hordaland er det ventet følgende trafikkvekst:

Forventet trafikkvekst Hordaland			
Tom år	Lette	Tunge	Busser
2010	1,4 %	0,7 %	0,7 %
2014	1,8 %	2,4 %	2,4 %
2020	1,4 %	2,1 %	2,1 %
2030	1,3 %	2,2 %	2,2 %
2040	0,9 %	1,4 %	1,4 %
2050	0,9 %	1,1 %	1,1 %
2099	0,9 %	0,8 %	0,8 %

Det er denne vekstbanen som er lagt til grunn for beregningene i dette notatet. Vi forutsetter at tungbilandelen er 14 %² og får en nedbetalingstid på 18 år. (Busser i rute er fritatt betaling

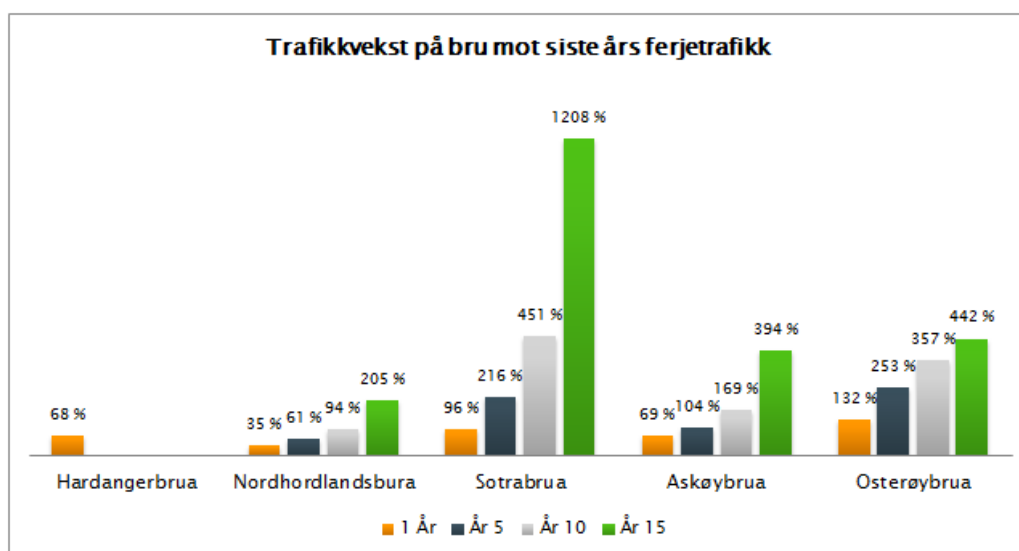
² Tungbilandelen er målt til 14 pst. i perioden august 2013 – desember 2013

og er ikke tatt med i beregningen – busser som betaler bompenger går inn under tungbilandelen i analysen).

I St. prp. nr. 2 (2005–2006) var det lagt til grunn 0,9 pst. vekst i trafikk fra 2011 – 2021 og 0,8 pst. vekst etter 2021. Med en slik vekstprofil vil bompengelånet betales ned på litt i overkant av 19 år når ÅDT er 1634 kjøretøy per døgn i 2013.

3.2 Høyere trafikkvekst enn NTP-prognosene tilsier

Det kan tenkes at veksten i trafikken over Hardangerbrua vil vokse i en høyere takt enn prognosene for den generelle trafikkveksten i fylket skulle tilsi. Fra andre prosjekt ser man at avvisingseffekten som følge av innføring av bompenger er sterk, men at veksten etter åpning gjerne er høyere for prosjektet enn for kommunen eller fylket generelt. Det er derfor tidlig å konkludere med at trafikken har sedimentert seg på et nivå på om lag 1630 kjøretøy pr døgn og med en vekst som for fylket forøvrig. En studie av lignende ferjeavløsningsprosjekt i Hordaland viser følgende sammenheng for trafikk over ny bru mot siste års trafikk på avviklet ferjesamband:



Hvorvidt en kan forvente tilsvarende vekst som for de andre ferjeavløsningsprosjektene som er vist i figuren er vanskelig å forutsi. Det er likevel en viktig faktor at faste samband gir de vegfarende en fleksibilitet og forutsigbarhet som er vesentlig bedre enn det et ferjesamband kan gi. Det kan med denne bakgrunn være naturlig å se for seg at trafikken over Hardangerbrua vil kunne øke utover prognosene for trafikkvekst som fremkommer av NTP.

Om en legger til grunn en årlig trafikkvekst over brua på 2,5 pst. vil bompengelånet kunne nedbetales i løpet av om lag 16 år. Den årlige trafikkveksten som er nødvendig (alt annet likt) for å nedbetale lånet innenfor 15 år er 3,58 % når utgangspunktet er 1634 kjøretøy per døgn.

På neste side følger en tabell som viser hvilken effekt årlig trafikkvekst har på nedbetalingstiden for bompengelånet når utgangspunktet er 1634 ÅDT alt annet likt.

