

# KVAMMAPAKKEN – oppdatert inntektsprognose f.o.m. 2018

## Bakgrunn

Sivilingeniør Helge Hopen har på oppdrag for Kvam Bompengeselskap utarbeidd ein oppdatert inntektsprognose f.o.m. 2018.

## Føresetnader

Det er lagt til grunn rekneskapstal frå 2016, mellom anna ÅDT på 2.751 og inntekt pr. køyrety på kr. 31,04. For 2017 er det lagt til grunn at overskot vert nytta til vegproduksjon (avskrivningar). F.o.m. 2018 vert det lagt til grunn følgjande føresetnader:

- Langsiktig gjeld pr. 1.1.2018: 300 mill.kr.
- Gjennomsnittleg lånerente 2018-2021: 1,8 %
- Gjennomsnittleg lånerente 2022-2024: 2,0 %
- Gjennomsnittleg lånerente 2025-2029: 2,5%
- Driftskostnader (ekskl. finansiering): 3,8 mill.kr. pr. år (prisjustert med + 2,5% årleg)
- Inntekt pr. køyrety 2018 vert 9 % høgare enn i 2016 (pga. gjennomført takstauke 1.7.2017)
- Framtidig omlegging til nytt takstsystem gir ingen endring i gjennomsnittleg inntekt pr. køyrety
- Ny takstauke på +9 % i 2024, elles ingen taksendringar.
- Trafikknivå 2018 som i 2016
- Årleg trafikkvekst f.o.m. 2019 på 0,5% pr. år (halvert i forhold til St.prp.)

## Resultat

Utan nye veginvesteringar f.o.m. 2018 vert lånet nedbetalt ca. sommaren 2027, ca. 1,5 år før opphavleg tidspunkt (ut 2029).

Ved å oppretthalde opphavleg nedbetalingsplan er det grunnlag for å nytte ca. 40 mill. kr. av bompengane til veginvesteringar i 2018. Dette kan gjennomførast ved å nytte forventa overskot i 2018 på ca. 25 mill.kr + utviding av låneramma med ca. 15 mill. Gjelda vi då auke til ca. 315 mill.kr. ved utgangen av 2018. Lånet vert nedbetalt i 2029 med driftsoverskota i perioden 2019-2029.

Det kan alternativt nyttast midlar frå driftsoverskotet i 2018 og 2019 utan å auke låneramma.

Dersom ein legg til grunn at Hordaland fylkeskommune dekkjer mva.-kostnadene kan det investerast for ca. 50 mill.kr. i veg i 2018. Dersom fylkeskommunen i tillegg dekkjer 10% av investeringskostnadene som tidlegare i pakken, kan det investerast for ca. 55 mill.kr. i 2018.

## Sensitivitetsanalyse

Det er rekna på alternativet med å nytte 40 mill.kr. av bompengane i 2018 til vegprosjekt og konsekvensane av evt. høgare rentenivå enn føresett og eventuell trafikksvikt.

- Dersom rentebana vert +1% høgare enn føresett, dvs. 3,5% frå 2025 vil nedbetalingstida auke med ca. 0,4 år, dvs. nedbetalt våren 2030.
- Dersom trafikken ikkje vil auke – dvs. flat trafikkutvikling 2018-29, vil nedbetalingstida auke med ca. 0,5 år, dvs. nedbetalt sommar 2030.
- Dersom det vert både flat trafikkutvikling 2018-29, og renta aukar til 3,5% vil nedbetalingstida auke med ca. 1 år, dvs. nedbetalt i løpet av 2030.

## Konklusjon

Forventa driftsoverskot i 2018 er ca. 25 mill.kr. Dersom dette nivået vert uendra i dei 12 åra fram til 2029, vil dette i prinsippet dekkje avdraga på lånet. Det vil likevel vere ekstra midlar tilgjengeleg på grunn av:

- Gradvis nedbetaling av lån medfører reduserte renteutgifter og dermed auka driftsoverskot
- Trafikkvekst på 0,5% årleg frå 2019 vil gje auka inntekter
- Takstauke i 2024 vil gje auka inntekter

Samla effekt av dette er at bompengeselskapet kan setje av opp mot ca. 40 mill.kr. i 2018 til ny vegproduksjon (ca. 25.mill.kr. frå driftsoverskotet og 15 mill.kr. i utvida låneramme, eventuelt 25 mill.kr. i 2018 og 15 mill.kr. i 2019 og uendra låneramme). Med forventa inntektsutvikling vil lånet vere nedbetalt i 2029 som føreset.

Eventuell svikt i trafikkutvikling (0-vekst) og auka lånerente opp mot 3,5% vil i verste fall auke nedbetalingsperioden med ca. 1 år, dvs. nedbetalt seinast ved utgangen av 2030.

Bergen 20.11.2017

Helge Hopen