

NOTAT

Frå: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: Kystvegen Måløy – Florø AS
Dato: 5.4.2024
Tema: Vurdering av bompeng grunnlaget for Fv.614 Svelgen-Indrehus

Bakgrunn

Sivilingeniør Helge Hopen er engasjert av Kystvegen Måløy – Florø AS til ei vurdering av grunnlaget for ei eventuell delvis bompengefinansiering av vegprosjektet Fv. 614 Svelgen - Indrehus.

Grunnlag

Analysen er basert på oppdatering av tidlegare utførte analysar av trafikkgrunnlaget ved utbygging av Kystvegen Måløy- Florø, utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen AS:

- Trafikk- og finansieringsanalyse Måløy – Florø, 20 okt. 2010
- Trafikkanalyse Måløy – Florø, 20. nov. 2014
- Trafikkanalyse Måløy – Florø, 7. juni 2019

Trafikkanalysene er oppdaterte med nye trafikkstal og føresetnader for delvis bompengefinansiering.

Når det gjeld bompengeopplegget, er det lagt inn dei same prinsipielle føresetnadene som for bompengeprojektet E134 Røldal – Seljestad, det vert vist til Prop. 44S, Utbygging og finansiering av E134 Røldal – Seljestad.

Trafikkprognose

Trafikkmengd

Trafikkmengd på dagens Fv.614 mellom Svelgen og Indrehus er i dag ca. 750 ÅDT (Nasjonal vegdatabank, Statens vegvesen). Trafikktala byggjer mellom anna på utførte trafikktejingar frå Statens vegvesen, det vert vist til www.trafikdata.no.

Trafikkutvikling

Framtidig trafikkutvikling er uvis. I ein analyse av framtidens transportutvikling har Transportøkonomisk Institutt (TØI) utarbeid fylkesvise trafikkprognosar.

For gamle Sogn og Fjordande fylke er det reka med ei årleg vekst i personbiltransporten for lange reiser på ca. 0,7% årleg i perioden 2018-205.

Tabell 6.4 Beregnet årlig endring i trafikkarbeid for personbil i hvert fylke. Lange reiser. Prosent endring pr år. Beregnet ved NTM6.

Lange reiser	2018-2030	2030-2050	2018-2050
Østfold	1.67	0.91	1.20
Akershus	1.90	1.07	1.38
Oslo	1.74	0.95	1.25
Hedmark	2.69	1.15	1.72
Oppland	0.90	1.40	1.21
Buskerud	1.68	1.01	1.26
Vestfold	2.06	1.21	1.53
Telemark	1.29	0.85	1.02
Aust-Agder	1.79	1.19	1.42
Vest-Agder	2.46	1.43	1.82
Rogaland	2.46	1.31	1.74
Hordaland	2.05	1.37	1.62
Sogn og Fj.	0.91	0.51	0.66
Møre og Ro.	1.15	0.98	1.04
Sør-Trøndelag	1.65	1.22	1.38
Nord-Trøndelag	1.37	1.00	1.14
Nordland	1.20	0.90	1.01
Troms	0.21	0.74	0.54
Finnmark	0.67	0.60	0.63
Hele landet	1.66	1.10	1.31

Figur 1. Forventa vekst i personbiltransporten (TØI, rapport 1718/2019, Framtidens transportbehov).

I tillegg til den generelle trafikktutviklinga er det rimeleg å ta omsyn til sannsynlege, langsiktige verknader av å utbetre flaskehalsar langs det regionale vegnettet. Ny veg mellom Svelgen og Indrehus vil kunne gje insitament til ei meir positiv utvikling innan næringsutvikling og busetting enn situasjonen utan ny veg. Dette tilseier grunnlag for å leggje forventa framtidig trafikktutvikling noko høgare en dei fylkesvise prognosane.

Med dette som utgangspunkt er det føreset ei årleg trafikkkauke på 1,0% i bompengerperioden.

Trafikkavvising pga. bompenger

Bompenger vil erfaringsvis medverke til trafikkavvising og reduksjon i trafikkgrunnlaget samanlikna med «gratis» veg. Graden av trafikkavvising avhenger av fleire faktorar, mellom anna:

- Bompengetakst og rabattordningar
- Takstnivå samanlikna med innsparte transportkostnader
- Alternative vegruter
- Oppleving av tryggleik og køyrekomfort

For Fv.614 mellom Måløy og Florø er trafikkavvisninga vurdert på grunnlag av trafikkmodellering der effekten av bompengar er analysert.

