

Fv. 570 Masfjordnes – Duesund Masfjordsambandet

Forslag til delfinansiering med bompenger

Grunnlag for lokalpolitisk behandling



Illustrasjon: Masfjordsambandet sett fra Skarvetangen

Statens vegvesen Region vest

Bergen 16.11.2017

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Omtale av prosjektet	4
2.1 Masfjordsambandet	4
2.2 Tilkostveier	5
2.3 Prosjektkostnader.....	5
3 Planer og vedtak.....	5
4. Trafikkgrunnlag	6
4.1 Forprosjekt fra 2012.....	6
4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016)	6
4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag	7
4.4 Trafikkvekst etter bruåpning	9
5 Bompenggeopplegg	9
5.1 Nytteprinsippet.....	9
5.2 Innkrevingsformer	9
5.3 Bomstasjonsplassering	9
5.4 Bompengetakster.....	11
6. Finansieringsplan	12
6.1 Bompenger	13
6.2 Kommunale midler	14
6.3 Fylkeskommunale midler.....	14
7. Utbyggingsplan	15
8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger	15
9. Vurdering av privat ferjedrift	16
10. Tilrådning	16

1. Innledning

Masfjorden kommune ligger på nordøstsiden av Fensfjorden/Austfjorden nord i Hordaland fylke, og grenser til kommunene Gulen og Høyanger i Sogn og Fjordane fylke, samt Modalen og Lindås kommuner i Hordaland fylke. Kommunen ligger på begge sider av den 24 km lange *Masfjorden* som deler kommunen i to. Kommunen er relativt spredt befolket, og bosetningen finnes hovedsakelig langs Fensfjorden/Austfjorden ved Masfjordnes og Kvingo, samt områdene ved Matre i øst og Hosteland i nord. Første kvartal 2017 var det 1 709 innbyggere i kommunen.

E39 går gjennom Matre og binder den østre delen av kommunen til Lindås og Bergen. Fylkesveg 570 går langs Fensfjorden/Austfjorden og binder kommunen sammen med Gulen kommune samt Lindås kommune gjennom ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg.

Kommunehuset ligger på Masfjordnes ved fjordens munning, der kabelferjen Fjon–M ble satt i drift på ferjesambandet fv. 570 Masfjordnes–Duesund våren 2002. Ferjen kan frakte 21 personbiler, evt. to vogntog og 14 personbiler. I 2016 fraktet ferjen 158 kjøretøy per døgn over Masfjorden.



Figur 1: Kabelferjen Fjon–M på veg over Masfjorden. Foto: Erling Grønsdal

Planene for et ferjefritt vegsamband over Masfjorden har vært på dagsorden i mange tiår. En ferjefri fjordkryssing ble vurdert allerede i forbindelse med linjevalg for E39 (Romarheimslinjen / Austfjordlinjen).

Det nåværende vegnettet med ferje fra Masfjordnes til Duesund har vært som det er i dag siden siste del av 1980-tallet, men dagens løsning med kabelferje er ikke tjenlig på sikt. Masfjorden og ferjesambandet er en barriere som deler kommunen i to, og som

vanskeliggjør effektive kommunale tjenester og kommunal utvikling. Mange aktiviteter innen arbeidsliv, kultur og fritid må tilpasses ferjeavgangene, som setter grenser for gjennomføring av aktivitetene.

På regionalt nivå er Masfjorden og Fensfjorden/Austfjorden en barriere for effektiv kommunikasjon mellom Masfjorden og Gulen kommuner og Bergensområdet. Barrieren er hemmende for videre næringsutvikling i kommunene. Et samlet næringsliv i Gulen og Masfjorden peker på viktigheten av å få etablert en ferjefri kryssing av Masfjorden.

