

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sveinung Toft	FE - 202, FA - Q31, TI - &86	17/998

Saknr	Utval	Type	Dato
124/2017	Formannskapet	PS	28.11.2017
070/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Lokalpolitisk handsaming av forslag til delfinansiering med bompenger - Fv Masfjordnes - Duesund, Masfjordsambandet

Vedlegg:

Journalposttittel

Bompengesøknad Masfjordsambandet 2017 17 11

Dato

21.11.2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet vert delfinansiert med bompengar
2. Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels utrekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidreg med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i ein automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen på Duesundøy.
4. Bompengeperioden er avgrensa til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengetakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande forutsetningar tilsvarar dette 104-110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskøyretøy skal betala 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstreningslinjer vert det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.
7. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskriddingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
8. Dersom inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadane lågare enn forutsett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handhandling i god tid før innkrevjinga tek til.
9. Dersom det etter at innkrevjinga er igangsetting viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med

inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for naudsynte bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta

Statens Vegvesen har i nært samarbeid med Vegdirektoratet utarbeidd dokumentet: **Fv. 570 Masfjordnes – Duesund – Masfjordsambandet. Forslag til delfinansiering med bompengar. Grunnlag for lokalpolitisk behandling.** Dokumentet er dagsett 16.11.2017.

Dokumentet, sjå vedlegg, omtalar innleiingsvis prosjektet med bru over Masfjorden , med tilhøyrande tilkomstvegar, fortau. Brua er planlagt som hengebru med eit hovudspenn på 710 meter og ei total brulengde på 830 meter. Hengebrua er planlagt med to brutårn med høgde på Ca 110 meter. Planlagt seglingsløp er på 80 meters breidde og 30 meters høgde. For nærmare skildring vert det vist til reguleringsplanen for bru over Masfjorden.

Om prosjektkostnader i kap 2 står det følgjande i dokumentet:

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 vidare at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.»

I kap 3 står det om planar og vedtak.

I kap 4 står det mykje om ulike trafikkanalyser som er gjort og ein del om metodane som er nytta rundt desse vurderingane. Til slutt kjem Statens Vegvesen med følgjande faglege råd:

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 levere 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.

Deretter vert trafikkveksten framskrive, og denne er i tråd med tal for Hordaland etter rapport frå Transportøkonomisk institutt.

I kap 5 vert først nytteprinsippet og ulike bompengopplegg skildra:

- Forhandsinnkreving
- Parallellinnkreving
- Etterskotsinnkreving

Konklusjon i dokumentet vert at:

- For Masfjordsambandet skal det vera etterskotsinnkreving av bompenger i 20 år.
- Det må leggjast til grunn etablering av ein bomstasjon med tovegs innkreving på nordsida av brua (Duesundøya).

I kap 5.4 vert bompengetakstane drøfta, og det vert innleiingsvis vist til Stortinget si handsaming av Prop 1 S Tillegg 2 (2015-2016) der nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. Med utgangspunkt i drøftingar knytt til ferjetaksten og eit påslag på 40 % vert bompengetaksten om lag krone 88 for takstgruppe 1 (køyretøy til og med 6 meter). Ut frå dette vert det konkludert med at:

«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).»

Justering av takstane vert skildra slik:

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.»

I kap 6 vert finansieringsplanen skildra, og her står det mellom anna følgjande:

«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. Bompengebidraget 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	180,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Deretter i kap 6.1 vert følgjande moment drøfta knytt til bompengene og konkludert:

- Innkrevingsperiode – (20 år).
- Rente
- Innkrevingskostnader- (årlege kostnader på 3 millionar)
- Bompengebidrag (Brutto 300 millioner, netto 180 millionar)

Kommunale midlar:

Det vert og vist til at Masfjorden kommune har gjort vedtak om å bidra med krone 40 millionar, og det vert lagt til grunn at desse vert utbetalt med krone 10 mill. 2017 kroner i byggeperioden frå 2020 – 2023.

Fylkeskommunale midlar:

«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.

Prosjekt 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 fergeavløsningsmidler 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.

I tillegg må fylkeskommunen stilla garanti for eit maksimalt bompengelån på krone 250 millionar krone.

