



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Trine-Lise W Fossland, Prosjekt Harstad  
Fra: Styringsstab  
Kopi: Stein J Johansen

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Siv Johanne Wisthus-Nohr +47 75552962  
Vår dato: 19.01.2017  
Vår referanse:

### Harstadpakken - Fullfinansiering - Nye beregninger bompenger

I henhold til styringsgruppemøte for Harstadpakken datert 9. januar 17 bør saksfremlegget for politisk behandling i Harstad kommune og Troms fylkeskommune være tydelig på finansiering av merbehov.

Det samlede behov for tilleggsfinansiering er opp mot 1,0 mrd. kr. Det forutsettes ut over rammen dekket i sin helhet av økte bompenger og offentlige finansieringskilder med henholdsvis 650 og 350 mill. kr. Lavere rente, forlenget innkrevningstid, endret passeringstak og takstøkning bidrar hver for seg til økt bompengbidrag. Det er avhengigheter og samspill mellom de ulike variablene, men grovt sett bidrar de ulike endringene med de andre parameterne som vist i tabellen.

Tabellen nedenfor viser hvordan behovet for merfinansiering fordeler seg for å ivareta måloppnåelsen for Vegpakke Harstad.

Bidrag	Mill. kroner
Statlig tilskudd	180
Refusjon av mva. kommune/fylke	70
Friske midler Harstad kommune	40
Friske midler Troms fylkeskommune	40
Lavere rente 1,4/4/6,5 %, månedstak fra 60 til 80, bompengperiode fra 15 til 20 år	490
Takstøkning inklusiv nytt takst- og rabattsystem	180
<b>SUM</b>	<b>1 000</b>

### Anbefaling

Vår anbefaling er å øke månedstaket fra 60 til 80 betalende passeringer per kalendermåned. I tillegg til offentlige bidrag, forlenge innkrevningstiden er å øke taksten inklusiv nytt takst- og rabattsystem til 16 kr takstgruppe 1 og dobbel takst for takstgruppe 2 for finansiering av merbehovet i Vegpakke Harstad. Taksten for lette kjøretøy med AutoPassbrikke vil reelt utgjøre 12,8 kr.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region nord  
Postboks 1403  
8002 Bodø

Telefon: 02030  
Telefaks: 75 55 29 51  
firmapost-nord@vegvesen.no  
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse  
Dreyfushammarn 31/33  
8002 BODØ

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon:  
Telefaks:

### Inntektssvikt

Det var forutsatt 49 % bortfall pga. timesregel, 4 % pga. månedstak og 2 % øvrig fritak (elbiler, handikappede, rutebuss etc.) som totalt utgjør 55 %. Brikkeandelen var estimert til 80 %.

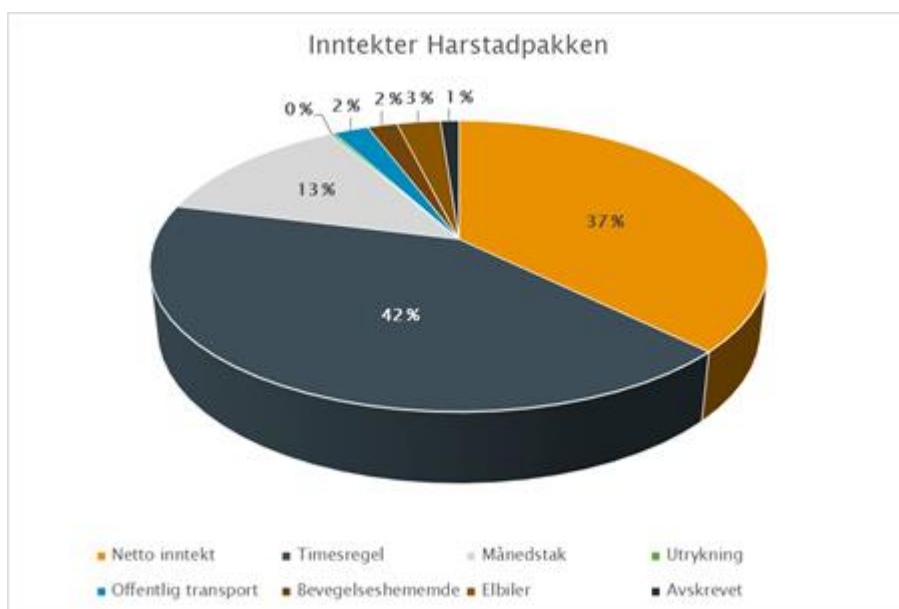
Realitetene er som følger at timesregel har et bortfall på 43 %, månedstak på 13 % og øvrige fritak på 7 %. Totalt utgjør det 63 %. Brikkeandelen er per november 2016 på 92 %.