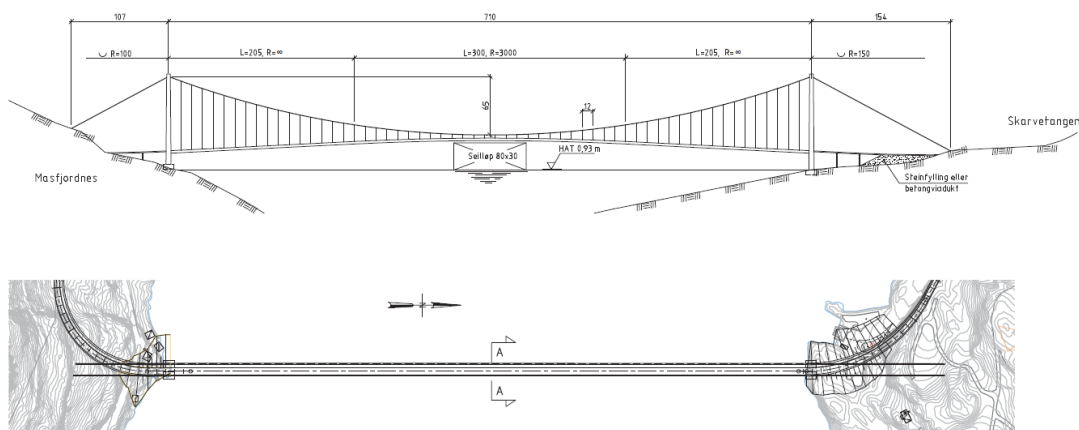
Fv. 570 fungerer som omkjøringsveg for E39 ved midlertidige stenginger mellom Eikefettunnelen og fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane. Ferjesambandet er ikke dimensjonert for større trafikkmengder. Det er også på denne bakgrunn arbeidet fram planer for fast samband over Masfjorden med bru fra Masfjordnes til Duesund.

Masfjordsambandet vil binde sammen Masfjorden kommune og bidra til videre utvikling og vekst i kommunen og regionen. Gjennom sambandet blir det etablert en ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn og Lindås/Bergensområdet. Denne vil også fungere som avlastning og omkjøringsveg for E39 og på den måten redusere sårbarheten i transportnettet.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Masfjordsambandet

Foretaket ABO Plan & Arkitektur AS har på vegne av Masfjorden kommune utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Masfjordsambandet. Planarbeidet er gjort i samarbeid med Statens vegvesen. I planforslaget er fjordkryssingen vist som hengebru. Brua har et hovedspenn på 710 meter, i tillegg er det viadukter på hver side som gir en total lengde på til sammen ca. 830 meter. Brua har to kjørefelt med total bredde på 7,5 meter, samt adskilt gang- og sykkelveg på 3 meter. Samlet bredde på brukassen blir 14,4 meter og brutårnene er ca. 110 meter høye. Seilløpet under brua vil ha en seilingshøyde på 30 meter over en bredde på 80 meter.



Figur 2: Tegning Masfjordbrua

Brukonstruksjonen er beregnet å ha en byggeperiode på ca. 3 år. Før byggestart er det beregnet to år med prosjektering og kvalitetssikring.

2.2 Tilkomstveier

Planforslaget viser at brua kommer i land på Masfjordnes ca. 250 meter øst for ferjekaien. Tilkobling til fv. 570 blir via ny veg i dobbeltsidig skjæring fra brua og gjennom ny rundkjøring plassert like ved dagens ferjekai. Løsningen tar høyde for at det senere kan bygges en tunnel fra brua som kommer ut sør for Sandnes. Tunnelen inngår ikke i reguleringsplanen, og er ikke en del av bompengeprojektet.

På Duesundøy viser planen at brua kommer i land ved Skarvetangen, like øst for dagens ferjekai. Her vil tilknytning til dagens veg bli en videreføring av tilførselsvegen til ferjekaien.

Reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering av fv. 570 gjennom Sandnes. Det er et rekkefølgekrav i planen at vegen skal opprustes med fortau gjennom Sandnes samtidig som brua blir bygget.

2.3 Prosjektkostnader

Det er gjennomført kostnadsberegning for prosjektet etter anslag-metoden på reguleringsplanforslaget. Etter anslag utført i september 2017 er det lagt til grunn en samlet kostnad for bru og tilkomstveier på 1 067 mill. kroner. Det er gjennomført KS2 av prosjektet der anbefalt styringsramme (p50) er på 1 200 mill. 2017-kroner. Dette er i tråd med tilbakemelding etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet om at noen enhetspriser er satt for lave. Statens vegvesen anbefaler derfor at det legges til grunn en styringsramme for prosjekt på 1 200 mill. 2017-kroner. I tråd med KS2 anbefales det videre at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.

Reguleringsplan skal godkjennes i desember 2017, jf. kap. 3. Kostnadsberegningene har ikke tatt hensyn til eventuelle nye forutsetninger eller endringer som kan komme i eller etter behandlingen av reguleringsplanen.

3 Planer og vedtak

Masfjorden kommune er tiltakshaver for reguleringsplanlegging for fjordkryssingen over Masfjorden. Planforslaget er til offentlig ettersyn i før endelig vedtak er venta i kommunen i desember 2017.

