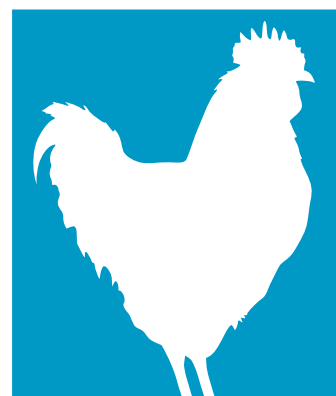
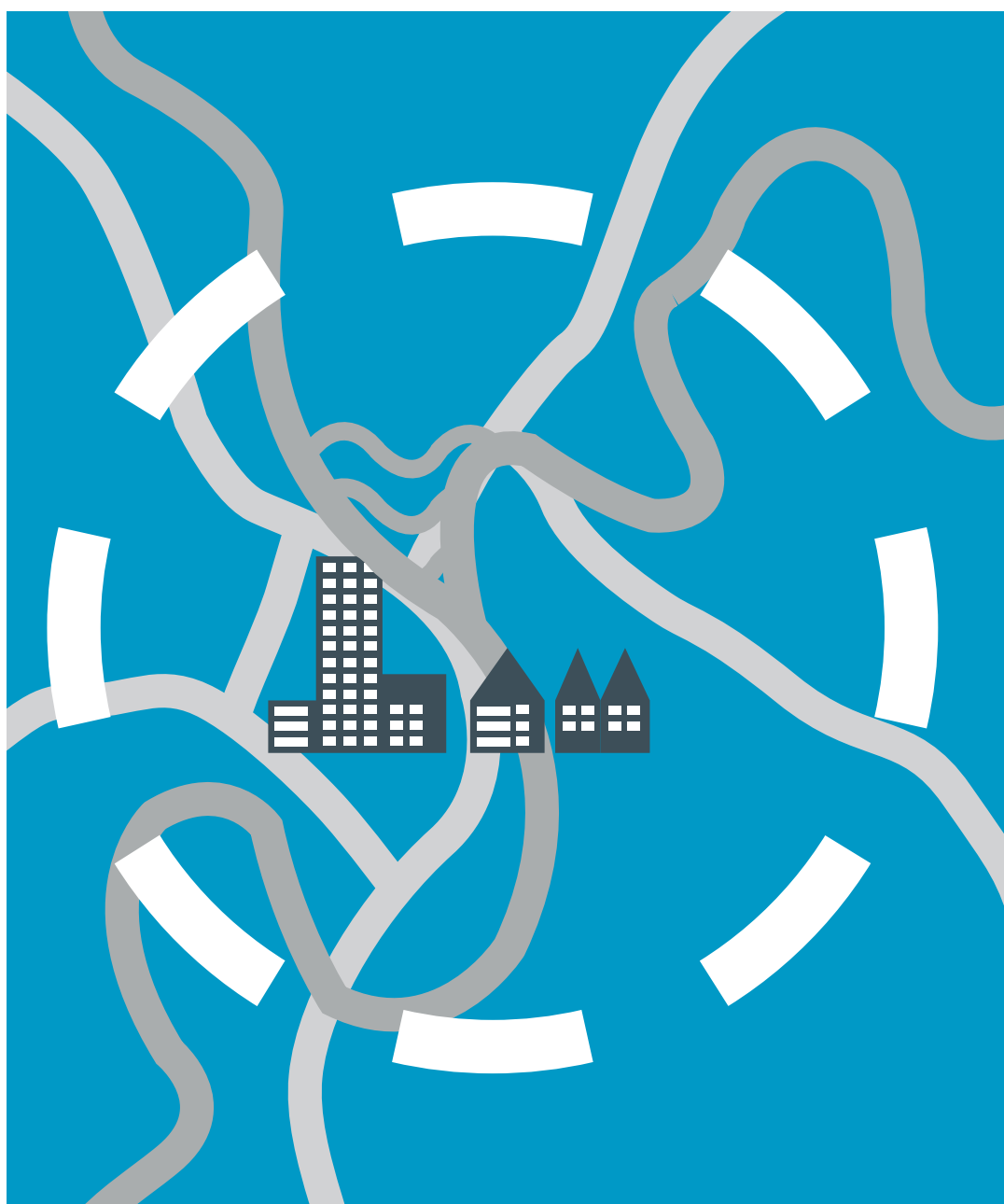




Statens vegvesen

Arbeidsnotat

Finansiering av konsepter



Finansiering

Fra: Sæterdal Eli
Sendt: 9. januar 2015 12:39
Til: Grann Siv Linette
Kopi: Ramslien Rolf David
Emne: Bompenger - Hønefoss.

