



Notat

Dato: 07.06.2019
Arkivsak: 2014/17239-21
Saksbehandlar: mattorg

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker - Moglege konsekvensar for Hordaland

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet sendte 20. mai 2019 brev om «Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker». Brevet følgjer vedlagt. I dette notatet vert det gjort greie for moglege konsekvensar av nye retningslinjer for bompengeprojekt i Hordaland som er i prosess fram mot godkjenning i Stortinget. Dei prosjekta som dette gjeld er Kvinnheradspakken, samt revisjonar av pakkane på Bømlo og på Askøy .

Nye retningslinjer

Brevet innfører ein strammare praksis for nye bompengepakkar enn det som er tilfelle i dag. I dei fleste bompengeproposisjonar ligg det i dag inne ei standardformulering om at dersom økonomien blir svakare enn føreset, kan takstane aukast med inntil 20 pst, og innkrevjingsperioden bli forlenga med inntil 5 år. Desse mekanismane er meint som ein buffer i prosjekta og skal styrkje posisjonen til garantistillarane for bompengelånet, dvs. fylkeskommunane. I brevet står det:

«I porteføljestyrte bompengepakker skal kostnadsøkninger og inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort, men takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.»

For bypakkane i dei største byområda, står det m.a. i brevet:

«I de største byområdene er det etablert en praksis der bypakkene revideres jevnlig. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det vil derfor ikke være aktuelt fremover å legge frem reviderte pakker for Stortinget utelukkende for å dekke inn kostnadsøkninger i enkeltprosjekter eller inntektssvikt som følge av lavere trafikk enn forutsatt i disse byområdene.»

I brevet blir det presisert at dei nye retningslinjene berre gjeld prosjekt med porteføljestyring (vegpakker og bypakker). Reine strekningsvise prosjekt er ikkje omfatta av dei nye retningslinjene. Det gjeld også berre nye prosjekt, ikkje dei som allereie er vedteke av Stortinget.

Moglege konsekvensar for bompengepakkar i Hordaland

Det er p.t. ikkje avklart kva for konsekvensar dei nye retningslinene vil få for dei konkrete pakkane. Etter det fylkesrådmannen kjenner til, vert dette vurdert nærare i dialog mellom Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

For Hordaland kan dei nye retningslinene få konsekvensar for Kvinnheradspakken samt revisjonane av Bømlopakken og Askøypakken. Det er uklårt for fylkesrådmannen om Bømlopakken og Kvinnheradspakken blir omfatta av dei nye retningslinene, og om dei følgjeleg må tilbake til lokalpolitisk handsaming for nye vedtak før saka kan leggjast fram for Stortinget

Hordaland fylkeskommune gjorde vedtak om revisjon av Bømlopakken i 2018, og ventar på å få denne behandla i Stortinget. I dei lokale vedtaka ligg det ein føresetnad om at gjennomsnittstakst kan aukast med 20 pst. og innkrevjinga kan forlengjast med fem år. Dette er eksplisitt knytt til garantien, og skal ikkje utnyttast som ein moglegheit for å auke inntektene i fall nokre prosjekt vert dyrare.

Hordaland fylkeskommune gjorde også vedtak om Kvinnheradspakken i 2018 og ventar på å få denne behandla i Stortinget. Også i denne pakken er det fatta vedtak knytt til garantien om at gjennomsnittstakst kan aukast med 20 pst. og innkrevjinga kan forlengjast med fem år.

Alle prosjekta i Bømlopakken og Kvinnheradspakken skal etter planen vere ferdig bygd over 10 år før innkrevjinga skal avsluttast. Det er ikkje slik at byggefasen skal strekke seg over heile innkrevjingsperioden. Pakkane skal ikkje styrast med formål å utløyse behovet for verken å forlengje innkrevjingstida eller auke takstane.