I kommuneplanens samfunnsdel for Masfjorden 2012–2024, vedtatt i kommunestyret i 2012, er bru over Masfjorden definert som et viktig hovedmål. I kommuneplanens arealdel for 2012–2024 er brutraseen vist på plankartet, og i vedtektene er det satt krav om reguleringsplan.

4. Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført beregninger og vurderinger av trafikken etter bygging av nytt Masfjordsamband og innføring av bompenger på prosjektet. Trafikkgrunnlaget er regnet ut på grunnlag av resultater fra den regionale transportmodellen (RTM) og tilleggsanalyser utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS (heretter Hopen) for Masfjorden kommune fra 2012. Det er gjennomført KS2 på trafikkgrunnlaget av Atkins, Sweco og osloeconomics.

4.1 Forprosjekt fra 2012

I forprosjektet fra 2012 utarbeidet for Masfjorden kommune gjorde Hopen trafikkberegninger for Masfjordsambandet basert på resultatet av en kjøring med RTM uten bompenger. I analysen ble antatt bortfall av trafikk som følge av innføring av bompenger på brua og overført trafikk fra ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg og E39 hensyntatt. I tillegg ble nyskapt interntrafikk i kommunen som følge av fast samband lagt til trafikk tallene.

Tilleggsanalysen viser et anslag for trafikk over brua uten bompenger på 920 ÅDT. Nyskapt trafikk som følge av fast samband utgjør 380 ÅDT, overført trafikk fra fv. 57 Leirvåg – Sløvåg 190 ÅDT og overført trafikk fra E39 200 ÅDT. Etter avvisning som følge av bompengereinnkreving er trafikkgrunnlaget anslått til 613 ÅDT, som gir en avvisningseffekt som følge av innføring av bompenger på om lag 33 pst.

I analysen fra 2012 ble det lagt til grunn årlig trafikkvekst på 2,5 pst. etter åpning av sambandet og bompengetakster som ville gitt 80 2011-kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering. Dette tilsvarer 91 kroner i 2017-prisnivå.

4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016)

Det er kjørt nye transportmodellberegninger med oppdatert regional transportmodell (RTM 2016).

RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tar utgangspunkt i fire ulike valg av reise som den reisende må ta stilling til:

1. Skal jeg gjennomføre en reise?
2. Hvor skal reisen gå?
3. Hvilket reisemiddel skal jeg reise med?
4. Hvilken reiserute skal jeg velge?

RTM tar utgangspunkt i disse valgsituasjonene for å beregne turer i modellområdet. Modellen beregner persontransportturer som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finnes

det en egen nasjonal modell (NTM5) som beregner dette, og turer som skal til, fra eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandlet videre der.

RTM er en bostedsbasert modell som beregner turer som starter og slutter i eget hjem. Eksempel på dette er hjem -> besøk -> hjem eller hjem -> arbeid -> innkjøp -> hjem. For å beregne dette er det behov for følgende inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompenger, kapasitet, ferjer m.m.)
- Informasjon om kollektivruter (trasé, kjøretid mellom holdeplasser, ventetid, billettpriser m.m.)
- Demografiske data for hver grunnkrets
- Antall og type arbeidsplasser i hver grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

RESULTATER FRA RTM 2016

Tabell 2 viser resultat av kjøring med RTM 2016 der ferjetrafikken på dagens ferje på fv. 570 Masfjordnes – Duesund og på fv. 57 Leirvåg – Sløvåg er underestimert i forhold til faktisk trafikkmengde. Den nye transportmodellkjøringen gir også lavere trafikk over et gratis Masfjordsamband enn det som ble lagt til grunn for analysen i 2012.

Trafikkavvisning som følge av innføring av bompenger er om lag på nivå med analysen gjort i forprosjektet, og synes å være rimelig.

Tabell 1: Resultat fra RTM 2016

	Ferjedata- banken 2016	RTM 2016				
		Ferje	Gratis bru	Gjennomsnittstakst		
				60 kr	80 kr	100 kr
ÅDT Masfjordsambandet	158	36	613	398	370	341
Trafikkavvisning				-35 %	-40 %	-44 %
Andel gods	7 %	7 %	8 %	11 %	11 %	11 %
ÅDT Fv. 57 Leirvåg – Sløvåg	557	256	154	156	158	163

4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag

Statens vegvesen og Hopen har gjennomgått grunnlaget for trafikkprognosene for Masfjordsambandet. Hensikten med gjennomgangen var å foreta en samlet vurdering av de trafikkberegningene som foreligger, for å kunne gi en trafikkprognose som kan legges til grunn for finansiering av Masfjordsambandet.

