



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:
16/178774-2

Deres referanse:

Vår dato:
14.03.2017

Vurdering av bompengepotensiale ved forlenget innkreving av bompenger til finansiering av fv. 107 Jondalstunnelen

Statens vegvesen har mottatt kopi av brev fra Jondalstunnelen AS (heretter selskapet) til Hordaland fylkeskommune datert 10. november 2016. I brevet presenterer styret et innspill om å forlenge innkrevingen av bompenger til finansiering av Jondalstunnelen for å delfinansiere utbedring av veg/ etablere nytt tunnelsamband mellom Austrepollen og Nordrepollen i Kvinnherad kommune. Selskapet har fått utført beregninger som viser at forlenget bompengennevning, under gitte forutsetninger, kan finansiere et lån på om lag 230 mill. kroner. Statens vegvesen vil i dette notatet kommentere forutsetningene benyttet i beregningene, og gi sin vurdering av bompengepotensialet ved forlenget innkreving av bompenger i Nordrepollen.

Bakgrunn

Innkreving til delfinansiering av fv. 107 Jondalstunnelen ble satt i drift ved åpning av tunnelen 7. september 2012. Trafikken gjennom tunnelen etter åpning har vært høyere enn forutsatt i finansieringsplanen presentert i St.prp. nr. 72 (2007–2008) *Om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland*. Det ble lagt til grunn et trafikknivå på 340 (ÅDT) i stipulert åpningsår 2010, og en gjennomsnittlig inntekt per passering på 86,50 2008-kroner (tilsvarende 98,23 2015-kroner). Årsrapporteringen til bompengeselskapet viser at det passerte om lag 490 kjøretøy per døgn gjennom tunnelen i 2015, og at gjennomsnittlig inntekt per passering var 89,82 2015-kroner. Det har følgelig vært mer trafikk enn beregnet gjennom tunnelen, men inntekten per passering er lavere enn det som ble lagt til grunn i proposisjonen. Den økte trafikken oppveier lavere inntekt per passering.

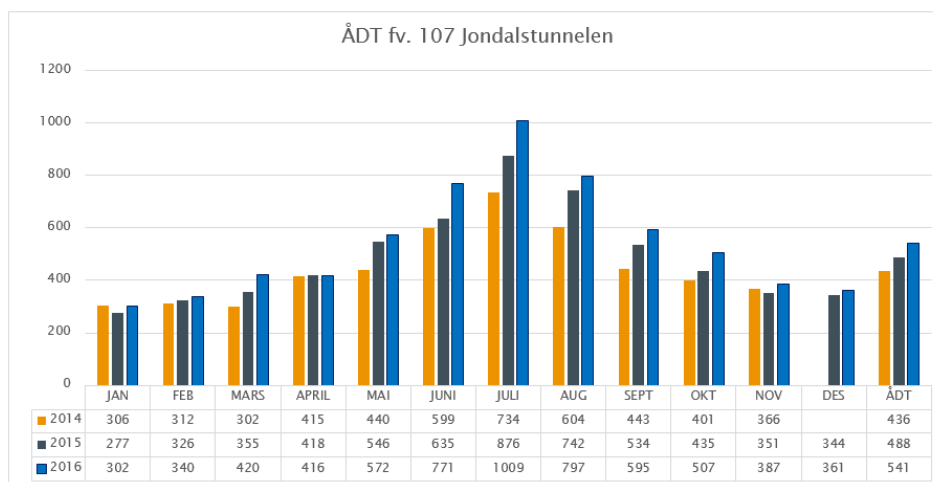
Trafikken gjennom Jondalstunnelen var i 2013 369 ÅDT. Fra 2014 har trafikken utviklet seg som følger:

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø



Veksten i Jondalstunnelen har ligget vesentlig høyere enn veksten i resten av fylket i perioden. Vegtrafikkindeksen for Hordaland viser for 2014 en vekst på 1,1 pst, for 2015 0,6 pst, og for 2016 -0,8 pst. Dette betyr at fast samband mellom Austrepollen og Nordrepollen har utløst en trafikkvekst som ligger langt over fylkets trafikkarbeidsvekst.

