

Kapittel om finansiering

Føresetnader

Alle føresetnader er førebelse og må reviderast i samband med formell bompengesøknad. Hovudkonklusjonar knytt til takstnivå og bompengerperiode er grove og endelege tal kan avvike noko frå det som kjem fram her.

Det er lagt til grunn eit 0-alternativ som vert resultatet dersom ein ikkje vedtar ny/revidert Kvammapakke. Føresetnader for 0-alternativet:

- Noverande langsiktige gjeld pr. 31.12.2015 for bompengeselskapet vert uendra (281 mill.kr)
- Netto bompengeinntekter + fylkeskommunale tilskot i 2016 og 2017 går til pågåande prosjekt
- Ingen nye investeringar etter 2017
- Nedbetaling av gjeld 2018-29. Bomstasjonar kan fjernast ca. 1.1.2030.

Restkostnader Kvammapakken (prosjekt som ikkje vert fullført) er rekna til ca. 280 mill.kr. Det er her føreset at prosjekt Steinstøberget vert tatt ut av pakken og gjennomført som rassikringsprosjekt.

Det er vurdert eit alternativ 0+ der ein søker etter løysingar der nokon av dei mindre attståande prosjekt i Kvammapakken vert fullført, men dette alternativet er ikkje sett på som realistisk. Alternativet vil krevje full prosess med revidert bompengesøknad heilt fram til Stortinget. Det er lite sannsynleg at kommunen og fylkeskommunen vil gjennomføre ein slik prosess med berre nokre små prosjekt og dermed utan at heile den opphavlege Kvammapakken vert realisert.

Føresetnader for etterfølgjande rekneeksempel:

Gjeld ved utgangen av 2017	281 mill.kr.
Oppstart revidert Kvammapakke	1.1.2018 (evt. seinare, så avsnitt om framdrift)
Bompengerperiode, revidert pakke	15-20 år (avhengig av takstnivå mv.)
Snitt årleg trafikkvekst f.o.m. 2017	0,5 %
Årleg prisregulering takst (snitt f.o.m. 2017)	2,5%
Driftskostnader pr. bomstasjon pr. år	2,0 mill.kr.
Kalkulert gjennomsnittleg lånerente f.o.m. 2018	4,5%*

* Førebels nivå. Føreset rente i bompengesøknaden. må avklarast i samråd med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Plassering av eventuelle nye bomstasjonar må vurderast opp mot nytteprinsippet. Dei nye bomstasjonane vi ha som føremål å fange opp lokaltrafikk internt i Kvam (innanfor eksisterande bomstasjonar) som har nytte av Kvammapakken og som i dag ikkje betalar. Nyten for denne lokale interntrafikken er knytt til realiserte (og pågåande) prosjekt i den opphavlege Kvammapakken i aksene Øystese-Norheimsund-Vikøy.

I dei nye bomstasjonane er det føreset standard rabattsystem der tunge køyrety betalar full takst, medan lette køyrety m/ brikke får 20% rabatt. Takstnivået som vert vist i resultatoversikten syner takst for lett bil etter rabatt.

Når det gjeld fylkeskommunal medverknad er det i utgangspunktet føreset 10% delfinansiering av netto anleggskostnader (før mva.), dvs. standard delfinansiering ved bompengerpakkar slik fylkeskommunen hittil har praktisert det. I alternativ 2-4 er det i tillegg føreset 300 mill.kr. i netto bidrag i form av rassikringsmidlar til Tokagjeldet (ekskl. mva.). Endeleg avklaring av fylkeskommunal delfinansiering vert avklart av Hordaland fylkesting i handsaminga av ein evt. bompengesøknad.

Alternativ

Det er rekna på fire alternativ.