Statens vegvesen og Hopen er enige om hovedprinsippene for fastsettelse av endelig trafikkprognose:

- Det er ønskelig med en trafikkprognose som bygger både på trafikkmodellberegninger og en framskrivningsanalyse basert på vurdering av nyskapt trafikk, overført trafikk og generell trafikkutvikling.
- Trafikkvurderingene fra Hopen i notat av 17.08.2017 (oppdatert trafikkanalyse basert på forprosjekt 2012) bygger på en slik samlet vurdering, men har sin svakhet ved at prognosen bygger på RTM-beregninger som senere er oppdatert og viser lavere trafikk tall enn beregningen fra 2012.
- Oppdaterte RTM-beregninger fra 2017 bør tillegges vekt i en ny, helhetlig vurdering. Samtidig bør vektingen av de nye tallene tillegges noe lavere vekt, da de inneholder usikre resultater knyttet til simulering av eksisterende ferjetrafikk. I trafikkanalysene utarbeidet av Hopen er nivået på overført trafikk vurdert høyere basert blant annet på reisetidsanalyse, veistandard/veivalg og forutsigbarhet ved fast vegsamband.

Oppdatert trafikkvurdering fra Hopen fra 2017 viser en forventet trafikkmengde for Masfjordbrua med bompenger på brua på ca. 650 ÅDT. Nye RTM-beregninger gir tilsvarende nivå på 400 ÅDT. Ut fra dette var Statens vegvesens anbefaling å legge til grunn en ÅDT i åpningsåret på 550 kjøretøy i grunnlaget som vart sendt til KS2

KS2 av trafikkgrunnlaget

Konsulentene har vurdert om sammenhengen mellom endrede transportkostnader og trafikknivå fra transportmodellen synes rimelig. De har tatt utgangspunkt i empiriske elastisiteter fra sammenlignbare prosjekter. I denne sammenheng tolkes elastisiteten som prosentvis endring i ÅDT som følger av prosentvis endring i generaliserte transportkostnader. Resultater fra transportmodellen (gitt ein gjennomsnittstakst på 86,5 kr) gir en engangsøkning i ÅDT på i underkant av 120 prosent, mens Statens vegvesens anbefalte ÅDT for Masfjordsambandet innebærer en økning på nesten 250 prosent. Konsulentene påpeker at det er utfordrende å finne sammenlignbare fergeavløsningsprosjekter med samme karakteristika som Masfjordbrua, og erfaringsdata de har funnet er fra prosjekter med en betydelig høyere ÅDT.

Konsulentene anslår at ÅDT i åpningsåret vil være 380. Til sammenligning ville Statens vegvesens anbefaling være 630 i åpningsåret.

Konsulentene legger til grunn en trafikkvekst i tråd med NTP-prognoser.

Anbefaling

Statens vegvesen vurderer foreløpig RTM-analysen med en ÅDT i åpningsåret på 400 (2017-tall) kjøretøy som et tryggere tall å basere finansieringsplanen på. Det er et konservativt tall. Det vil fremdeles være en del usikkerhet i tallet, men sensitivitetsberegninger viser at bomselskapet nå kan tåle noe lavere trafikk tall og høyere prosjektkostnader, og likevel kunne betjene forutsatt lån med en forlenging av innkrevningstiden på 5 år og en takstøkning på 20 pst.

4.4 Trafikkvekst etter bruåpning

Årlig trafikkvekst var i forprosjektet forutsatt å være, 1,45 pst fra 2017, 1,00 pst fra 2022 og 0,87 % fra 2030. Dette er tall for trafikkvekst som er i tråd med framskriving for persontransport i Hordaland etter rapport av Transportøkonomisk institutt.

5 Bompengelopplegg

5.1 Nytteprinsippet

I ferjeavløsningsprosjekt har bompenger tradisjonelt bidratt med delfinansiering. Et viktig prinsipp som er førende for alle bompengeprojekt er *nytteprinsippet*; sammenhengen mellom betaling av bompenger og nytten av bompengene. I St. meld. nr. 26 (2012–2013) kap. 6.4.1.2 omtales nytteprinsippet. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet bompenger finansierer. På samme måte skal de som har nytte av prosjektet være med å betale bompenger. Fra nytteprinsippet kan vi utlede et bompengesystem som vil oppfylle kravene til sammenheng mellom nytte og betaling.

5.2 Innkrevingsformer

For ferjeavløsningsprosjekter som innkorter eller avløser ferjesamband er det aktuelt med tre former for innkreving av bompenger.