År	ÅDT	Vekst	Vegtrafikk- indeks
2013	369		
2014	436	18 %	1,1 %
2015	488	12 %	0,6 %
2016	541	11 %	-0,8 %

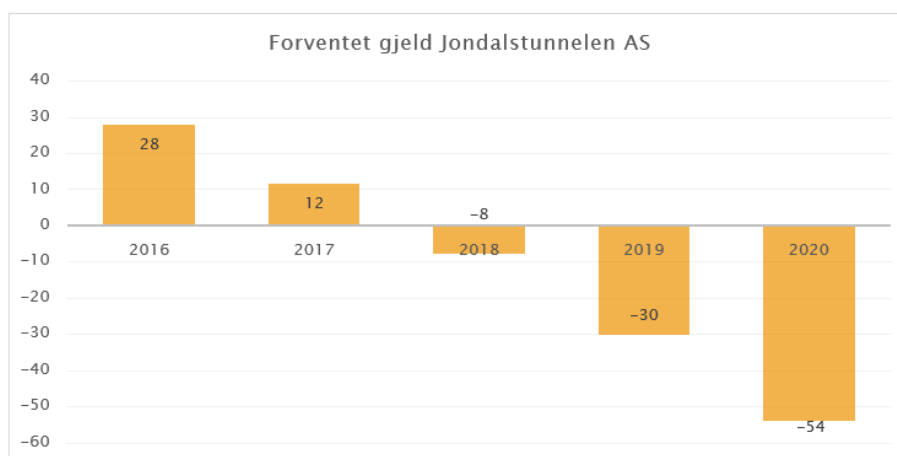
Etter at innkreving av bompenger til finansiering av Folgefonntunnelen ble avsluttet 15. juni 2016 har trafikken gjennom Jondalstunnelen økt med om lag 13 pst. i gjennomsnitt målt mot perioden juni – desember i 2015. ÅDT var i 2016 541 kjøretøy mot 488 i 2015, en vekst på 11 pst.

Vurdering av forutsetninger i selskapets beregninger

I brevet fra selskapet er det stipulert at gjelden vil kunne bli nedbetalt i 2017 og at tilskuddet fra fylkeskommunen og kommunene på til sammen 21 millioner vil kunne tilbakebetales i 2018/2019. Det forutsettes at årlig trafikkvekst vil være 10 pst. frem til 2020, deretter 1,8 pst. Det forutsettes videre at lånerenten er stabil på 3 pst. fram til 2020, før den øker til 4/4,5 pst.

I bompengeselskapets rapporterte tall for 2016 fremkommer det at lånesaldo per 31.12.2015 var på om lag 99 mill. kr. Av dette inngår et lån på 36 765 000 som Jondal kommune hefter for, og som ikke vedkommer bompengennekningen. Bompengelånets saldo var kroner 50 999 990 per 31.12.2016, og lånet forfaller 20.12.2023. Bompengeselskapets bankinnskudd var 22,9 mill. kr. Det gir netto gjeld som skal finansieres med bompenger i perioden fra 1.1.2017 på 28,1 millioner kroner. Netto bompenginntekter var i 2016 15,5 millioner kroner. Statens vegvesen kan ikke se at det vil være tilstrekkelige inntekter i 2017 til at bompengelånet skal kunne nedbetales i 2017 slik selskapet skriver i

sitt brev. Dersom en legger selskapets egne forutsetninger for trafikkvekst og lånerente til grunn vil gjelden etter Statens vegvesens beregninger være nedbetalt i første halvår 2018. Tabellen under viser forventet brutto gjeld i selskapet gitt selskapets egne forutsetninger.



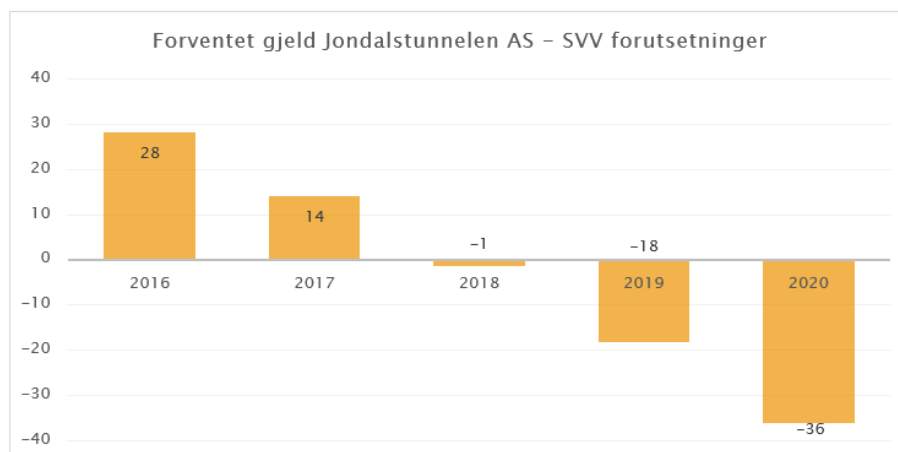
Tilskuddet fra fylkeskommunen og kommunene på 21 millioner kroner vil kunne betales tilbake i løpet av 2019. Statens vegvesen kan ikke se at selskapet vil kunne oppfylle sine låneforpliktelser i 2017 slik det er beskrevet i selskapets brev av 10. november 2016.

Beregning av gjenstående innkrevingsperiode

Statens vegvesen er pålagt å følge gitte retningslinjer for beregning av bompengepotensiale og delfinansiering av prosjekter med bompenger. Det foreligger krav til blant annet lånerente og ventet trafikkvekst. Kravet til ventet rentenivå er at det skal benyttes en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. de første 10 år, og så 6,5 pst. for de etterfølgende år. Dette kravet kan fravikes dersom selskapet har inngått bindende renteavtaler før proposisjonen legges frem for Stortinget. Kravet til trafikkvekst utenfor byområder er at ventet trafikkvekst i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2023 legges til grunn. For Hordaland skal det legges til grunn følgende trafikkvekst:

År	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
2014 – 2020	1,2 %	1,8 %
2020 – 2030	1,6 %	1,8 %
2030 – 2040	0,6 %	1,0 %

Ved å legge til grunn dagens trafikkmengde på 541 kjøretøy per døgn, ventet trafikkvekst som i NTP og en snittinntekt på 90 2017-kroner per kjøretøy er det beregnet at bompengelånet vil være nedbetalt i slutten av 2018. Selskapet vil kunne tilbakebetale forskuddet til fylkeskommunen og kommunene i løpet av første kvartal 2020.



Vurdering utvidelse av bompengeperioden

Selskapet har fått utført beregninger som viser at det kan finansieres et bompengelån i størrelsesorden 230 millioner kroner i årene 2019–2022, dersom fylket og kommunene reinvesterer sine midler.

SVV gjør en selvstendig vurdering av hvor stort lån bompenger kan finansiere fra 2020 der det er lagt til grunn følgende forutsetninger:

- Trafikkveksten blir som i grunnlagsdokumentet til NTP 2018–2023
- Taksten prisjusteres i tråd med KPI
- Den beregningstekniske lånerenten fra 2017 til 2026 er 5,5 pst. Fra 2027 er renten 6,5 pst.
- Innskuddsrente 1,5 pst. til 2026, fra 2027 2,5 pst.
- Innkrevingsperiode 15 år fra 2020
- Anleggskostnadene (se prosjektfinansiering) fordeles med om lag 140 millioner (2017–) kroner per år i årene 2020 – 2024.
- Fylket og kommunen får tilbakebetalt sine forskudd i 2019.

Prosjektfinansiering (2017–kroner)

Et grovt meterprisoverslag for ny tunnel mellom Austrepollen og Nordrepollen gir en kostnad på om lag 700 millioner kroner. Det er benyttet 200.000 kroner per meter, og en tunnallengde på 3,5 kilometer. Om en legger 700 mill. i prosjektkostnad til grunn, vil prosjektet kunne vente å motta en mva.-kompensasjon på 121 millioner kroner.

Med forutsetningene over kan pengestrømmen fra bompengeneinnkrevningen finansiere et lån med 15 års løpetid på om lag 220 millioner 2017–kroner. Under de overstående forutsetningene vil lånet vil være nedbetalt ved utgangen av 2034. Med bompengeselskapets bidrag på 220 millioner må øvrig finansiering dekke 359 millioner kroner.