Samstundes er det tatt omsyn til uvisse knytt til modellering av trafikkavvising, og faktorar som er med å påverke sannsynleg avvisingseffekt. Dette er i trafikkanalysane omtale som følger:

«Det er foretatt en modellberegning med bompenger og en gjennomsnittlig belastning på 40-50 kr. pr. kjøretøy i snitt på Rv. 614 sør for Svelgen, samt uendret takstzone på det nye ferjesambandet der mellomlegget går inn som bompengefinansiering. Beregningene viser en trafikkreduksjon på ca. 20% som følge av bompengene (vedlegg 1). Det er senere utført ytterligere modellberegninger som viser marginalt endret avvisning med takstnivå opp mot kr. 100,- i bomsnitt sør for Svelgen.

Fra tidligere beregninger med transportmodellen er det konstatert at beregningene er svært sensitive i forhold til trafikkavvisning pga. bompenger, Det er naturlig å foreta skjønsmessige vurderinger basert på erfaringer og vurdering av det lokale trafikk mønsteret som supplement til modellberegningene. En viktig faktor er å vurdere om trafikkstrømmene har alternative vegvalg. I dette området vil store deler av trafikkstrømmene ikke ha reelle vegvalg. Dette gjelder først og fremst lokaltrafikken til og fra kommunesenteret Svelgen og regionaltrafikken langs aksene Måløy-Florø/Førde/E39. Regional trafikk langs "diagonalen" Nordfjordeid/E39-Svelgen-Florø har imidlertid et alternativ vegvalg via E39, og det må påregnes noe avvisning for denne trafikkstrømmen.

Samlet vurdert korrigeres trafikkavvisningen i utgangspunktet til ca. -12%.»

Dei tidlegare vurderingane av trafikkavvising i trafikkanalysene av Kystvegen som skildra over er funnet rimeleg å leggje til grunn for oppdatert trafikkprognose. På denne bakgrunn er det foreset ei trafikkavvising på 12% av noverande trafikkmengd i etterfølgjande finansieringsanalyse.

Det vert tilrådd eit nivå på bompengetakstane som for dei fleste trafikantane vert lågare enn dei privatøkonomiske innsparingane ved å velje tunnel framfor dagens veg. Med dette vert risikoen for «trafikklekkasje» på gamal veg, minst mogleg.

Konklusjon

Trafikkføresetnadene for delvis bompengefinansiering med dette som følger:

Trafikkgrunnlag pr. 2023:	750 ÅDT
Trafikkgrunnlag pr. 2023 med bompengar:	660 ÅDT (12% trafikkavvising)
Årleg trafikkauke fram til opning av ny veg:	0,7% pr. år
Årleg trafikkauke etter opning av ny veg:	1,0% pr. år

Finansieringsanalyse

Bompengeopplegg

Det vert lagt til grunn same bompengeopplegg som i ny E134 Røldal-Seljestad:

- Etterskotsvis innkrevjing f.o.m. opning av ny veg
- Automatisk bomstasjon i tunnel
- 15 års bompengeperiode (nedbetalingstid)

Finansieringsføresetnader

Finansieringsføresetnadene vert i tråd med standard opplegg og tilsvarande som i ny E134 Røldal-Seljestad:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst. dei første 10 åra og deretter 2,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årleg takstauke: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 3 mill. 2024-kr.
- Innkjøp og etablering av bomstasjon, og fjerning av innkrevingsustyr og istandsetting av veg etter avslutta innkreving: om lag 6,5 mill. 2024-kr.

Takstnivå

Når det gjelder aktuelt takstnivå er det lagt opp til at takstane skal reflektere innsparingane som trafikantane får med ny veg.

For å få eit haldepunkt for innsparingane er gjort ei grov kalkyle av kva trafikantane vil spare ved ny veg på strekninga.

Det er tatt utgangspunkt i data om verdsetting av innspart tid frå rapport 2019/53, Vista Analyse om tidskostnadar for samfunnsøkonomiske analysar av transportprosjekt.

Tabell 1. Verdsetting av innspart tid basert på timeprisar frå rapport 2019/53, Vista Analyse.