- i) Forhåndsinnkreving*
Innkreving av bompenger på ferje fra det tidspunkt det foreligger Stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet.
- ii) Parallellinnkreving*
Innkreving på ferjesambandet under byggeperioden for fastlandssambandet.
- iii) Etterskuddsinnkreving*
Innkreving på veg-/bru-prosjektet etter vegåpning.

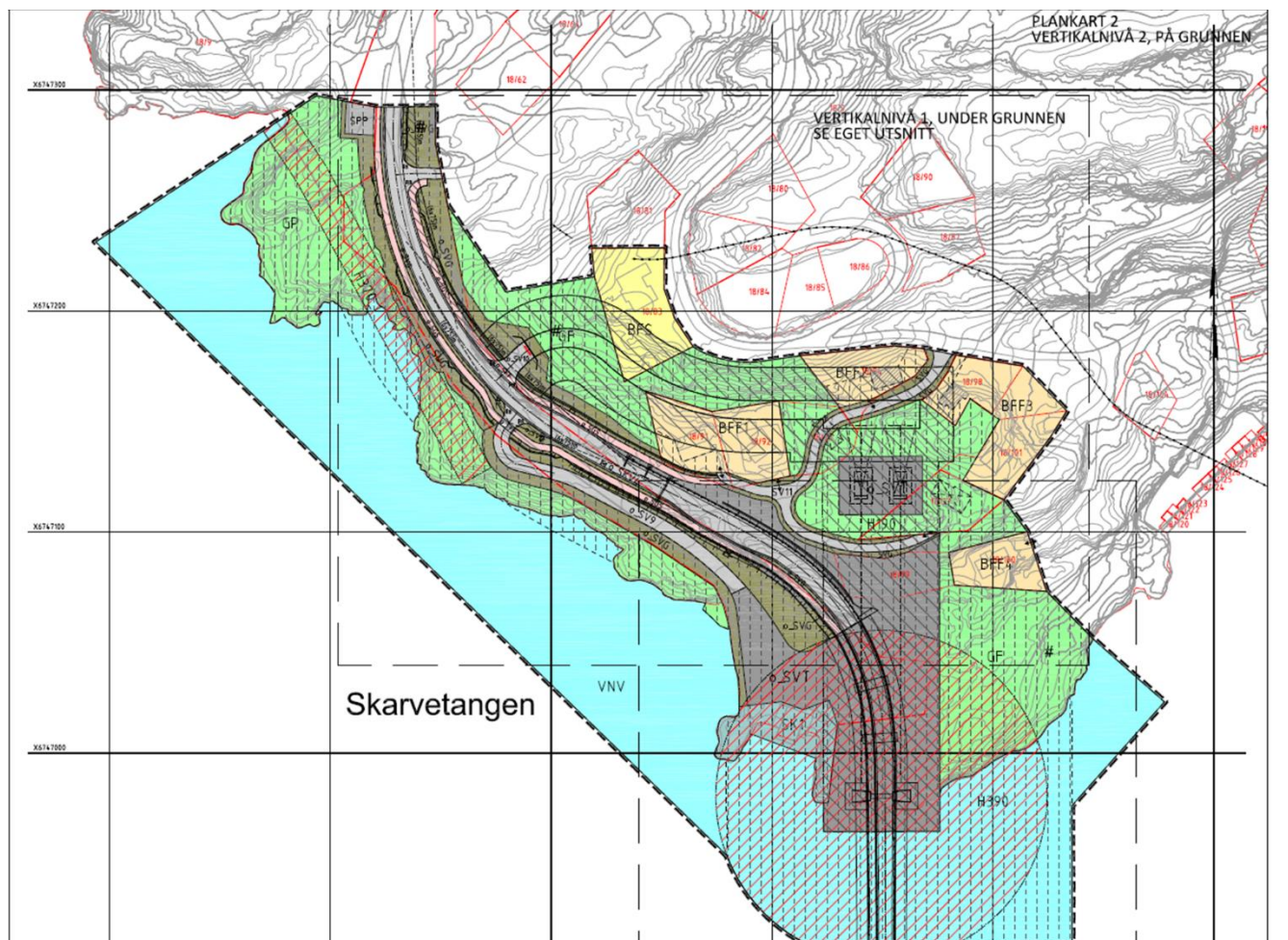
For Masfjordsambandet legges det kun til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i 20 år.

5.3 Bomstasjonsplassering

Det legges til grunn etablering av én bomstasjon med tovegs innkreving på nordsiden av brua. Plasseringen medfører at nytteprinsippet blir godt oppfylt ved at de trafikantene som

passerer over brua vil betale bompenger. Det vil ikke være noen trafikanter som betaler bompenger som ikke har nytte av prosjektet.

