

Notat

Dato: 1. desember 2014
Arkivsak: -
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Til:	Kontaktutval for E39 Hordfast
Frå:	Samferdselsavdelinga

Finansieringsgrunnlag for E39 Os-Stord

Innleiing

I dette notatet tek vi sikte på å skissere opp vidare arbeid for å utarbeide eit finansieringsgrunnlag/bompengesøknad for E39 Hordfast.

I tilleggsgutgreiing til KVV Aksdal- Bergen var E39 Os-Jektevik kalkulert til 19,3 mrd kr. Dette er eit førebels anslag, og dette kan bli justert. Planarbeidet for E39 Stord- Os som no pågår vil venteleg gi eit meir sikkert estimat. M.a. er ikkje teknologi for kryssing av Bjørnefjorden avklara. Det er difor ikkje mogleg enno å utarbeide ein endeleg finansieringsplan for prosjektet. Det kan likevel vere grunnlag for å starte opp arbeidet med finansieringsgrunnlaget.

Det vil kunne vere naturleg at Hordfast vert finansiering gjennom følgjande finansieringskjelder:

- Bompenger
- Statlege riksvegmidlar
- Ferjeavløysingsmidlar

Nye vegprosjekt blir godkjent av stortinget gjennom å utvikle ein bompengesøknad.

Ferjeavløysingsmidlar

Hordfast vil erstatte følgjande ferjesamband

- Halhjem – Sandviksvåg
- Halhjem – Våge
- Jektevik – Hodnanes

Halhjem- Sandviksvåg er riksvegferje, mens dei to andre er fylkesvegferjer. Riksvegferjer vil gi direkte ferjeavløysingstilskot. Stortinget har vedteke at ordninga bør gjelda i 40 år, men framleis er det 30 år som gjeld.

I inntektssystemet for fylkeskommunane er del fylkesvegferjesamband eit kriterium. Det er per i dag mogleg å nytta ordninga med alternativt bruk av ferjemidlar også på fylkesvegnettet, men finansieringa må då skje innanfor dei økonomiske rammene til fylkeskommunane.

I samband med handsaminga av kommuneproposisjonen 2015 gjorde Stortinget slikt vedtak:

«Stortinget ber regjeringen om at realisering av ferjeavløsningsprosjekt på fylkesveiene ikke medfører reduksjon i overføringene de første 40 årene etter oppstart.»

Om nedlegging av dei fylkesvegferjesambanda skal inngå i finansieringa av E39, må avklarast.

Ferjeavløysingstilskot blir rekna ut på følgjande måte:

Gjennomsnittleg driftstilskott på det avløyste ferjesambandet dei to siste driftsåra¹

+ Årlege drifts- og vedlikehaldskostnader på det nye vegsambandet

- Kapitalkostnadene for ei gjennomsnittsferje

=Årleg sparte subsidiar

Tilskotsbeløpa til ferjesambanda er unnateke offentleggjering, slik at beløpa er ikkje teke inn i dette notatet.

Kapitaltilskotet er for 2014 sett til om lag 4,6 mill kr. pr ferje. Dette tilskotet er uavhengig av faktiske kapitalutgifter og storleik på ferja. Til saman vil Hordfast erstatte 5 ferjer, altså er samla kapitalutgifter på om lag 23 mill kr årleg.

Vi veit ikkje årlege drifts- og vedlikehaldskostnader på strekningane ferjene vil erstatte, slik at vi veit ikkje i dag kva ferjeavløysingstilskotet vil kunne bli. Men det vil bli mindre enn kalkulert ovanfor. Drifts- og vedlikehaldsutgifter vil bli konkretisert i planarbeidet for E39 Stord-Os.

Nye ferjekontraktar ser ut til å bli langt dyrare enn dei gamle. Det er anslått at nye kontraktar kan bli om lag 40 prosent dyrare enn gamle kontraktar. Ny anbudsperiode startar frå 1/1 2017 for Halhjem-Sandviksvåg. Ny anbudsperiode for dei to andre sambanda er frå 2019 (evt 2020 om forlenging med eit års opsjon vert nytta). Dette kan gi meir innsparte midlar til ferjeavløysing.

Bompengar - Trafikkgrunnlag

I dag er det eit trafikkgrunnlag på litt over 2500 ÅDT på Halhjem-Sandviksvåg og i underkant av 600 på Halhjem –Våge. I tillegg er det ein ÅDT på om lag 600 på sambandet Jektavik – Hodnanes – Nordhuglo. Ein mindre del av trafikken på det siste sambandet går til Nordhuglo, og vil følgjeleg ikkje bli påverka av E39.

I KVVU tilleggsgutgreiing er det lagt til grunn ein ÅDT på 14.000 over Bjørnafjorden og 13.000 over Langenuen i 2040. Det er lagt til grunn ei årleg trafikkvekst på 1,3 pst årleg. Dette er utan bompengar. Det kan reknast med noko avvisingseffekt grunna bompengar, særleg i eit samband med relativt høge takstar. Meir eksakt tal på trafikkgrunnlag med bompengar krev ein transportanalyse med bruk av transportmodellar.