Hei!

Kortversjonen: Alle konseptene lar seg finansiere med bompenger.

Litt lengre versjon:

Det å få anledning til å bruke bompenger til drift av kollektiv er ikke bare-bare. Jeg har forutsatt noe offentlige bidrag i beregningene. Dette kan sikkert bokføres dithen at dette tas gjennom ordinære fylkeskommunale bevilgninger til kollektiv dersom man ikke får anledning til dette. Dette må i så fall tas ut av bompengeproven men kan selvsagt være en del av konseptet likevel.

K1+

I henhold til trafikkberegningene vil samlet trafikk kunne bli 30600 kjt/døgn gjennom bomstasjonene i 2024 og 33000 kjt/døgn i 2040. Det er forutsatt jevn økning i trafikken mellom 2024 og 2040.

Samlet kostnad for konseptet er 760 mill. kr. Det er forutsatt bygging i 2020–2024 med lik sum hvert år og innkreving fra 2020 og fremover (dette er såkalt parallellinnkreving).

Driftskostnadene er satt til 3 mill. årlig pr bomstasjon. Dette er en rimelig standard forutsetning (det kan være de er satt litt lavt, men det har ingen betydning for konklusjonen). Det er forutsatt 5 bomstasjoner. Trafikken i perioden 2020–2023 er satt lik trafikken i 2024 (forenkling, men har liten betydning for hovedresultatet). Renta er satt til 5,5 % årlig.

Takstene er 15 kr i lavtrafikk og 30 i rush. Har antatt dobbel takst for tunge. Det vil være gjennomsnittstaksten som har betydning for inntektene. En del passeringer vil være gratis, noen rabatterte osv. I Kristiansand er takstene 14 kr i lavtrafikk og 21 kr i rush.

Gjennomsnittstaksten er 11,5 kr i henhold til regnskapene. Det antas at gjennomsnittstaksten pr passering i Hønefoss er 14 kr. Takstene følger prisstigningen som for enkelthets skyld er satt til 2,5 %.

All investering i veger er mva-pliktig, men kommuner og fylkeskommuner kan gitt en del vilkår få tilbakeført mva for investeringer. Dette kan de i prinsippet bruke på hva de vil, men jeg forutsetter nå at de brukes til veginvesteringer (det er ikke sikkert at dette holder). Det er forutsatt 20–25 % kommunalt/fylkeskommunalt bidrag som kommer parallelt med investeringene – så kan det sikkert markedsføres på hvilken måte man vil.

Gitt forutsetningene vil bomstasjonene stå i maks 7 år (2020–2026) før investeringene er nedbetalt og bomstasjonene kan tas ned (forutsatt at det eneste formålet er å betale investeringer).

K2

Samlede kostnader er 1760 mill. kr. Med 5 års anleggstid og parallelinnkrevning vil renteutgiftene kunne bli for høye til at regnestykket går i hop. Det forutsettes fortsatt 12 års byggetid og bygging og innkreving fra 2020. Trafikken i 2024 er 30500 og 32800 i 2040. Det er samme forutsetninger vedrørende rente, driftskostnader, takster og gjennomsnittstakster, kommunale og fylkeskommunale bidrag m.m.

Gitt forutsetningene vil bomstasjonene måtte stå i 15 år som er maksimalt av hva de kan stå gitt de føringer som gjelder.

Dette er nesten slik at man bygger for de pengene som kommer inn etter hvert som de kommer inn.

K3

Samlede kostnader er 2086 mill. kr. Tilsvarende som med K2 vil 5 års anleggstid kunne gi for høye rentekostnader. Det er forutsatt 12 års byggetid og bygging og innkreving fra 2020. Trafikken i 2024 er forutsatt å være 37700 i 2024 og 40100 i 2040. Samme øvrige forutsetninger som for K2 med hensyn på rente, takster, off bidrag m.m. Gitt forutsetningene vil bommene måtte stå i 14–15 år.

Det er nok kanskje en drøss mer eller mindre implisitte forutsetninger jeg har glemt å nevne. Hovedpoenget er at dette ser greit ut – frem til man finner ut at man skal doble investeringene og halvere takstene og redusere antall bomstasjoner... Jeg har heller ikke gjort noen følsomhetsvurderinger.

Eli



Statens vegvesen