Bomstasjonen blir regulert som en del av reguleringsplanen for prosjektet og det blir fattet endelig vedtak om plassering som del av reguleringsplanvedtaket. Den politiske behandlingen av det faglige grunnlaget for bompengesøknaden (dette dokumentet) vil låse plasseringen av bomstasjonen, og søknaden må oppdateres før endelig vedtak dersom bomstasjonen får en annen plassering enn i forslaget til reguleringsplan. I planforslaget ligger bomstasjonen plassert slik som i kartet under.



Figur 3: Ilandføring Duesundøy og bomstasjon ved Skarvetangen. Bomstasjonen er markert med tre svarte strek.

Reguleringsplanforslaget gir rom for å justere plassering og type bomstasjoner. På grunn av knappe tidsfrister i reguleringsplanfase og arbeidet med det faglige grunnlaget for bompengeneinnkrevingen foreligger det ikke dokumentasjon på at plasseringen er teknisk mulig. Det er arbeidd inn tilstrekkelig areal til stasjon og teknisk bod i samråd med faglig kompetanse i planforslaget. Bomstasjonene er plassert ut fra krav til trafikksikkerhet i forhold til kurvatur. Det er gjort nylige vurderinger av trafikksikkerhet der konklusjonen er at busslommen må flyttes noe i forhold til bomstasjonene. Dette arbeides det med å få justert i

planforslaget. Nødvendig dokumentasjon skal foreligge innen behandling av reguleringsplan.

5.4 Bompengetakster

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. For å gi insentiver til økt brikkebruk vil alle kjøretøy med gyldig AutoPASS-brikke og -avtale i takstgruppe 1 få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke. Det blir ikke gitt rabatt til kjøretøy i denne takstgruppen.

Stortinget har åpnet for at det kan innføres bompenger for nullutslippskjøretøy. Gjennom behandlingen av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016–2017) er det åpnet for at fritak for nullutslippskjøretøy kan avgjøres lokalt. Stortinget har bedt regjeringen etablere en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette. I beregningene for Masfjordsambandet er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy betaler 50 pst. av taksten til takstgruppe 1 før rabatt.

Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy i takstgruppe 2 vil utgjøre 10 pst. av trafikken over nytt samband. Videre er det ventet at 10 pst. av kjøretøyene i takstgruppe 1 vil passere uten AutoPASS-brikke og -avtale. Det er ventet at 10 pst. av trafikken er nullutslippskjøretøy, og at den nasjonale regelen om 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 er trådt i kraft. Det er lagt opp til at 5 pst. av passeringene ikke blir betalt som følge av mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt, etc.

Med disse forutsetningene og trafikkforutsetningene som omtalt i kap. 4, er gjennomsnittlig bompengetakst pr passering beregnet til 90–95 kr for at bomselskapet skal kunne betale sin forutsatte andel av investeringskostnaden på om lag 180 mill. kr. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi takster i 2017-prisnivå på 104–110 kr for takstgruppe 1 og 208–220 kr for takstgruppe 2. Dersom nullutslippskjøretøy ikke skal betale, er takstspennet foreløpig beregnet til å være 110–116 kr for takstgruppe 1 og 220–232 kr for takstgruppe 2.

Før saken kan legges fram for Stortinget, skal det gjennomføres en statlig KS2 av finansieringsopplegget for Masfjordsambandet. For å ta høyde for at denne KS2-behandlingen kan innebære at blir lagt til grunn mer pessimistiske forutsetninger enn i dette saksframlegget er beregnede gjennomsnittstakster oppgitt som et spenn. Dette gir større sikkerhet for at endringer i forutsetningene ikke fører at det blir behov for ny lokalpolitisk behandling av saken.

Den beregnede taksten avviker fra det som har vært hovedregelen for fergeavløsningsprosjekter. Regelen sier at bompengetaksten ikke kan være høyere enn fergetaksten med et tillegg på inntil 40 pst. Ferjesambandet Masfjordnes – Duesund tilhører takstsone 1. I riksregulativet for ferjetakster for 2017 utgjør ferjetaksten for sone 1 63 kroner for kjøretøy tom. 6 meter (klasse B2). Med bompengetakst tilsvarende ferjetakst pluss 40 pst. blir bompengetaksten om lag 88 kr for takstgruppe 1. Bompengetakst for

takstgruppe 2 har normalt vært en faktor av takstgruppe 1. Det kan legges til grunn 2, 2,5 eller 3 ganger takst for takstgruppe 2.