I kap 7 vert følgjande utbygging- og finansieringsplan vist i følgjande tabell:

	(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

I kap 8 vert handtering av utryggleik drøfta, og med spesiell vekt på korleis eventuell kostnadsauke skal dekkast inn. Det vert presisert at eventuell auke utover kostnadsramma (1,2 mrd) er fylkeskommunen sitt ansvar, og at eventuelle kostnadsreduksjonar skal fordelast etter prosentvis fordeling.

I kap 9 vert privat ferjedrift drøfta og konkludert med som uaktuelt.

Til slutt i kap 10 kjem Statens Vegvesen med si tilråding til kva vedtak Masfjorden kommune må gjera og kva vedtak fylkeskommunen må gjera for å få saka bompengesaka vidare til handsaming inn mot Stortinget. Dei 10 punkta er vist i nynorsktekst i rådmannen sitt framlegg til vedtak.

Vurdering

Kommuneplan for Masfjorden 2012 – 2024 vart vedteken i kommunestyret 31. mai 2012. Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er:

«Bru over Masfjorden innan 2020»

Prosjektet inneber å erstatte ferja mellom Sandnes og Duesundøy med ny bru, og få ferjefri kryssing av Masfjorden for fylkesveg 570.

Regionale og lokale konsekvensar av bruprosjektet er etter rådmannen si vurdering godt skildra i dokumentet , og at Masfjordbrua vil bli svært viktig for fleire kommunar og den daglege næringsaktiviteten til næringslivet i bu- og arbeidsmarknaden i Gulen/ Masfjorden.

Rådmannen meiner at dokumentet er godt gjennomarbeid, og har ingen merknad til trafikktiltala, prosjektkostnadane eller måten bompengane skal krevjast inn på med etablering av ein bomstasjon med tovegs innkreving på nordsida av brua (Duesundøya). Det føreslåtte takstsystemet med krone 88 for takstgruppe 1 og dobbel takst for takstgruppe 2 vil gje ei årleg bompengeinntekt på 15 millionar 2017 kroner, og det er viktig for å få på plass finansieringa.

Finansieringsplanen viser kva som skal til for å dekkja byggjekostnaden innanfor styringsramma på 1.2 mrd 2017-kroner. Rådmannen meiner at bompengesatsen viser at det vert eit stort løft for alle dei som skal nytta sambandet når brua er ferdig, men at dette er heilt naudsynt for å kunna realisera Masfjordsambandet. På bakgrunn av dette rår ein til at kommunestyret gjer vedtak i samsvar med tilrådinga frå Statens Vegvesen

Konklusjon

Rådmannen rår til at kommunestyret gjer vedtak i samsvar med tilrådinga frå Statens Vegvesen, slik det er vist i det vedlagde dokumentet dagsett 16.11.2017.

Formannskapet - 124/2017

FS - behandling:

Ordfører Karstein Totland orienterte om saka.

Saka vart drøfta.

Framlegg av vedtak vart samrøystes tilrådd til kommunestyret.

FS - vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet vert delfinansiert med bompengar
2. Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengbidraget er førebels utrekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidreg med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i ein automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen på Duesundøy.
4. Bompengerperioden er avgrensa til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengetakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande forutsetningar tilsvarar dette 104–110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208–220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskøyretøy skal betala 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretninglinjer vert det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.
7. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
8. Dersom inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadane lågare enn forutsett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengerperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handhandling i god tid før innkrevjinga tek til.
9. Dersom det etter at innkrevjinga er igangsetting viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for naudsynte bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Kommunestyret - 070/2017

KS - behandling:

Ordfører Karstein Totland orienterte om saka.

Framlegg til vedtak frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet vert delfinansiert med

bompengar

2. Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels utrekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidreg med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.

3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i ein automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen på Duesundøy.

4. Bompengerperioden er avgrensa til 20 år.

5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengetakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande forutsetningar tilsvarar dette 104–110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208–220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskøyretøy skal betala 50 pst av takstgruppe 1.

6. I tråd med nye takstretninglinjer vert det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.

7. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.

8. Dersom inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadane lågare enn forutsett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengerperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handhandling i god tid før innkrevjinga tek til.

9. Dersom det etter at innkrevjinga er igangsetting viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for naudsynte bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet