



**Bymiljøpakken**

Økonomi oversikt

## Innhold

1. Innledning.....	3
2. Status på kostnader.....	4
2.1 Oversikt.....	4
2.2 Usikkerhetsmomenter.....	4
3. Status på inntekter .....	5
3.1 Bompenginntekter.....	7
3.2 Usikkerhet.....	8
3.3 Likviditetsbeholdning .....	9
4. Oppsummering.....	9

# 1. Innledning

I styringsgruppemøtet juni 2018 ble det bedt om å få en økonomisk gjennomgang av Bymiljøpakken i sin helhet både på kostnads- og inntektsside.

Status for kostnadene presentert i dette notatet er basert på siste tertial rapportering for T1. Total kostnader er på 32,1 mrd. 2018-kr. På inntektsside bidrar bompenginntektene med den største delen. Statlig bidrag fra byvekstavgift sikrer midler til Bussveien med 50 pst., programområde tiltak på riksveg og belønningsmidler til drift kollektiv og mobilitetstiltak. I tillegg inkluderer NTP 2018-2029 midler til E39 prosjektene. Fylkeskommunale midler (MVA- refusjon) utgjør resten av finansieringsrammen.

Totalt estimerte inntekter er på 35 mrd. 2018-kr.

Både inntekter og kostnader er estimerte tall som har en viss usikkerhet. I dette notatet presenteres status per i dag samt usikkerhet og effekter på det totale bildet.

Oversikten over kostnader per prosjekt og finansieringskilder er presentert i følgende tabell:

**Tabell 1:**

Prosjekt	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Finansieringsrammer			
		Statlige midler (NTP)	Statlige midler (Byvekstavgift)	Bompenger	Fylkeskommunale midler
Sykelstamvegen	1,4		1,3*		
Bussveien	10,8		5,4	5,4	
TKV (Eksl. Bussveien)	1,4			1,4	
E39 Smiene – Harestad	3,4	1,4		2,0	
E39 Hove – Ålgård	3,6	1,6		2,0	
Bomstasjoner 38 STK	0,1			0,1	
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	0,8			0,8	
Kollektivtiltak	3,5			3,5	
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse	0,4			0,4	
Sekkepost**	3,3			3,3	
Drift kollektiv	3,3		0,8	2,6	
Planlegging Sandnes øst	0,1			0,1	
<b>Total prosjektkostnader</b>	<b>32,1</b>	<b>3,0</b>	<b>7,5</b>	<b>21,7</b>	
Ikke øremerkede midler	2,9			1,3	1,5
<b>Totalt</b>	<b>35,0</b>	<b>3,0</b>	<b>7,5</b>	<b>23,0</b>	<b>1,5</b>

\*Statlige midler til programområdetiltak på riksveg er i handlingsprogram for Bymiljøpakken 2018-2021 prioritert til sykkelstamvegen. Finansiering av sykkelstamvegen skal håndteres i reforhandling av Byvekstavgiften.

\*\* Sekkepost til kollektiv, sykkel, gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak

Ikke øremerkede midler utover prosjektkostnader er på 2,9 mrd. Av disse 0,9 mrd. er overførte midler fra Nord-Jæren pakke.

## 2. Status på kostnader

### 2.1 Oversikt

Som vist i tabellen over er total kostnadene på 32,1 mrd. 2018 kr. Dette er basert på kostnader fra første tertial 2018 og har ikke oppdatert framdriftsplan. Statens vegvesen vil presentere de siste oppdateringer for framdrift og kostnader per andre tertial i neste styringsgruppemøte den 28. september.

De største prosjektene har gjennomgått en fullstendig kostnadsvurdering og foreslått mulige kostnadsreduksjoner.

Kostnadsoversikt i tabell 2 viser totale investeringer som reflekterer kostnadsrammer prosjektene skal jobbe mot.

**Tabell 2**

Prosjekt Mill 2017-kr	Usikkerhet	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Usikkerhet i Mrd. 2018-kr	
			Min	Max
Sykkelstamvegen	10 %	1,36	1,2	1,5
Bussveien	21 %	10,8	8,6	13
TKV (Eksl. Bussveien) <sup>1</sup>	10 %	1,4	1,3	1,5
E39 Smiene – Harestad	NTP	3,4		
E39 Hove – Ålgård	NTP	3,6		
Bomstasjoner 38 STK	10 %	0,12	0,11	0,13
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	40 %	0,8	0,5	1,1
Kollektivtiltak	40 %	3,5	2,1	4,9
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	40%	0,4	0,2	0,6
Programområdetiltak		3,3		
Drift kollektiv		3,3		
Planlegging Sandnes øst		0,1		
<b>Totalt</b>		<b>32,1</b>	<b>28</b>	<b>37</b>

### 2.2 Usikkerhetsmomenter

#### Framdrift

Det er forventet en del endringer på tidsplan spesielt på Bussveien som skal oppdateres. Dette kan ha konsekvenser på likviditetsbeholdning per år og finansieringsbehov.

#### Usikkerhet i kostnader

Selv om prosjektene har vært gjennom en kostnadsvurdering, er det fortsatt usikkerhet i kostnader spesielt på prosjektene som er på tidlig planleggingsfase der reguleringsplanlegging har ikke startet og løsninger er ikke bestemte.