	Persontakster:	Honnør	Takster for kjøretøy inkl. fører etter kjøretøyets totale lengde, inkl. last:									Mot.sykl., moped er
			T.o. m.	6,01 -	7,01 -	8,01 -	10,0 1 -	12,0 1 -	14,0 1 -	17,0 1 -	19,0 1 -	
So ne	Voksne	Barn	6,0 m	7,0 m	8,0 m	10,0 m	12,0 m	14,0 m	17,0 m	19,0 m	22,0 m	inkl. før er
nr:	A1:	A2:	B2:	B3:	B4:	B5:	B6:	B7:	B8:	B9:	B10:	C:
1	29	14	63	160	191	262	329	396	497	578	680	50

Tabell 2: Takstzone Masfjordnes – Duesund

Et takstsystem med takst på 88 for takstgruppe 1 vil gi om lag 76,12 kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering med dobbel takst for takstgruppe 2, og en beregnet årlig brutto bompenginntekt på 15 millioner 2017-kroner (forutsatt trafikk på 550 ÅDT).

Det er gjort unntak fra denne regelen i proposisjonen for bl.a. prosjektet Ryfast. Regelen ble fraveket med bakgrunn i lokalpolitisk tilslutning til bompengepoepplet og forslaget til takster og rabattsystem, jf. Prop. 109 S (2011–2012).

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkreving av bompenger starter opp vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk oppnådd lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justering av takstene ut fra dette krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.

6. Finansieringsplan

Masfjordsambandet skal i hovedsak finansieres med fylkeskommunale midler. Totalt skal fylkeskommunen bevilge om lag 980 mill. kr til prosjektet, der omlag 760 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midler og om lag 220 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengedraget er beregnet til om lag 180 mill. kr.

	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midler	978,7	81,6 %
Kommunale midler	40	3,3 %
Bompenger	181,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

6.1 Bompenger

I tråd med Håndbok V718 Bompengeprojekter og føringer for finansiering av bompengeprojekter legges det til grunn følgende forutsetninger for finansieringsberegningene:

6.1.1 Innkrevingsperiode

I St.meld. nr. 32 (1988–89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93* og St.meld. nr. 46 (1990–91) *Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter* er bompengeperioden for ferjeavløsningsprosjekt avgrenset til 15 år. For flere ferjeavløsningsprosjekt er det likevel åpnet for 20 års nedbetalingstid¹. Alternativet er i realiteten å betale bompenger i form av ferjebilletter så lenge sambandet blir opprettholdt. Det legges på denne bakgrunn til grunn 20 års etterskuddsinnkreving av bompenger i Masfjordsambandet.

6.1.2 Rente

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet fra 2016 er det benyttet en beregningsteknisk lånerente for bompengeprojektet på 5,5 pst. de første 10 årene etter første låneopptak, så 6,5 pst. rente. Innskuddsrente er satt til 1,5 pst. fra 2015 og 2,5 pst. fra 2027. Første låneopptak er forutsett i 2022.

6.1.3 Innkrevingskostnader

Innkrevingskostnader er bompengeselskapets kostnader forbundet med innkrevingen, inkl. godtgjørelse til driftsoperatør. Det legges til grunn at Masfjordsambandet vil få om lag samme kostnadsnivå som sammenlignbare prosjekt. For sammenlignbare prosjekt i regionen er årlige innkrevingskostnader om lag 3 mill. kroner per bomstasjon per år.

6.1.4 Bompengebidrag

Det er ventet at etterskuddsinnkreving av bompenger, under gjeldende forutsetninger, vil gi om lag 300 mill. kroner i brutto bompengeinntekter. Av dette er det beregnet at om lag 60 mill. kroner gå til å dekke finansieringskostnader og 60 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader. Følgelig er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil kunne bidra med om lag 180 mill. kroner eller om lag 15 pst. av prosjektkostnaden til finansiering av prosjektet.

¹ Se Prop. 140 S (2016–2017) *Finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal*, Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland*.

6.2 Kommunale midler

Masfjorden kommune gjorde i 2012 i sak KS-045/12 vedtak om å bidra med 40 mill. kroner i egenfinansiering i Masfjordsambandet. Det er lagt til grunn at midlene blir utbetalt med 10 mill. 2017-kroner hvert år i byggeperioden fra 2020–2023. Beløpet er i faste kroner og skal indeksreguleres.

6.3 Fylkeskommunale midler

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med totalt om lag 980 mill. 2017-kr for å fullfinansiere prosjektet inkludert merverdiavgift.