Alternativ	Kostnadsramme (mill. 2016-kr.)	Prinsipp bompengesystem
Alt.1, Fullføre Kvammapakken (KP)	300	<ul style="list-style-type: none">• Uendra plassering av bomstasjonar• Forlenga bompengerperiode med ca. 6 år til 2035
Alt. 2, Fullføre KP + Tokagjeltunnel (Alt. 1-B)	300 + 870 <u>= 1.170</u>	<ul style="list-style-type: none">• 3 lokale bomstasjonar i Kvam f.o.m. 2018:<ul style="list-style-type: none">- Fv.7 Kjepso- Fv.7 Straumsbrua- Fv.49 Kaldestad <p>Desse 3 bomstasjonane finansierer fullføring av Kvammapakken (saman med bomstasjon Steinsdalen t.o.m. 2021).</p>
Alt. 3, Fullføre KP + Kvamskogtunnel til Eikedalen (Alt. 1-E)	300 + 1264 <u>= 1.564</u>	<ul style="list-style-type: none">• Bomstasjon Steinsdalen delfinansierer i sin heilhet ny tunnel Tokagjelet/Kvamskogen f.o.m. 2022 (parallellinnkrevjing i byggjetida)
Alt. 4, Fullføre KP + Kvamskogtunnel til Frøland (Alt. 1-F)	300 + 1981 <u>= 2.281</u>	<ul style="list-style-type: none">• Føreset opning ny tunnel 2026. 15 års nedbetaling (etterskotsvis) 2026-2040.• I alt. 2,3 og 4 vil eksisterande veg om Tokalgjelet vere stengt når ny tunnel opnar. Dette vil ha konsekvensar for tilgjenge til Kvamskogen som må vurderast nærare.

Nye bomstasjonar lokalt i Kvam

Framlegg til plassering av nye bomstasjonar i Kvam er utvikla på grunnlag av innspel frå politisk verkstad i Kvam heradsstyre 27.september 2016 og er basert på følgjande prinsipp:

- Nye bomstasjonar skal medverke til fullfinansiering av Kvammapakken slik at bomstasjon på fv.7 i Steinsdalen kan frigjerast til å delfinansiere ny Tokagjeltunnel/Kvamskogtunnel.
- Plassering av nye bomstasjonar skal vere i tråd med nytteprinsippet knytt til prosjekta i Kvammapakken. Bomstasjonane skal fange opp interntrafikk i Kvam og langs fv.49 som i dag ikkje passerar bomstasjonane i Steinsdalen og på Kjepso. Bomstasjon i Kjepso inngår som del av lokale bomstasjonar i Kvam f.o.m. 2018.
- Det vert plassert bomstasjonar der trafikken er høg for å fange opp flest moglege brukare som har nytte av Kvammapakken, og på denne måten fordele kostnadene på fleire og få lågast moglege betaling pr. enkeltbrukar.
- For å forenkle betalingssystem og rabattordningar vert det tilrådd eingvegs innkrevjing i dei to nye bomstasjonane (i retning mot Norheimsund). For alle tur/retur reiser til kommunesenteret Norheimsund vert det med dette berre innkrevjing ein gong.
- Det vert lagt opp til standard rabattsystem med 20% rabatt på brikke for lette køyrety og ingen rabatt for tungekøyrety. Dobbel takst for tunge køyrety. For lette køyrety vert det månadstak på 30. passeringar (einvegs system). Det er òg føreset betaling for elbilar, evt. med halv takst. Detaljar med omsyn til rabattordningar må avklarast i ein eventuell bompengesøknad.
- Dei som betalar i Steinsdalen skal ikkje betale i nye bomstasjonar (timeregel).



Figur 1. Framlegg til plassering av 2 nye, lokale bomstasjonar i Kvam med einvegs innkrevjing (i pilens retning). I tillegg går bomstasjon på Kjepso inn i systemet med lokale bomstasjonar (tovegs innkrevjing vert oppretthaldt).

Det er vurdert fleire alternative plasseringar.

Ut i frå nytteprinsippet bør det vere ein bomstasjon på fv.7 mellom Norheimsund og Øystese, og ein bomstasjon på fv.49 inn mot Norheimsund.

Plasseringa på Straumsbrua er grunngeve med at ein med dette unngå problemstillingar med «lekkasje» på fv. 130 mellom Norheimsund og Øystese. I tillegg fangar ein opp maksimalt med lokaltrafikk slik at kostnadene vert delt på fleire og takstane vert lågare enn å ha bomstasjonen på t.d. Nes.

Plasseringa på fv.49 ved Kaldestad er grunngeve ut i frå nytteprinsippet (ny veg Norheimsund-Vikøy) samt trafikkgrunlaget som gjer at kostnadene pr. passering vert lågast mogleg.

I ein eventuell bompengesøknad for revidert Kvammapakke vil det vere naudsynt å dokumentere alternative plasseringar og gjere detaljert reie for grunngevinga for tilrådd plassering.