Vi har hovedsakelig inntektsbortfall på grunn av månedstaket. Ved å øke passeringstaket fra 60 til 80 vil vi kunne oppnå et økt bidrag i bompengerperioden. Dette medfører også at vi øker gjennomsnittsinntekten med 10 %. I dag ligger gjennomsnittsinntekt per passering på 4,89 mot kalkulert i prp. 6,2 per passering. Vi har om lag 20 % lavere inntekt per passering enn kalkulert. Inntekten per nå ser ut til å være på om lag 80 mill. kr brutto per år, og som er estimert til rundt 100 mill. kr. Driftskostnadene var satt til 24 mill. kr i året, hva dette utgjør i praksis vet vi foreløpig ikke.

De aller fleste bompengeprosjekter medfører endringer i trafikksituasjonen på vegnettet. Anleggsvirksomheten på Kanebogen har medført endringer av kjøremønster som gjør at det ikke er direkte sammenlignbart tellinger før og etter innføringen av bompengene på en del tellepunktene i Harstad. Sammenlignet med samme periode i 2015 er de på tellepunktet sør for Kanebogen og på Byskillet en nedgang på rundt 3 %. Beregnet trafikkavvisning som følge av bompengene var på 12 %. Sum trafikk i alle bomsnitt var beregnet til 46 000 kjt/d (eksklusiv bomstasjonen i tunnelen). Sum trafikk observert i bomstasjonen etter åpning (inkludert lavtrafikk månedene juli og august) er rundt 50 000 kjt/d. I beregningene er det lagt inn en årlig trafikkvekst på 0,3 % i bompengerperioden. Dette er vurdert som konservativt, de siste 10 årene har trafikkveksten vært en del høyere.

El-biler er fritatt for betaling av bompenger. Det er rundt 40 000 el-bilpasseringer per måned i Harstadpakken. Inntektsbortfall på grunn av el-biler er i statistikken fra selskapet på rundt 0,5 mill. kr i året. Denne statistikken forutsetter full takst, og er reelt på rundt 200 000 per måned med snittbetaling per passering på 4,9 kr, og utgjør rundt 1,2 %. Det er mer enn det som var kalkulert, men største bortfallet gjelder månedsregelen og ikke el-biler.

Her er et kakediagram for november statistikken som den fremkommer fra driftsoperatøren:



### *Ny takst- og rabattsystem*

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) «Endring av Prop. 1 S (2015-2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv.» er målet reduserte driftskostnader og bedre brukervennlighet ved å foreta en gjennomgang av dagens takst- og rabattsystem. Det legges fortsatt til grunn en gruppering av kjøretøy fordelt på to takstgrupper. Regjeringen legger opp til en standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger, øke den generelle rabattsatsen for kjøretøy i takstgruppe 1 som er utstyrt med brikke fra 10 til 20 pst. I det nye systemet legges det ikke opp til brikkerabatt for kjøretøy i takstgruppe 2, som i all hovedsak er kjøretøy som omfattes av krav om obligatorisk brikke. Nytt takst- og rabattsystem fra 10 % til 20 % takstgruppe 1 vil (isolert sett) medføre takstendring i prosjektet rundt regnet til 14 kr og takstgruppe 2 til 22 kr (i dag 12,- og 24,-). Ved å øke taksten med 15 % medfører det teoretisk en økt inntekt på 5 % om lag 30 mill. kr over 15 år.

### *Statlig, fylkeskommunale og kommunale tilskudd*

Både bompenger og offentlige (statlige, fylkeskommunale og kommunale) midler vil være aktuelle finansieringskilder. For å finansiere hele pakken vil man måtte ha en takst på 21 kr, forutsatt at bare bompenger skal dekke det. Økte offentlige bidrag vil redusere den nødvendige taksten.

Det er lagt til grunn 180 mill. kr i statlig tilskudd. I tillegg inngår mva. rundt samlet på 70-90 mill. kr for kommunal og fylkeskommunal andel som en del av finansieringen, samt «friske» midler i bidrag fra Harstad kommune og Troms fylkeskommune på 50 mill. kr hver (ut over mva.-andelen).

