

Dato: 27. august 2015

Arkivsak:

Saksbehandlar: Matti Torgersen

Til: AU kontaktutval for Hordfast

Frå: Sekretariatet

Bompengepotensialet Hordfast – Innhald i sak om tidleg avklaring av bompengesøknad

Bakgrunn

Statens vegvesen har på initiativ frå kontaktutvalet for Hordfast engasjert av Hordaland fylkeskommune til å berekne bompengepotensialet til prosjektet Hordfast. Denne følgjer vedlagt. Analysen inneheld, utover berekning av bompengepotensialet, m.a. ein omtale av prosjektet, utbyggingsstrategi, samt kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag for finansieringsanalysen, samt ei sensitivetsanalyse.

Rapporten er meint å danne grunnlag for ei sak til lokalpolitisk prinsippvedtak om bompengefinansiering av E39 Stord- Os. På dette tidspunkt er det vesentleg å fastlå at det vert lagt opp til delvis bompengefinansiering, samt modell for finansiering og omtrentleg takstnivå. Det er og behov for å vurdere potensiale for ferjeavløysing, inkludert om ferjeavløysing av fylkesvegferjer skal inngå i finansieringsgrunnlaget. Det vil på eit seinare tidspunkt bli føretatt endelege lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering i samband med bompengesøknad.

Ei sak med lokalpolitisk prinsippvedtak om bompengefinansiering vil gå til høyring til dei fire direkte berørte kommunane før fylkespolitisk handsaming. Målet med ei slik sak er å gi innspel til etatane og Regjeringa sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2018-29.

Kort om innhald i rapporten

Det er utgreidd tre modellar for fastsetjing av takstar. Modell 1 prisar kvar ny kilometer veg uavhengig av om det gjeld veg i dagen, tunnel eller bru med lik takst per kilometer. Modell 2 er i tråd med dagens modell for berekning av takstar ved ferjeavløysingsprosjekt (ferjetakst + 40 %). Det er og laga ein modell 3 som er ein kombinasjon av modellane 1 og 2.

I rapporten er modell 2 ikkje teke med vidare, då denne har vore sett på som uaktuell, m.a. ut i frå tidlegare drøftingar i kontaktutvalet.

Modell	Takst	Samla takst Hordfast		Netto bompenginntekt		Bompengelån	
		Lette	Tunge	15 år	20 år	15 år	20 år
1	1,5 kr per km	78,68 kr	236,04 kr	3,3 mrd.	4,5 mrd.	1,7 mrd.	2,3 mrd.
	3,0 kr per km	157,35 kr	472,05 kr	6,2 mrd.	8,5 mrd.	3,7 mrd.	4,8 mrd.
	5,0 kr per km	262,25 kr	786,75 kr	9,2 mrd.	12,7 mrd.	5,7 mrd.	7,3 mrd.
3	1,5 kr per km + bru	339,18 kr	1 017,54 kr	11,5 mrd.	15,9 mrd.	7,3 mrd.	9,3 mrd.
	3,0 kr per km + bru	407,35 kr	1 222,05 kr	13,4 mrd.	18,5 mrd.	8,6 mrd.	10,9 mrd.

Med ferjeavløysingsprosjekter meiner ein prosjekt som avløyser eller kortar inn ferjesamband.

Det kan vere tre ulike innkrevjingsprinsipp for slike prosjekter:

- Forskotsinnkrevjing: Innkrevjing av bompengar på ferje kan gå for seg maksimalt 3 år før endeleg Stortingsvedtak ligg føre.
- Parallellinnkrevjing: Innkrevjing på ferjesambandet under bygging av ferjeavløysingsprosjektet.
- Etterskotsinnkrevjing: Innkrevjing på veg/bru prosjektet etter vegopning.

Det er venta kostnadsoverslag etter anslagmetoden for prosjektet i løpet av hausten 2015. I rapporten er det nytta eit kostnadstal på 25 mrd. kr. for prosjektet.

Slik ferjeavløysingsmidlar blir rekna ut no, vert det ikkje ferjeavløysingsmidlar for sambandet Halhjem-Sandviksvåg. Dette skuldast at framtidige vedlikehaldskostnader for nytt brusamband inngår som fråtrekk i ferjeavløysing. Vanlegvis blir vedlikehaldsutgiftene rekna til 1 % av byggekostnadene til bru, og dette vil truleg overstige drifts- og kapitalutgiftene til dagens ferjesamband.

Det er i rapporten nemnt at ferjeavløysing av fylkesvegferjer kan inngå i finansieringsgrunnlaget for E39.

I rapporten er det utarbeida ei sensitivetsanalyse som viser kva usikkerheit som ligg i trafikknivå ved opning, trafikkvekst etter opning, manglande prisjustering, endringar i rentenivå, vekst i byggekostnader og tidspunkt for statlege overføringar.

Drøfting

Det er i prinsippet følgjande måtar å finansiere ny E39 på:

- Nasjonal transportplan
- Bompenger
- Ferjeavløysingsmidlar
- Andre tilskot, t.d. fylkeskommunale bidrag

Det er neppe grunnlag for å få såpass mykje gjennom Nasjonal transportplan at dette kan finansiere prosjektet, og ein kan difor ikkje kome unna bompengefinansiering.