Trafikkvekst	Nedbetalingstid
0 %	21,5 år
0,9 % – 0,8 %	19,25 år
1 %	19 år
2,5 %	16 år
3,58 %	15 år

4.0 Prissetting

Som en følge av at inntektene fra bompengeneinnkrevningen på Hardangerbrua er lavere enn prognosene tilsier åpner regelverket for at bompengetakstene vil kunne økes reelt med inntil 20 pst. For Hardangerbrua tilsvarer det en økning i bompengetakst for lette kjøretøy fra 150 til 180 2013-kroner.

Dersom vi holder trafikknivået uendret vil en bompengetakst på 180 kroner (720 for tunge kjøretøy) gi en gjennomsnittlig bompengetakst på om lag 181 kroner. Ved å øke taksten med 20 % uten å endre trafikkgrunnlaget og med en forutsatt vekst som i NTP vil bompengelånet være nedbetalt på 14,5 år.

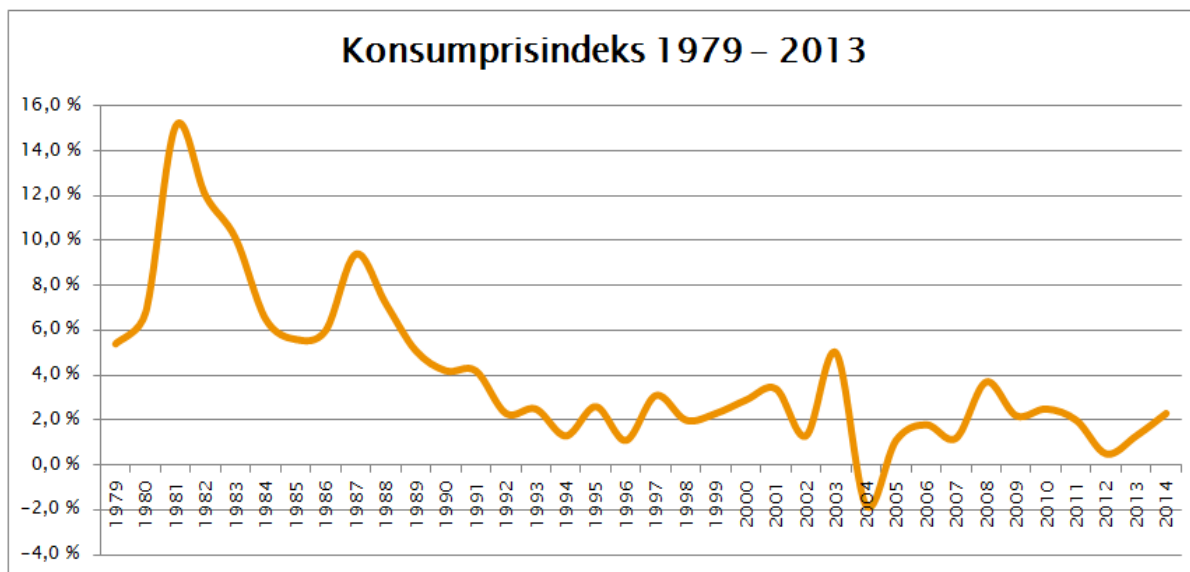
Takstnivået på Hardangerbrua er høyt sammenlignet med liknende prosjekt, og en økning av bompengetaksten ut over generell prisstigning vil kunne slå ut i høy trafikkavvisning. Det er også rimelig å anta at en reell takstøkning vil føre til at flere velger å kjøpe rabatt, og de som har rabatt vil antakelig kjøpe en høyere rabattsats enn den de har i dag. Dette vil forsterke avvisningseffekten.

Dersom prisen øker reelt vil alternative ruter bli mer attraktive. Dette er ikke ønskelig for et prosjekt som er avhengig av trafikk for å betale ned sin finansiering.

5.0 Inflasjon

I proposisjonen er det forutsatt en årlig prisvekst på 2 % per år med årlig justering av bompengetaksten. Sammen med veksten i trafikken på om lag 1,5 % fra 2015 utgjør den forventede årlige inntektsveksten for Hardangerbrua AS 3,5 %.

Sammenlignet med proposisjonen har den faktiske inflasjonen ligget noe lavere enn antatt på om lag 1,8 % i tidsrommet 2000 til 2013. Tendensen har vært fallende som grafen for årlig prisvekst, KPI, fra januar 1979 til september 2014 viser:



Dersom veksten i trafikknivået blir lavere enn forutsatt og inflasjonen fortsetter å falle vil inntektene til prosjektet reduseres reelt. Norges Bank opererer med et langtidsmål for styringsrenten som gir en inflasjon på 2,5 %. I denne analysen forutsettes det at det oppnås en inflasjon som ligger noe under dette, på 2 %. Om inflasjonen som blir realisert er forskjellig fra det forutsatte nivået på 2 % vil det ha følgende konsekvenser for nedbetalingstiden til bompengelånet til Hardangerbrua:

Inflasjon	Nedbetalingstid
0,0 %	22,5 år
0,5 %	21,0 år
1,0 %	20,0 år
1,5 %	19,0 år
2,0 %	18,0 år
2,5 %	17,25 år
3,0 %	16,25 år
3,5 %	15,75 år

6.0 Rente

Hardangerbrua AS inngikk i 2009 en rentebytteavtale der selskapet betaler 4,31 % rente og mottar 3 mnd. NIBOR. Selskapet har bundet ca. 70 % av lånet i denne avtalen, og har flytende rente på resten. 27.10.2014 ligger 3 mnd. NIBOR på 1,64 %. Dersom NIBOR reduseres i tiden framover vil det svekke finansieringen av bompengelånet. I analysen er det benyttet en samlet rente på lånet på 4,5 %.