Reiseføremål	Tidskostnader (kr./time)	Andel
Reiser i arbeid	480	30 %
Reiser til/frå arbeid	165	30 %
Fritidsreiser	103	40 %
Snitt	235	100 %

Vista Analyse opererer med ulike timeprisar for ulike reiseføremål. Basert på estimat på fordeling av trafikken på reiseføremål, gir dette ei samla gjennomsnittleg verdsetting av innspart reisetid på ca. 235 kr./time. Det er lagt til grunn 1,3 personer pr. bil i snitt.

Når det gjeld privatøkonomiske innsparingar i køyretøykostnader, er det tatt utgangspunkt i gjeldande satsar i Statens regulativ pr. 1.1.2024 på 4,90 kr. pr. km.

Dette gir følgjande estimat på privatøkonomiske innsparingar ved ny veg (for personbiltrafikken):

Tabell 2. Grovt estimat på innsparte køyre- og tidskostnader for trafikantane (personbiltrafikken).

Kostnadselement	Innsparing	Kostnad	Innsparte kostnader (kr)
Køyrekostnader	8,5 km	4,90 kr/km	42
Tidskostnader	11 min.	235 kr/time	58
Sum			99

Innsparingane er rekna til ca. 100 kr. i snitt pr. personbil. I tillegg til dei økonomiske innsparingane, er det rimeleg å leggje inn eit tillegg for betre køyrekomfort og følelse av tryggleik.

Samla vurdert er ei bompengekostnad på omlag 120 kr. pr. for lette køyretøy vurdert å reflektere innsparingane/gevinstane for trafikantane. Dersom dei fleste trafikantane får ein reell bompengekostnad lågare enn dette nivået, er det ikkje venta vesentleg trafikkavvising, dvs. køyring på eksisterande veg. Lågare kostnad enn 120 kr. pr. passering kan med dette gi dei fleste trafikantane oppleving av at nytten står i forhold til kostnadene, som er positivt for haldninga til eit eventuelt bompengeprojekt.

Med dette som utgangspunkt er det lagt til grunn ein grunntakst på kr. 150 for personbil (taksgruppe 1) og 375 kr. for tungtransport (takstgruppe 2, tilsvarande 2,5 gangar høgare enn lett bil. På E134-prosjektet er takstnivået for tunge køyretøy 3 gangar høgare enn lett bil). Prisnivå på føresette takstar er 2024, og årleg justering av takstnivået frå 2024 er 2,5%.

Som for E134 Røldal-Seljestad er det føreset 20% rabatt for personbilar med brikkeavtale. Det betyr ein reell pris på kr. 120 pr. passering for personbiltrafikken med fossilbilar.

I rekneeksempelet under er det lagt inn 50% rabatt for personbilar med nullutsleppskøyretøy, dvs. ein reell pris på kr. 75 pr. passering. Det er føreset 40% nullutsleppskøyretøy for personbiltrafikken, og 20% andel utan brikke (utan rabatter).

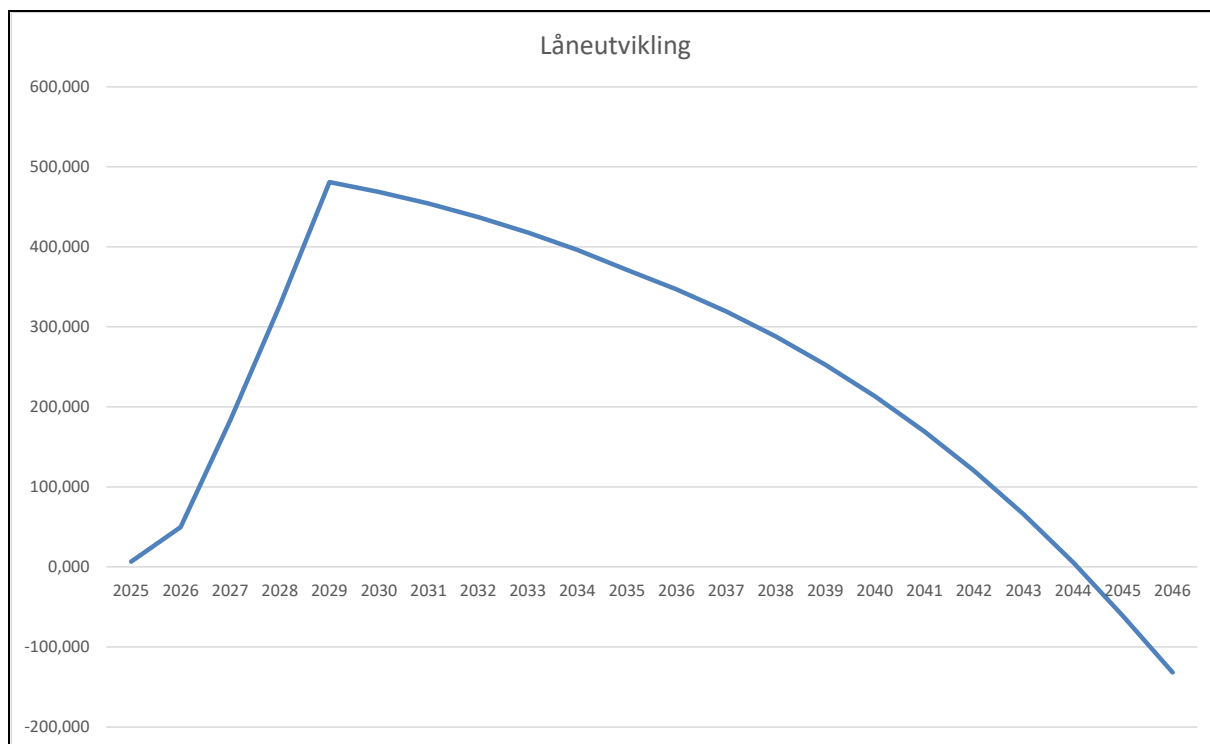
Samla gir dette ein snitt nettoinntekt på ca. kr. 140 pr. køyretøypassering.