Det må takast atterhald om teknisk godkjenning av plassering av bomstasjonar (Statens vegvesen).

Resultat

Alternativ 1. Fullføre Kvammapakken.



Figur 2. Prinsipp bompengesystem og aktuelt takstnivå - alternativ1.

Fullføring av Kvammapakken synast mogleg utan å innføre nye bomstasjonar og oppretthalde noverande takstnivå.

Ein må samstundes ta høgde for noko uvisse i finansieringsplanen. For å klare å finansiere nye 300 mill.kr. i låneopptak til å fullføre pakken, vil ny, samla bompengeperiode måtte strekkje seg over 17-20 år. Størst uvisse er knytt til kva rentenivå ein ny bompengesøknad må leggje til grunn. Med noverande rentenivå (3%) vil bompengeperioden kunne avgrensast til ca. 17 år, medan eit rentenivå på 4,5% vil gje opp mot 20 års samla, ny bompengeperiode frå 2018.

Tiltak som kan avgrense bompengeperioden er:

- Innføring av nytt, standard rabattsystem (maks. 20% rabatt for lette køyrety)
- Flytting av bomstasjon i Steinsdalen til Kvamskogen

Det siste punktet vil gje 100-200 ÅDT i auka trafikkgrunnlag, men vil truleg medføre auka behov for investeringar på Kvamskogen i tråd med nytteprinsippet.

Alternativ 2. Fullføre Kvammapakken + Tokagjeltunnel



Figur 3. Prinsipp bompengesystem og aktuelt takstnivå – alternativ 2.

Dei lokale bomstasjonane i Kvam kan fullfinansiere Kvammapakken med eit takstnivå på om lag 25 kr. (lette køyrety etter rabatt) over ein bompengeperiode på ca. 19 år. For trafikantar med meir enn 30 passeringar pr. måned vert det ein fast månadspris på $25 \cdot 30 = 750,-$ (2016-kr).

Kalkyla er basert på eit rentenivå på 4,5% i revidert bompengesøknad. Dersom ein kan oppnå lånerente på noverande nivå i heile perioden, vil bompengeperioden kunne avgrensast til 15-16 år.

Alternativt kan ein justere ned investeringsramma til fullføring av Kvammapakken til ca. 200 mill.kr. Dette vil gje 15 års nedbetaling med takstnivå 25 kr. etter rabatt.

Dersom takstnivået vert justert til 30 kr. vil ein kunne finansiere 300 mill.kr. i fullføring av Kvammapakken og nedbetaling i løpet av 15 år med lånerente 4,5%. Månadsprisen for dei med meir enn 30 passeringar pr. måned vert med dette 900 kr.

Reknestykket føreset at inntektene frå bomstasjon Steinsdalen går til fullføring av Kvammapakken fram til og med 2021.

F.o.m. 2022 går inntektene frå bomstasjon Steinsdalen i sin heilhet til å delfinansiere ny tunnel under Tokagjelet. Byggjeperioden er føreset å vere 2022-2025 med opning ny tunnel 1.1.2026.

Bomstasjon Steinsdalen kan f.o.m. 2022, saman med 300 mill.kr. i skredsikringsmidlar og 10% fylkeskommunal delfinansiering forøvrig, finansiere tunnelen over ein periode på 15-16 år med uendra takstnivå, dvs. ca. 34 kr. for lett bil etter rabatt (43 kr. i full pris, 20% rabatt). Nytt, standard rabattsystem er føresett innført f.o.m. 2026 (maks. 20% rabatt for lette køyrety).

Alternativ 3. Fullføre Kvammapakken + Kvamskogtunnel til Eikedalen (Alt. 1-E)



Figur 4. Prinsipp bompengesystem og aktuelt takstnivå – alternativ 3.

Bompengesystemet og takstnivå på lokale bomstasjoner for fullføring av Kvammapakken som i alt. 2.

For å fullfinansiere ein Kvamskogtunnel til Eikedalen er det kalkulert eit takstnivå på ca. 90 -100 kr. for lett bil etter rabatt. I dette reknestykket er det tatt høgde for trafikkavvising pga. auka pris på Fv.7 i forhold til E16, samt positiv effekt av ny og betre veg. Dette er førebelse kalkylar som må etterprøvast i samband med ein eventuell bompengesøknad.