Som en følge av rentebytteavtalen vil selskapet ikke kunne nyte godt av den lave flytende renten som følger som en konsekvens av lav inflasjon. Lav inflasjon vil følgelig føre til lang nedbetalingstid for bompengelånet.

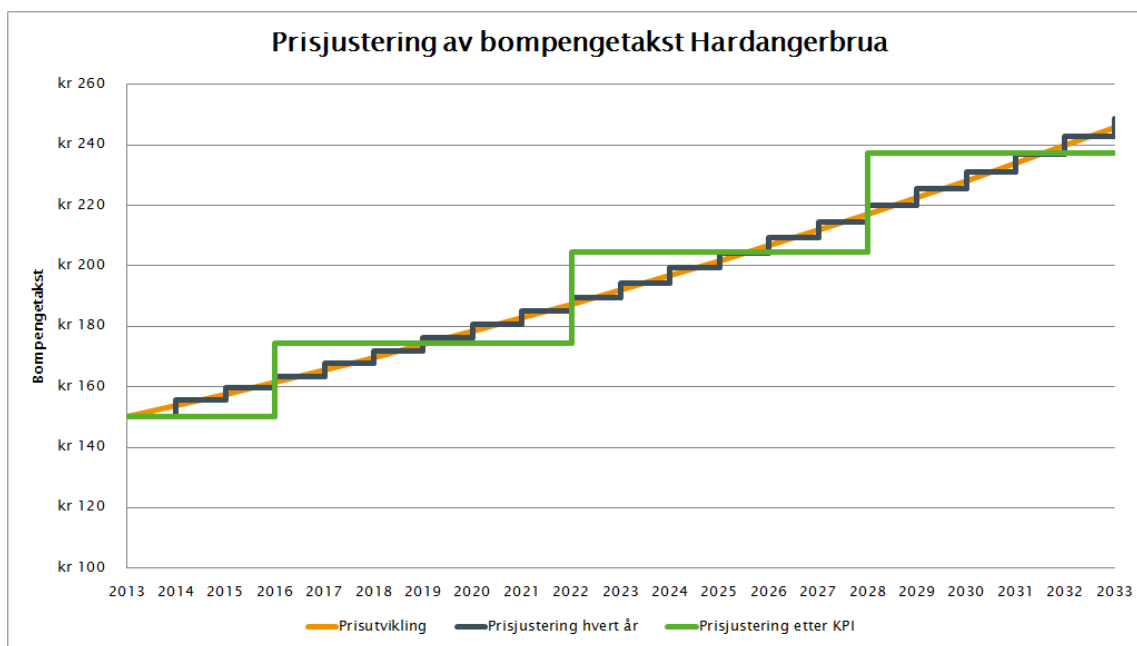
7.0 Prisjustering etter KPI

Tabellen over viser også konsekvensen av å ikke prisjustere bompengetakstene i tråd med konsumprisindeksen (KPI). Eksempelvis vil en bompengetakst for lett bil som forblir uendret på kr. 150 når inflasjonen er 2,5 % føre til en økning i nedbetalingstiden på bompengelånet fra 17,25 år til 22,5 år.

Det er forutsatt i St. prp. nr. 2 (2005–2006) at bompengetakstene skal prisjusteres i samsvar med den generelle prisveksten. Målet er at bompengetaksten følger prisutviklingen over tid slik at realtaksten ikke blir lavere.

For prosjekter med god økonomi har en kunnet latt være å prisjustere bompengetaksten da inntektene har veiet opp for prisveksten. For Hardangerbrua ser ikke dette ut til å være et aktuelt alternativ. Bompengeselskapet kan søke Statens vegvesen om å få justere takstene enten hvert år, eller med flere års mellomrom slik at prisjusteringen følger inflasjonen over tid.

En kan se for seg følgende prisjusteringsregime: (i figuren er det forutsatt 2,5 % årlig prisvekst.)



8.0 Tilråding

Statens vegvesen tilrår at bompengetaksten prisjusteres med den generelle prisveksten første gang 1.1.2015.

Statens vegvesen tilrår at bompengetaksten for Hardangerbrua i denne omgang ikke økes utover den generelle prisveksten. En ny vurdering bør avventes til trafikknivået har stabilisert seg slik at man får et klarere bilde av trafikkmønsteret over brua.

Det kan bli nødvendig å søke om forlenging av bompengerperioden for Hardangerbrua dersom inntektsgrunnlaget ikke bedrer seg i den nærmeste framtid. Statens vegvesen tilrår at en slik søknad avventes til en har et klarere bilde av trafikken. En ny vurdering av forlengelse av innkrevingsperioden anbefales innen utgangen av 2015.