

Dato: 13. november 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. ei omtale av prosjektet, utbyggingsstrategi, 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 vil på eit seinare tidspunkt bli føretatt endelege lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering i samband med bompengesøknad.

Det er vidare behov for å vurdere potensiale for ferjeavløysing, inkludert om ferjeavløysing av fylkesvegferjer skal inngå i finansieringsgrunnlaget.

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 – Modellar og nivå for takstar

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/bruprojektet etter vegopning.

Det er venta kostnadsoverslag for prosjektet i løpet av hausten 2015. I rapporten er det nytta eit kostnadstal på 25 mrd. kr. for prosjektet. Det vil liggje føre nye kostnadsanslag når plan på kommunedelplannivå vil liggje føre våren 2016.

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.

Kort om innhald i rapporten – Ferjeavløysingsmidlar

Slik ferjeavløysingsmidlar blir rekna ut no, er det usikkert om det vil liggje føre ferjeavløysingsmidlar for sambandet Halhjem- Sandviksvåg. Dette skuldast at framtidige vedlikehaldskostnader for nytt brusamband inngår som fråtrekk i ferjeavløysing. Vanlegvis blir vedlikehaldsutgiftene rekna 0,8-0,9 % av byggekostnadene til bru, og dette vil kunne overstige drifts- og kapitalutgiftene til dagens ferjesamband.

Rapporten nemner at ny ferjeavløysingsordning for fylkesvegferjer kan inngå i finansieringsgrunnlaget for E39. Ordninga blir førebels slikt utforma at fylkeskommunen får behalde tilskotet i inntektssystemet til ferje i 40 år etter at ferjeavløysings-prosjektet 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 difor usikkert.

Bompengar - Drøfting

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

- Nasjonal transportplan
- Bompengar

- 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.

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 5 kr pr km. Med ein anslått distanse på 53 km utgjer dette om lag 265 kr for ein personbil utan rabatt. Til samanlikning er tilsvarande takst for Rogfast fastsett til 355 kr.

Med 15 års nedbetalingstid har SVV anslått at bompenger vil bidra med 5,7 mrd kroner. Dette utgjer om lag 23 % av kostnadene av totalprosjektet, slik dei er anslått i rapporten frå SVV. Dette er ein langt lågare del enn det som er vanleg i bompengeprojekt.

Normalt skal det leggjast til grunn 15 års nedbetalingstid. Prosjektet vil vere såpass stort og kostnadskrevjande at det kan vere grunn til å vurdere 20 års nedbetalingstid. Dette må ein kome attende til i endeleg søknad.

Prosjektet vil vere såpass stort og kostnadskrevjande at det kan bli aktuelt med parallellinnekrevjing, ev også førehandsinnkrevjing på sambandet Halhjem- Sandviksvåg. Det vil gi litt meir inntekter til prosjektet, utan at storleiken på dette er anslått i rapporten frå SVV.

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.

Ferjeavløysing - Drøfting

Som nemnt ovanfor, er det mogleg at avviking av ferjesambandet Halhjem – Sandviksvåg ikkje vil gi ferjeavløysingsmidlar. Dette kan synast som urimeleg. For det første kan 0,8-0,9 % av brukostnadene synast urimeleg høge. 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 ei gjennomsnittsferje (om lag 4,7 mill kr i 2015). Dette må vi kome tilbake til i endeleg finansieringsopplegg.

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.

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 som 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, då dette vert rekna som eitt samband. Stord og Tysnes kommunar arbeider med ein reguleringsplan for sambandet der det er føresett at fastlandssamband for Huglo blir delfinansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar.

Sjølv om det er ein del usikkerheit knytt til korleis ferjeavløysingsmidlane vert rekna ut, vil desse uansett berre utgjere ein marginal del av finansieringsgrunnlaget for E39 Stord-Os. Hovuddelen av finansieringa må skje gjennom bompengar og gjennom NTP-ramma.

Konklusjon

Sak om tidleg avklaring av bompengesøknad skal gå til uttale i dei berørte kommunane før det vert handsama i fylkestinget. Det kan leggjast opp til høyring i kommunane fram mot slutten av mars, med handsaming i fylkestinget i juni 2016. Saka krev lokal- og regionalpolitisk semje.

Vi vil føreslå at 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 førebels lagt opp til 15 år nedbetalingstid, men det kan vere aktuelt å vurdere 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 er ferjeavløysing berre aktuelt om det blir gjort endringar i inntektssystemet for fylkeskommunane slik at bortfall av delar av eit trekantsamband kan få ferjeavløysingsmidlar.
- Det vert lagt opp til parallellinnekrevjing på sambandet Halhjem- Sandviksvåg.