Alternativ 4. Fullføre Kvammapakken + Kvamskogtunnel til Frøland (Alt. 1-F)

Finansiering av alt. 4, lang tunnel til Frøland er ikkje realistisk basert på 10% fylkeskommunal delfinansiering og 300 mill.kr. i skredsikringsmidlar. Kalkylane indikerer eit takstnivå på 200-300 kr. for lett køyretøy og stor uvisse med omsyn til trafikkavvising/inntektstap. Dette er ikkje vurdert som gjennomførbart.

Uvisse og konsekvensar av endra føresetnader

Kalkylane er baserte på mange føresetnader som inneheld uvisse. Endringar i føresetnadene fram til eventuell realisering av ein revidert Kvammapakke kan resultere i andre takstnivå enn et som er rekna på her. For å illustrere dette er det i etterfølgjande tabell vist rekneeksempel med alternative føresetnader. Det er sett nærare på konsekvensane av å velje det dyraste påslaget i Steinsdalen (alt. 2) i kombinasjon med alternative rentenivå og nedbetalingstid.

Alternativ	Føresetnad			Takstnivå (lett bil etter rabatt og maks. månadspris i parentes)	
	Kostnad (mill.kr)	Nedbet.tid KP/tunnel	Lånerente	Steinsdalen	Nye bomstasjonar
1.Fullføre KP	300	19	4,5%	34,-	
	300	17	3,0%	34,-	
	250	18	4,5%	34,-	
2.Fullføre KP + Tokagjeltunnel	300 + 870	19/15 år	4,5 %	34,-	25 (750,-)
	300 + 870	15/13 år	3,0 %	34,-	25 (750,-)
	300 + 870	15 /15 år	4,5 %	34,-	30,- (900,-)
	300 + 870	15 /15 år	6,5 %	46,-	35,- (1050,-)
	300 + 1132	15/15 år	4,5%	75,-	30,- (900,-)
3.Fullføre KP + kvamskogtunnel	300 + 1264	19/15 år	4,5 %	90,-	25 (750,-)
	300 + 1264	15/15 år	4,5 %	90,-	30,- (900,-)
	300 + 1264	15/15 år	3,0 %	80,-	25,- (750,-)
	300 + 1264	15 /15 år	6,5 %	120,-	35,- (1050,-)
	300 + 1494	15/15 år	4,5%	130,-	30,- (900,-)
	300 + 1494	15/15 år	6,5%	160,-	35,- (1050,-)

Kalkylane syner at finansieringsopplegget er sensitivt for kostnadsauke. Dersom ein i alternativa med tunnel vedtar tunnelpåhogget alt. 2, nedst i Steinsdalen, vert tunnelen 200-300 mill.kr. dyrare og dette slår kraftig ut på bompengetaksten. Rentenivået slår også ut på takstnivå / nedbetalingstid.

Dersom ein skal ta høgde for uvisse i både rentenivå (opp mot 6,5%) og kostnadar (opp mot 1,5 mrd) i alternativ 3, vil takstnivået kunne bli opp mot 160,- (ved 6,5% lånerente og dyraste tunnelalternativ 2-E).

Utrekningane i tabellen må sjåast på som førebelse, grove kalkylar.

Framdrift

Ein revidert Kvammapakke basert på tunnel Tokagjelet/Kvamskogen vil ha ei kostnadsramme over 750 mill.kr. og vil med dette måtte gjennomgå kvalitetssikring (KS2) som del av handsaminga av ein evt. bompengesøknad. I den samanheng er det krav om godkjent reguleringsplan for tunnelen. Dette inneber at ein må få på plass overordna planar (evt. KVVU/kommunedelplan og reguleringsplan) for ei tunnelloysing før bompengesøknaden kan handsamast.

Det er lagt opp å etablere nye bomstasjonar i Kvam for å kunne «frigjere» bomstasjon i Steinsdalen til delfinansiering av ein tunnel under Tokagjelet/Kvamskogen. Dersom ein ønskjer å gå vidare med ein slik prinsipløysing, vil det som skissert i forprosjekt for Tokagjeltunnelen truleg være behov for 2-4 år før kommunedelplan og reguleringsplan er godkjent og ein bompengesøknad kan fremjast.

Dette medfører at evt. nye bomstasjonar neppe vil vere på plass før ca. 2021/2022, dvs. samstundes som bomstasjon Steinsdalen kan frigjerast til delfinansiering av tunnelen. Investeringane til å fullføre Kvammapakken kan såleis ikkje gjennomførast før om lag same tidspunkt dvs. ca. 2021/2022.