Fylkeskommunen vil få refundert merverdiavgift. Det er lagt til grunn at merverdiavgiften utgjør 22 pst. av anleggskostnadene til prosjektet. Med prosjektkostnad på 1 200 mill. kr vil mva-kompensasjonen utgjøre om lag 220 mill. kroner med gjeldende forutsetninger.

Prosjekter som innkorter eller erstatter ferjesamband på fylkesveg kan søke Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om midler fra ordningen om alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvegferjer. Fra 2018 legges ordningen med ferjeavløsningsmidler om ved at sambandene skal motta tilskudd etter faktisk størrelse på ferjetilskuddet. KMD har meddelt at fylkeskommunen kan få ferjeavløsningsmidler til finansiering av Masfjordsambandet etter gjeldende ordning dersom en liste med kriterier er oppfylt innen utløpet av 2017 (ref. brev fra KMD av 13.06.2017).

Fylkeskommunen skal i sum ikke få mer i kompensasjon enn fylkeskommunens andel av utbyggingskostnadene for vegprosjektet. Renteutgifter til eventuelle fylkeskommunale lån for å finansiere utbyggingen blir ikke dekket av ordningen. Merverdiavgiftskompensasjonen blir trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 220 mill. kr). Finansieringsbidraget fra bompenger blir også trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 180 mill. kr).

Fylkeskommunen er varslet å kunne få 18,3 mill. kr i årlige ferjeavløsningsmidler med dagens kostnadsnøkkel. Det er presisert at dette er bare foreløpige overslag i samband med forhåndsavklaring av prosjekt som kommer inn under ordningen. Det faktiske beløpet og lengden på utbetalingsperioden blir regnet ut når fylkeskommunen har sendt endelig søknad.

Midlene blir prisjustert med 2,5 pst. Forutsett at tilskuddet blir 18,3 mill. kr i året, kan tilbakebetalingstiden for fergetilskuddet være 28 år.

6.3.1 Fylkeskommunal garanti

Det forutsettes at fylkeskommunen stiller selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 250 mill. kroner.

7. Utbyggingsplan

Det er lagt til grunn byggestart i 2020 og åpning av broen i 2024. Det legges foreløpig til grunn følgende utbyggings- og finansieringsplan:

	(mill. 2017-kr)	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Fylkeskommunale midlar		346,0	346,0	262,9	23,8	978,7
Kommunale tilskot		10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Bompengar				83,1	98,2	181,3
Totale kostnader		356	356	356	132	1200

8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger

Eventuell kostnadsøkning i prosjektet ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuell økning utover kostnadsrammen er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekket av Hordaland fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. skal fordeles mellom kommunen, fylkeskommunen og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsreduksjoner utover 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårligere enn forutsett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Det er gjort regneeksempler for et optimistisk og et pessimistisk alternativ for å synliggjøre robustheten i finansieringsplanen.

Det optimistiske alternativet har følgende forutsetninger:

- Årsdøgntrafikken i åpningsåret øker med 5 pst.
- Lånerenten blir redusert til 4,5 pst. i hele innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt på 17 år, dvs. en reduksjon på 3 år.

Det pessimistiske alternativet er beregnet med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst halveres i forhold til basisalternativet
- ÅDT i åpningsåret redusert med 5 pst
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år med innkreving

- Lånerenten 6,5 pst. De første 10 årene, deretter 7,5 pst

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 25 år. Det er forutsatt at fylkeskommunens og kommunens løyvinger til prosjektet økes i tråd med deres andel av finansieringsplanen innenfor styringsrammen.

9. Vurdering av privat ferjedrift

Det er ikke foretatt faglige utredninger knytt til mulighetene for privat fergedrift etter at prosjektet er ferdigstilt. Dette er foreløpig vurdert som lite sannsynlig da trafikken er lav i dag og broen er regulert ved dagens fergekaier.

10. Tilrådning

Etter initiativ fra Masfjorden kommune om delfinansiering av Masfjordsambandet med bompenger tilrår Statens vegvesen at Masfjorden kommune legger til grunn forutsetningene i denne bompengesøknaden, og fatter følgende vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengedraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevningen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkning utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst-

og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for nødvendige bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Statens vegvesen ber om at Hordaland fylkeskommune gjør følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenge, under forutsetning av at de berørte kommunene fatter vedtak i henhold til forslaget som er oversendt fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90–95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104–110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208–220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsatt at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkningen utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenge etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

10. Hordaland fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet under forutsetninger og betingelser nevnt i saken.