Om takstane for desse prosjekta ikkje kan verte auka etter at utbygginga har skjedd, er det sjølv sagt ikkje mogleg å kutte i portefølja. Om då det skjer ein svikt i inntektsgrunnlaget etter at prosjekta er bygd ut, t.d. grunna høgare rente eller lågare trafikk enn føreset, tilseier dei nye retningslinene at lengda på innbetaling ikkje kan lengjast, og at takstane ikkje kan aukast ut over vedteken gjennomsnittstakst. Dette betyr i praksis at den einaste moglegheita for å handtere ein eventuell inntektssvikt er at fylkeskommunen dekkjer inntektssvikten. I framtidige pakker må fylkeskommunen finne mekanismar for å handtere denne risikoen, t.d. ved å leggje inn høgare renteføresetnader, høgare gjennomsnittstakster eller kalkulere med lågare trafikkgrunnlag i pakkane. Konsekvensen av dette kan vere at pakkane vert dyrare, og at det vert mindre midlar til prosjekta i pakkane.

Garantivedtaka er viktige som tryggleik for fylkeskommunen sin økonomi og ikkje minst at det er mogleg å oppnå betre avtalar med bankar om rentenivå for bompengelåna. Det er uklårt om dei nye retningslinene kan føre til at bankane vurderer låneopptaka som meir risikofylte, og at rentene difor vert auka.

Fylkesrådmannen peikar elles på at økonomien i bompengepakkar i Hordaland aldri har vore styrt på ein slik måte at det har vore behov for å auke bompengetakstar og/eller å forlengje innkrevjingstida.

Nærare om konsekvensar for framdrifta av Bømlopakken og Kvinnheradspakken

Ei utsetjing av bompengeproposisjonen for revidert Bømlopakke kan få konsekvensar for framdrifta i prosjekta. Det neste prosjektet, Sakseid- Hestaneset, er kostnadsrekna til i overkant av 400 mill. kr. Det manglar om lag 200 mill. kr for å realisere heile prosjektet i gjeldande Bømlopakke. Det er skrive kontrakt med entreprenør der resten av prosjektet er med som opsjon. Om ein skal nytte opsjonen er avhengig av om ein får vedtak av revidert Bømlopakke i Stortinget i løpet året. Avklaring knytt til å utløyse opsjonen må skje før 2020. Pakken vart vedteke sommaren 2018, og det vart venta å få handsama saka før sommaren 2019. Om saka ikkje kjem opp i Stortinget i nær framtid, må det vurderast å avlyse opsjonen. Ei eventuell ny utlysing av siste delstrekning vil truleg føre til at totalkostnadane for prosjektet vil verte høgare, samt at realisering av prosjektet tar lengre tid. Dette får negative konsekvensar for realisering av dei andre prosjekta i porteføljen.

Det første store prosjektet i Kvinnheradspakken, Krokarsellen, er planlagt som ein samspels-entreprise, der entreprenøren allereie med allereie i reguleringsplanarbeidet. Dette for å få erfaringar med ein slik

entrepriseform. Ei forseinking av behandlinga av Kvinnheradpakken kan gjere det naudsynt å setje i gang reguleringsplanarbeid på eiga hand for å ikkje tapa mykje tid.

Mogleg konsekvens for Askøypakken

Fylkesrådmannen forstår dei nye retningslinjene slik at praksisen med å revidere bompengepakkar for å dekke inn kostnadsauke i enkeltprosjekt eller inntektssvikt, framleis vil vere mogeleg for bompengepakkar som ikkje ligg i områder med byvekstavtalar. Men det er uklårt om det er mogleg å revidere bompengepakkar i områder med byvekstavtalar, dersom ein har med andre/nye prosjekt enn dei som er med i porteføljen til den allereie vedtekne pakken.

Det er uklårt kva som meinast med «områder med byvekstavtalar». Det er sett i gang ein prosess lokalt om å utvide innkrevjingstida med inntil 5 år for å følge opp lokalt vedtak om at alle prosjekta i Askøypakken skal byggjast. Det faglege grunnlaget for forlenging er sendt til kvalitetssikring i Vegdirektoratet, og det er planlagt å gjere vedtak lokalt i år. Askøy kommune er ein av kommunane som er med i forhandlingane om ny byvekstavtale med Bergen. Det er ikkje avklart om Askøy kommune er med i eit «område med byvekstavtale» og om den lokale Askøypakken følgjeleg ikkje kan reviderast.

Vedlegg

- 1 Nye retningsliner for porteføljestyrt bompengepakker - Moglege konsekvensar for Hordaland