Analyse

Finansieringsanalysen byggjer på føresetnader som skildra over.

I eit rekneeksempel med byggjestart i 2026 og 4 års byggjetid, vil det vere grunnlag for å ta opp eit bompengelån på om lag 400 mill.2024 - kr.

Figuren under viser låneutviklinga med nedbetalingsperiode på 15 år:



Figur 2. Låneutvikling ved eit bompengelån på 400 mill. 2024 kr. til utbygging av Svelgen – Indrehus.

Risiko og uvisse

Finansieringsanalysen er usikker, og endra føresetnader kan gje andre konklusjonar.

Det er uvisse med trafikkgrunnlaget, men samstundes er det lagt til grunn konservative renteføresetnader, nettopp for å ta omsyn til eventuelle svikt i inntektsgrunnlaget.

Den største risikofaktoren vurderast å vere potensiell svikt i føresett nettoinntekt pr. køyretøy. Dette kan til dømes skje dersom eigar av bompengesystemet ikkje justerer takstnivået i tråd med føresett prisstigning, eller at rabattordningane vert gunstigare enn føresett. I tillegg vil ei eventuell raskare omstilling til auka bruk av nullutsleppskøyretøy gje lågare snittinntekt pr. passering.

Som eksempel er det rekna på eit scenario der 70% av personbiltrafikken er nullutsleppskøyretøy og berre 10% er utan brikke (utan rabattar). Dette gir ein reduksjon i bompengebdraget til ca. 350 mill. 2024 kr.

Konklusjon

Bompengeanalysen syner at det kan være grunnlag for eit finansielt bidrag på opp mot 400 mill. 2024 kr. til delfinansiering av Fv. 614, Svelgen – Indrehus. Med å ta omsyn til uvisse/risiko er bompengebidraget vurdert å kunne vere mellom 350 og 400 mill. 2024-kr.

Dette representerer eit bompengebidrag på 30% - 35% av anleggskostnadene (ekskl. mva) dersom ein legg til grunn tilrådd kostnadsramme i sak 2020/45793-1 hos Vestland fylkeskommune (1,43 mrd.kr. inkl. mva.).

Ideelt sett er det tilrådd ein delfinansiering med bompengar på ca. 50% av totalkostnadene, men dette er ikkje eit krav.

Ein delfinansiering på ca. 30% - 35% er vurdert som eit rimeleg godt bidrag. Med ein føresetnad om eit bompengenivå som reflekterer innsparingane for trafikantane på ein god måte, vil det ikkje vere reelle omkøyringsveggar som kan gje vesentleg trafikklekkasje, og trafikantane vil oppleve at nytten står i forhold til kostnadene.

Eit lågare takstnivå vil gi større tryggleik for å unngå trafikklekkasje og høgare nytte/kostnad for trafikantane, men vil gje noko lågare bompengebidrag. Val av bompengenivå og dermed bompengebidrag kan styrast av prosjekteigar.

Samla sett er prosjektet vurdert som godt egna for delvis bompengefinansiering.