Følsomhetsberegninger

Det er gjort noen grove følsomhetsberegninger for å se hvilke effekter endrede forutsetninger har på finansieringen. Det er sett på følgende scenarier (alt annet likt):

- Redusert trafikk med 5 pst. fra 2020
- Økt trafikk med 5 pst. og 10 pst. fra 2020
- Redusert rente fra 2020 til 3 og 4 pst.
- Årlig trafikkvekst 0 og 3 pst.

Resultatet av følsomhetsberegningene følger:

Redusert trafikk med 5 pst. fra 2020

I et scenario der trafikken reduseres med 5 pst. i 2020 vil innkrevningstiden måtte økes med om lag 2 år. Alternativt må gjennomsnittlig inntekt per passering øke fra 90 til 96 kr.

Økt trafikk 2020

Om vi ser for oss et scenario der trafikken øker med 5 pst. i 2020 vil innkrevningstiden reduseres med om lag 1 år. Lånet vil da være nedbetalt ved årsskiftet 2033/34. Dersom trafikken øker med 10 pst. i 2020 vil innkrevningstiden reduseres med om lag 2,5 år. Lånet vil da være nedbetalt i første halvår 2033.

Endret rente fra 2020.

Ved å endre renteforutsetningene fra 5,5 pst. fra 2017 og 6,5 pst. fra 2027 til hhv. 3 og 4 pst. vil vi få følgende effekt på nedbetalingstiden:

- 3 pst.: Redusert nedbetalingstid med 2 år
- 4 pst.: Redusert nedbetalingstid med 1,5 år
- 7 pst.: Økt nedbetalingstid med 1 år

Årlig trafikkvekst endret fra 2020

Det er forutsatt trafikkvekst som lagt til grunn NTP i beregningene som er gjort. I følsomhetsberegningen er det sett på effekter av å la trafikken variere fra 2020. Ved å la trafikken øke/reduseres over tid ser vi følgende effekt på nedbetalingstiden til bompengelånet:

- Årlig vekst -1 pst.: Økt nedbetalingstid med om lag 6,5 år
(alternativt øke taksten med 25 pst. i 2020)
- Årlig vekst 2,5 pst.: Redusert nedbetalingstid med om lag 1,5 år
- Årlig vekst 5 pst.: Redusert nedbetalingstid med om lag 4 år

Oppsummering og finansiering av ny tunnel

De grove beregningene over viser at et bompengelån på om lag 220 millioner 2017-kroner lar seg finansiere ved å utvide innkrevningen til finansiering av Jondalstunnelen med 15 år.

Om en legger 700 mill. i prosjektkostnad til grunn, vil prosjektet kunne vente å motta en mva.-kompensasjon på 121 millioner kroner. Med bompengeselskapets bidrag på 220 millioner må øvrig finansiering dekke 359 millioner kroner. En andel av denne summen vil kunne finansieres av rassikringsmidler og standardheving.

Fv. 107 er en del av det overordnede fylkesvegnettet. Rassikring av parsellen mellom Austrepollen og Nordrepollen har høy prioritet i Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveger i Region vest. Det skal gjøres en politisk prioritering av skredtiltak i fylkestinget i juni 2017 som skal innarbeides i Investeringsprogram for fylkesvegnettet i Hordaland 2018–2029. Samtidig kan en mindre sum settes av under Standardheving i investeringsprogrammet. Planrammene som fylkeskommunen må holde seg til og beregningene over mulig delfinansiering fra bompenger, tilsier at det må legges til tilskudd fra andre aktører for at tunneltiltaket skal kunne realiseres.

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal
Avdelingsdirektør

Kristian Bauge

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Jondal kommune, 5627 JONDAL

Jondalstunnelen AS, Agnes Mowinkelsgate 5, 5008 BERGEN

Kvam herad, Grovagjelet 16, 5600 NORHEIMSUND

Kvinnherad kommune, 5470 ROSENDAL

Odda kommune, Opheimsgata 31, 5750 ODDA