Oppsummering

Alternativ 0

Utan vedtak av ny/revidert Kvammapakke vil eksisterande pakke måtte terminerast i 2017. Det vil ikkje vere rom for nye investeringar etter dette og mange prosjekt i pakken vil ikkje bli realisert. Det vil vere bompengeneinkrevjing fram t.o.m. 2029 for å nedbetale opparbeidd gjeld.

Alternativ 1, fullføre Kvammapakken

Dersom ein ønskjer å få fullført Kvammapakken slik den er vedtatt (alt. 1), kan dette gjerast utan å setje opp nye bomstasjonar. Dette kan løysast ved å leggje fram ein revidert pakke/finansieringsplan basert på ein ny bompengeperiode på 17-20 år f.o.m. 2018. Her må ein ta atterhald om godkjenning av ny bompengeperiode på meir enn 15 år og evt. innføring av standard rabattsystem.

Alternativ 2. Fullføre Kvammapakken + Tokagjeltunnel (alt. 1-B)

Ved å etablere 2 nye bomstasjonar i Kvam kan desse, saman med bomstasjon på Kjepso, fullfinansiere Kvammapakken med eit takstnivå på 25-30 kr. Dei to nye bomstasjonane i Kvam vil ha innkrevjing i berre ei retning og det vil vere månadsstak med maksimalt 30 betalningar, dvs. fast maks. månadspris på 750 – 900 kr. Bomstasjon Steinsdalen vil med dette kunne frigjerast til å delfinansiere Tokagjeltunnel f.o.m. 2022. Det er i utgangspunktet rekna med uendra takstnivå frå i dag (ca. 34 kr. for lett bil etter rabatt). Dette føreset rimelegaste tunnelloysing, alt. 1-B. Finansieringa er sensitiv for evt. kostnadsauke. Ved alt. 2-B vil takstnivået kunne bli 70-80 kr. avhengig av rentenivå mv.

Alternativ 3. Fullføre Kvammapakken + Kvamskogtunnel (alt. 1-E)

Som i alt. 2 vil lokale bomstasjonar kunne fullfinansiere Kvammapakken med takstnivå 25-30 kr. Bomstasjon Steinsdalen vil med dette kunne frigjerast til å delfinansiere Kvamskogtunnel f.o.m. 2022. Takstnivå for lett bil etter rabatt vil vere ca. 90 – 100 kr. etter opning av tunnelen (f.o.m. 2026). Her er det tatt høgde for at dette vil skape noko trafikkavising, men samstundes vert dette motverka av auka attraktivitet på grunn av innkorta køyreavstand og reisetid. Takstnivået betyr om lag 50-60 kr. i auka pris samanlikna med i dag. Dette er ikkje urimeleg sett i forhold til innsparingar i transportkostnader med ny tunnel. Kalkyla føreset rimelegaste tunnelloysing, alt. 1-E. Finansieringa er sensitiv for evt. kostnadsauke. Ved alt. 2-E vil takstnivået kunne bli 100-150 kr., avhengig av rentenivå mv.

Alternativ 4. Fullføre Kvammapakken + Kvamskogtunnel (alt. 1-F)

Alternativet kan ikkje finansierast med bompengar basert på føreset delfinansiering / tilskott frå stat/fylke.

Framdrift

Dersom ein ønskjer å gå vidare med å vurdere ein revidert Kvammapakke inkl. tunnel under Tokagjelet/Kvamskogen (alt. 2 eller 3) må det gjennomførast formell planprosess (kommunedelplan/reguleringsplan) for tunnelen. I praksis vil dette truleg medføre 2-4 års planlegging før ein evt. bompengesøknad kan fremjast. Konsekvensane av dette er at fullføringa av Kvammapakken ikkje kan starte før ca. 2021/2022, samstundes med innføring av ny bompengoordning og byggjestart for tunnel. Det vert med dette 3-4 års «pause» i arbeidet med fullføring av Kvammapakken (2018-2021). Dersom ein i staden går for alt. 1 vil ein kunne ha kontinuitet i arbeidet med fullføring av Kvammapakken, men her må ein ta atterhald om godkjenning av ein finansieringsplan med nedbetalingstid over 15 år.