Det er grunn til å merka seg at det skal opprettast regionale bompengeselskap, og det vil vere rimeleg å anta at E39 Stord-Os vil inngå i eit slikt selskap. Det pågår også eit arbeid med å harmonisere bompengetakstar, slik at innrettinga av bompengar må innpassast i dette.

Etter det vi kjenner til, er det ein tendens no til å gå mot bomtakstar basert på utkjørt distanse på riksvegar. Det vert rådd til å ha om lag den same bombelastinga som no er gjort på Austlandet, og det vert rådd til å førebels anslå denne til 3 kr pr km.

Prosjektet vil vere såpass stort og kostnadskrevjande at det vil vere naturleg å leggje opp til 20 års nedbetalingstid.

Det viser seg som nemnt at slik ferjeavløysingsordninga er i dag, vil neppe ferjeavløysing av Halhjem-Sandviksvåg inngå i finansieringsgrunnlaget. Dette kan synast som urimeleg, og ein bør her be om at dette vert vurdert annerleis for dette prosjektet. For det første kan 1 % av brukostnadene synast urimeleg. Vidare blir kapitalutgiftene berekna pr ferje uavhengig av ferjetype eller storleik på ferje. For Halhjem-Sandviksvåg med store ferjer, er kapitalutgiftene langt høgare enn for ein gjennomsnittferje (om lag 4,7 mill kr i 2015).

Fylkeskommunale tilskot vil kunne dreie seg om bruk av eventuelle ferjeavløysingsmidlar til finansiering av ny E39. Med ny E39 Stord-Os vil to fylkesvegferjesamband truleg bli lagt ned. Dette er Halhjem-Våge og Hodnanes - Jektevik.

Frå 2016 vert det innført ei ferjeavløysingsordning for fylkesvegferjer. Ordninga blir førebels slikt utforma at fylkeskommunen får behalde tilskotet i inntektssystemet til ferje i 40 år etter at ferjeavløysingsprosjektet er ferdig. Dette tilskotet er uavhengig av faktiske kostnader og driftskonsept ved sambanda, og er i dag på om lag 15 mill. kroner pr. samband pr. år. Årlege kostnader knytt til drift og vedlikehald av nytt samband kjem til fråtrekk frå summen på 15 mill. Ordninga er ikkje ferdig utforma, og beløpet på ferjeavløysing er usikkert.

Når det gjeld Halhjem-Våge, er Våge per i dag hovudinnfarten til Tysnes. Avhengig av kor ny E39 får kryssløysing på Tysnes, kan det vere behov for å ruste opp veg frå kryss mot Uggdal/Våge, der dei fleste på Tysnes bur. Det kan argumenterast for at ei eventuell ferjeavløysing for Halhjem-Våge bør brukast til å ruste opp fylkesvegnettet mot desse områda. Alternativt kan det inngå i ferjeavløysing for E39.

Hodnanes-Jektevik inngår i eit trekantsamband som òg dekkjer Huglo. Huglo må i framtida enten bli fortsett betjent med ferje eller få eit fastlandssamband som er uavhengig av E39- prosjektet. Slik ordninga er i dag, vil ein ikkje få ferjeavløysing både for Hodnanes-Jektevik og for sambandet til Huglo. Det vert rekna som eitt samband. Det vil difor ikkje bli ferjeavløysing på dette sambandet så lenge det framleis er ferjesamband til Huglo. Det vil vere naturleg at eit eventuelt fastlandssamband for Huglo blir delfinansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar for dette trekantsambandet.

Planprosessen er ikkje fullfinansiert. Prosjektet vil vere såpass stort og kostnadskrevjande at det kan bli aktuelt med parallellinnkrevjing, ev også førehandsinnkrevjing på i alle fall sambandet Halhjem-Sandviksvåg.

Konklusjon

Vi vil føreslå at det vert sendt eit brev frå fylkeskommunen til dei aktuelle kommunane der det vert føreslått følgjande:

- E39 Stord-Os vert delfinansiert med bompengar.
- Det vert lagt opp til eit prinsipp om pris pr. km for kjøring på E39, uavhengig av om det vert fjordkryssing eller ikkje (modell 1).
- Det vert lagt opp til 15 år nedbetalingstid, alternativt 20 års nedbetalingstid.
- Pris blir førebels sett til kr. 5 pr km
- Ferjeavløysingsmidlar på Halhjem – Våge inngår i finansieringsgrunnlaget, under føresetnad av at E39 –prosjektet sikrar ei god tilknytning inn mot Uggdal/Våge. For Jektevik-Hodnanes må finansiering sjåast i samanheng med framtidig løysing av samband til Huglo.
- Det vert lagt opp til parallellinnekrevjing.

Dette skal høyrast i dei berørte kommunane før det vert handsama i fylkestinget. Det kan leggjast opp til høyring i kommunane fram mot medio oktober og handsaming i fylkestinget i desember. Det vil likevel gi ein kort frist for handsaming i kommunane. Grunnen til å halde på denne fristen, er at det vert gjort vedtak før samferdselsetatane legg fram sitt framlegg til NTP, truleg i februar 2016. Alternativt må den handsamast av fylkestinget i mars, altså etter etatsframlegget er lagt fram.