



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Hordaland fylkeskommune  
Frå: Vegavdeling Hordaland  
Kopi:

Sakshandsamar/innvalsnr:  
Kaisa Tonheim Banne +47 55516273  
Vår dato: 30.05.2014  
Vår referanse:

### Vegprosjekt som store spleiselag (eks. Jondalstunnelen)

I Fylkesutvalsmøte 20. mai 2014 kom det eit spørsmål angående store vegprosjekt som finansierast som store spleiselag med blant anna midlar frå kommunar og næringsliv. Det vart vist til Jondalstunnelen som eksempel på eit prosjektet som vart rimelegare enn venta. Det vart stilt spørsmål om korleis innsparingane vert fordelt på bidragsytarane.

For kvart prosjekt der det inngår bompengar så er det Stortingsvedtak (St. prp) som er styrande for finansieringa. På bakgrunn av St. prp vert det inngått avtaler mellom bomselskap, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Det inngåast avtalar med andre aktørar som skal bidra i finansiering. Avtalane legg premissane for handtering av eventuelle meir/mindreforbruk.

I enkeltprosjekt med delvis bompengefinansiering er det vanleg at den parten som er byggherre tek risiko for eventuelle meirkostnader på prosjektet. Likeins, dersom totalkostnadane blir lågare enn føresette skal innsparingane tilfalle den som har byggherreansvaret. Det er ikkje vanleg å avtale at ein part tek heile risikoen for eventuelle meirkostnader i eit prosjekt, mens alle partane skal dele eventuelle innsparingar.

Det kan vere ulike premisser i stortingsvedtak for ulike vegprosjekt med bompengefinansiering. Det kan og vere noko forskjellige premisser i avtalar som vert underskrevet mellom partar som skal finansiere vegprosjekta. Årsaka til det er at prosjekta er forskjellige, samtidig som forhandlingar mellom partane kan bidra til nyansar mellom dei ulike avtalene. Det går difor ikkje an å svare på korleis eventuelle innsparingar skal fordelast på eit heilt generelt grunnlag.

I det følgjande vil Vegavdeling Hordaland gjere ein oppsummering av Jondalstunnelen sidan dette prosjektet vart nytta som eksempel. Vi vil påpeike at sluttoppgjering enno ikkje er gjort for dette prosjektet. Dette skal Statens vegvesen Region vest gjere når prosjektet er heilt ferdig. Utrekningar av innsparingar i dette notatet kan difor ikkje forståast som det endeleg sluttoppgjering. Metoden for sluttavrekning er og noko annleis enn oppstillinga i dette notatet. Vi legg ulike prinsipp for rekneskapsføring til grunn i sluttavrekningar enno vi gjer undervegs

for fylkesvegprosjekt. Dette kan gje ein liten differanse mellom våre utrekningar av innsparingar i notatet og det endeleg sluttoppgjeret.

### Jondalstunnelen – Foreløpig rekning på innsparing

Vi har lagt til grunn ei styringsramme på 848 mill. kr i 2009-kr ut frå St. prp og tillegga som er gjort i Fylkestingsvedtak 44/09 Val av trase og Fylkesutvalsak 254/09 Jondalstunnelen – Ekstern finansiering av alternativ N6.

Utrekning av styringsramme i forhold til årleg forbruk (etter anordningsprinsippet):

	2005–2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2005–2014
Styringsramme		848 000	823 325	623 221	334 400	110 714	109 307	
Forbruk	8416	50 204	234 826	297 929	227 842	3 969	3 000	817 770
Rest av styringsramme		797 796	588 499	325 292	106 558	106 745	106 307	

I oppstillinga over er det teke utgangspunkt i styringsramma på 848 mill. kr i 2009-kr. Vi trekker frå det årlege forbruket av ramma. Det som står att av ramma ved årets slutt vert oppjustert med SSB sin prisindeks for veganlegg dei påfølgande år. Merk at i det endelege sluttoppgjeret vil vi nok rekne opp både forbruk og styringsramme til prisnivå for sluttåret, for å få talet på innsparinga. Ein vil kome til det same talet for innsparing dersom ein bruker anordningsprinsippet. Ved å bruke kontantprinsippet vil ein kunne få ein liten differanse.

Med atterhald om at det kan kome fleire rekningar for Jondalstunnelen, så reknar vi med at innsparinga vert lik det som står att av ramma i 2014. Dette er om lag 100 mill. kr. Forbruket i løpande kroner er omtrent 818 mill. kr inkludert prognosen for 2014. Her har vi ikkje tatt omsyn til at meirverdiavgifta auka i 2013 i utrekning av styringsramma.

På bakgrunn av St. prp og tillegga som er gjort i FT-sak 44/09 og FUV-sak 254/09 er det lagt følgjande finansieringskjelder (i 2009-kr):

	Styringsramme i 2009 kr.
Bompenger - forskotinnkrevjing	9,1
Bompenger - etterskot	74,7
Statlig	52,5
Fylkeskommunale (driftsmidler)	19,2
Fylkeskommunale midler (låne)	507,4
Kompensasjonsmidler	80,6
Kommunale tilskot	58,0
Privat tilskot	46,6
SUM	848,0

Kommunale tilskot vart ikkje prisjustert. Kompensasjonsmidlane og tilskot frå næringslivet er heller ikkje prisjustert. Det er då viktig å merke seg at ved å rekne styringsramma slik som i oppstillinga ovanfor så inneber det at fylkeskommunen tek ansvar for auke som følgje av

årleg prisjustering for egne løyvingar, samt for prisjustering av tilskot frå kommunane, kompensasjonsmidlar og næringslivet.

### **Fordeling av innsparing:**

I St. prp.nr.72 (2007-2008) Om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland er det vedtatt at fylkeskommunen står ansvarleg for dette fylkesvegprosjektet. Fylkeskommunen har ansvar for eventuelle kostnadsauke. Det er vanleg at innsparingar då og tilfelle den som har byggherreansvaret. Statens Vegvesen, Hordaland fylkeskommunen og Jondalstunnelen AS (bomselskapet) spesifiserer dette i underskrevet avtale frå 2009:

Punkt 2.6: Dersom kostnadane for Utbygginga, jf. Pkt 2,1, blir lavere enn forutsatt, skal innsparingane tilfalle fylkeskommunen.

Det er etter Vegvesenets oppfatning slik at av følgjande partar; kommunane, bomselskapet og fylkeskommunen, er det kun fylkeskommunen som skal få innsparingane.

Når det gjeld næringslivsaktørane Hardanger Energi AS og Frank Mohn AS som bidrog med totalt 46,6 mill. kr i tilskot, så er dei ikkje direkte omtalt i St. prp. Dei kom inn i etterkant av vedteken St. prp som følge av at lokale krefter ønskte eit dyrare alternativ enn rimelegare alternativ. Tilskotet er henta inn og brukt i prosjektet. Det står ikkje noko om tilbakebetaling av tilskot ved eventuelle innsparingar verken i kommunestyrevedtak eller fylkestingsvedtak. Vegvesenet er ikkje kjend med at det er avtala at eventuelle meir/mindreforbruk skal delast med næringslivsaktørane i andre dokument. Vi antek difor at vanleg praksis gjeld, og at heile innsparinga kjem byggherren til gode.