### *Renter*

Det er bompengeselskapets ansvar å ta opp nødvendige lån og å sørge for rimeligst mulig lånefinansiering. Bompengeselskapene står fritt til å oppta alle typer lån så fremt det ikke er spesifikt angitt at en type låneopptak ikke er tillatt. Fra 2017 er lån unntatt regelverket for offentlige anskaffelser.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en beregningsteknisk rent på 5,5 pst. i finansieringsanalysen til nye bompengeprojekt for de første 10 årene, deretter 6,5 pst. Bruk av beregningsteknisk rente under 5,5 % første 10 år forutsetter inngått avtale for rentebinding før stortingsbehandling.

I beregningene er det lagt til grunn lavere rente enn beregningsteknisk rente i Prop. 119 S. Det er benyttet 1,4 pst. lånerente år 2015/2016, og som er iht. dagens lånebetingelser. For perioden 2018-2025 er det forutsatt ulik rentenivå på henholdsvis 3 og 4 pst. (ikke inngått avtale). Deretter er det lagt til grunn 6,5 pst. Det er byggelån inntil videre og det foreløpig ikke konvertert til vanlig lån med binding. Renterberegninger gir følgende økt bidrag:

- a) Med 1,4 % til og med 2017, 5,5 % 2018-2025 og 6,5 % etterpå: 20 mill. kr
- b) Med 1,4 % til og med 2016, 4,0 % 2018-2025 og 6,5 % etterpå: 70 mill. kr

Hvis man forlenger investerings- og byggeperioden til rundt 2024 vil man redusere rentebelastningen med låneopptak noe, og vil medføre 30-40 mill. kr i økt investeringsbidrag.

### *Månedstak fra 60 til 80 passeringer*

I Vegpakke Harstad er det innført et månedlig passeringstak. Det vil si at det er satt en øvre grense på 60 passeringer som det skal betales for innenfor en kalendermåned. Inntektsbortfallet på grunn av månedstaket utgjør rundt 13 % og i overkant av 2 mill. kr per måned.

Ved innføring av nytt takst- og rabattsystem for eksisterende bompengeprojekt skal omleggingen ikke føre til en kostnadsomfordeling mellom lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Det betyr at passeringstak og timesregel skal brukes i større grad for å kompensere for lokale rabatter. I tråd med gjeldende retningslinjer for passeringstak, legges det til grunn at passeringstaket ikke kan settes lavere enn 40 passeringer per måned for bompengoordninger med enveis-innkrevning.

Det er forutsatt utvidet bruk av passeringstak ved toveis-innkrevning fra 60 til 80 og i tråd med avsnittet ovenfor for å opprettholde et nivå som hindrer ytterligere inntektstap og kostnadsoverveltning på gjennomgangstrafikken.

Ved å øke passeringstaket fra dagens 60 til 80 i prosjektet vil det utgjøre i økt inntekt 12 % inklusiv ny takst- og rabattsystem når innkrevingsperioden er på 15 år.

#### *Bompengeperiode fra 15-20 år*

Hovedregelen for bompengeperioden er om lag 15 år, regnet fra det tidspunkt innkrevningen startet. Vi antar forlenget innkreving er en mulighet her, siden saken skal til Stortinget på nytt og det har oppstått en uforutsett situasjon.

Dersom det etter at innkrevningen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan selskapet etter søknad til Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Forlenget innkrevningstid fra 15 til 20 år, samt rentebetingelser som punkt a) ovenfor utgjør i økt bompengebidrag 250 mill. kr.

#### *Takstøkning*

Takstøkning er siste nødvendig tiltak for å nå 1 mrd. kr, og for å oppnå fullfinansiering av Vegpakke Harstad. Når alle nevnte parameterne er på plass vil vi måtte øke taksten med 2 kr for takstgruppe 1. Dette utgjør samlet en endring fra 12 kr til 16 kr inklusiv nytt takst- og rabattsystem.

#### *Garantiutvidelse for Harstad kommune og Troms fylkeskommune*

Dagens garantistillelse fra Harstad kommune og Troms fylkeskommune er på til sammen 745 mill. kr. En finansiering av merbehovet i Harstadpakken på 1,0 mrd. kr utløser et behov for utvidet garanti for bompengeselskapets lån til 1,25 mrd. kr. Endring fra opprinnelig garanti utgjør samlet 505 mill. kr, og som fordeles mellom Harstad kommune og Troms fylkeskommune.