Det kan vere naturleg å ta utgangspunkt i eit bompengesnitt ved bru over Bjørnafjorden og eit ved bru over Langenuen. Vidare vil det vere naturleg å vurdere tidsavgrensa fritak ved passering av begge bomsnitte.

¹ Her reknast driftstilskotet som eit negativt beløp. Årleg sparte subsidier blir også eit negativt beløp.

Samla bompengebelasting

Bompengesats må sjåast i samband med anna bompengebelasting i området for å finne fram til eit akseptablet bompengenivå.

Det er følgjande andre bompengeprojekt langsetter strekninga:

- Svegatjørn-Rådal med 18 års etterskotsvis bompengefinansiering. Prosjektet er venta ferdigstilt 2020, med start på bompengeneinnkrevjing ved ferdigstilling av vegen. Det er teke utgangspunkt i ein gjennomsnittstakst sett til 30 kr i 2007-prisnivå. Omrekna til 2014-prisnivå er dette om lag 39 kr.
- Bømlopakka starta opp i 2012, og innkrevjingsperioden er sett til 15 år, altså til 2027. Det er sett ein gjennomsnittstakst på kr 52 pr. køyretøy i 2009-prisnivå.
- Haugalandspakke skal vere ferdig rundt 2023. Med mindre denne vert utvida, kan denne truleg avviklast om lag samtidig som ein ny veg Stord-Os kan stå ferdig.
- Det er i dag bompengeneinnkrevjing til Stord vestsida på ferja Halhjem-Sandviksvåg. Denne skal bli avvikla innan eit par år, og vil såleis ikkje ha nokon betydning for Hordfast

Ein del samband blir nedbetalt dei komande åra:

- Osterøybrua vert nedbetalt i 2015
- Halsnøysambandet vert nedbetalt i 2020

Det er vidare ei rekkje bompengesnitt i Bergensområdet

- Bomringen i Bergen
- Askøypakken
- Sotrasambandet
- Nordhordlandspakken
- Kvammapakken
- Vossapakken

I tillegg er det ei rekkje andre bompakker under vurdering i området.

- Det blir vurdert ei Stordapakke, som vil omfatte ny trase for E39 forbi Leirvik på strekninga Heiane-Ådland/Nordre Tveita, samt for lokalveg på Stord.
- Det er under vurdering ei Tysnes-pakke for lokalveg på Tysnes.

Samla sett gir dette ei høg bompengedel i fylket.

Det vert elles venteleg innført bompengar lenger nedover E39, m.a. for Rogfast mellom Bokn og Randaberg, i tillegg til at det vert innført bompengar til Eiganestunellen på E39 i Stavanger.

Statlege riksvegmidlar

Det må reknast ut kor stor del som kan finansierast med bompengar og kor mykje som kan finansierast med statlege riksvegmidlar. Det kan vere naturleg å ta utgangspunkt i dagens ferjepriser, eventuelt med eit påslag grunn tidsinnsparing på ny veg. Med dette er det mogleg å vurdere bompengegrundlaget under føresetnad av at det ikkje fører til vesentleg auke i kostnader. Det må sjølvstilt i berekning av bompengegrundlag og i storleik på statlege riksvegmidlar takast omsyn til drifts- og finansieringskostnadene.

Bompengeprojekt må ha lokal- og regionalpolitiske vedtak. Vanleg nedbetalingstid for eit bompengeprojekt er 15 år.

Ei viktig oppgåve blir å sjå dei ulike bomprosjekta i ein samanheng, og vurdere ev tidsavgrensa fritak eller rabatt ved passering av fleire bompengesnitt. Det er særleg aktuelt for andre delstrekke på E39, særleg for Sveгатjørn-Rådal og ein eventuell Stord-pakke. Det kan og vere aktuelt for ein Stord-pakke og for Rogfast. Det er vasla ei rentekompensasjonsordning for bompengeprojekt som kan føre til reduserte kapitalkostnader for bomprosjekt. Dette vert venteleg vurdert i løpet av våren.

Vidare arbeid med å kalkulere eit finansieringsgrunnlag

Vi vil gjere framlegg om at det vert arbeidd nærare med å utgreie eit finansieringsgrunnlag for E39, så langt dette let seg gjere.

- Kalkulere potensial for ferjeavløysingsmidlar på strekninga
- Utgreie bomsnitt.
- Kalkulere framtidig trafikkgrunnlag på E39
- Anslå ulike nivå for bomplassering ved bomsnitt på E39, og kalkulere kor mykje dette kan gje i proveny.
- Vurdere kva som vil vere naturleg i høve til fritaksreglar mot andre bomsnitt på E39 og på tilknytingsvegar.

Det er aktuelt å kjøpe inn tenester til arbeidet.

Arbeidet bør gjerast fram til neste møte i kontaktutval for E39 Hordfast. Dette kan gi eit grunnlag for prinsipielle avklaringar i ein tidleg fase.

Endeleg bompengesøknad bør skje rett etter at planarbeidet for E39 Stord – Os er ferdig, venteleg i løpet av hausten 2016.