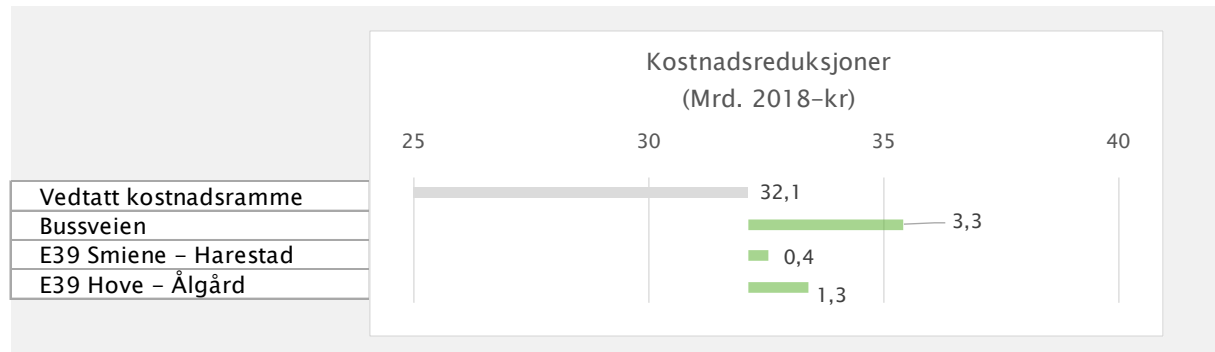
<sup>1</sup> På Transportkorridor Vest er inkludert kostnad på 1,4 mrd. 2018 kr, for riksveg og fylkesveg eksklusiv bussveidelen. Dette fører til at total kostnaden på riksveg er på 2 971 mill. kr som er under styringsmålet, hvor 2 230 mill. kr. Bussvei, og 741 mill. kr. tungbilfelt.

For eksempel, på Bussveien er gjennomsnitt kostnadsusikkerhet på cirka 20%. De fleste planer er i tidligfase og har en usikkerhet på 40%, mens andre som er ferdig regulert og har vært gjennom mer detaljer kan ha en usikkerhet på 10%.

Etter at byggekontrakt er utdelt det kan også være risiko for kostnadsøkning på grunn av uforutsigbare faktorer. Denne risikoen er ikke inkludert i estimatene. God prosjektkontroll og tett dialog med entreprenører er svært viktig for forhindre uforutsigbare situasjoner.

Fra forrige styringsgruppe møte den 14. Juni, ble det presentert følgende kostnadsreduksjoner på de største prosjektene:

**Graf 1**



På E39 Smiene–Harestad vedtok Stavanger bystyre 18 juni 2018 en løsning med lang kulvert som har en kostnadsramme høyere enn styringsmålet.

Statens vegvesen skal sammen med kommunen jobbe videre med å se på muligheter for kostnadsreduksjoner med mål om å finne løsninger for prosjektet på lokalt nivå.

På E39 Hove-Ålgård er kostnadene redusert fra 4,9 mrd. 2018-kr til 4,1 mrd. Det er mulig å komme ned til styringsmålet 3,6 mrd. med et nytt alternativ for vegtrasé fra Figgjo/Håland til Bråstein. Alternativet innebærer imidlertid en endring i forhold til godkjent kommunedelplan.

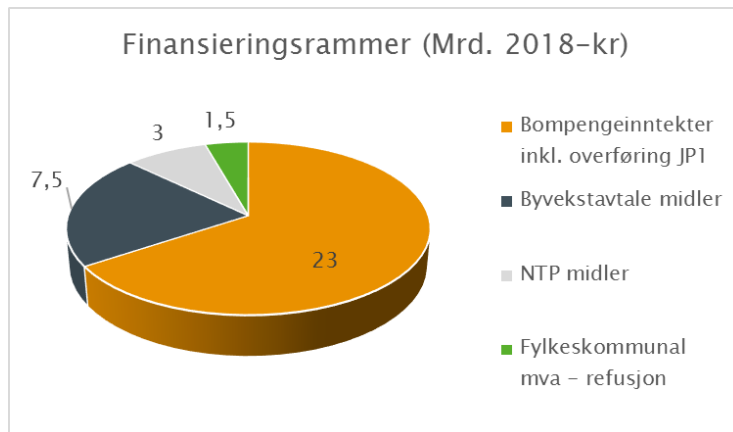
Konsekvenser for fv. 505 Tverrforbindelsen: Det behandles nå en prinsipp sak i Utbyggingspakke Jæren. Her er det en potensiell usikkerhet angående overføring av prosjekt og felles timesregel.

### 3. Status på inntekter

Finansiering av Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler. Total økonomisk ramme er på 35 mrd. 2018 kr.

Følgende graf viser fordeling av finansiering ifølge kilden:

**Graf 2**



Under omtales finansieringsopplegget for Bymiljøpakken:

### Statlige midler

Staten bidrar med midler til Bymiljøpakken som omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029 og i byvekstavtale 2017 - 2023. Byvekstavtalen er basert på rammer og prioriteringer gitt i NTP 2014 – 2023.

Det pågår reforhandling av byvekstavtalen fra våren 2018 som kan medføre endringer.

Følgende prosjekter i Bymiljøpakken er prioritert med statlige midler gjennom NTP 2018-2029 i perioden 2024-2029:

Mill 2018-kr	Statlig bidrag NTP	Bompenger	Total
E39 Smiene – Harestad	1377	2018	3395
E39 Hove – Ålgård	1581	2040	3621

Transportkorridor vest omtales i NTP med 700 mill. 2017-kr finansiert med bompenger for riksvegdelene utenom Bussveien.

Staten bidrar gjennom byvekstavtalen med:

	Mill 2018-kr
Statlig bidrag Bussveien 50%	5400
Statlig bidrag programområdetiltak på riksveg	1326
Statlig bidrag belønningsmidler - drift kollektiv	770

1326 mill. 2018 kr til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen.

50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i byvekstavtalen (5,4 Mrd. 2018-kr)

770 mill. kr i belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk på Nord-Jæren fordelt som følger:

170 mill. kr. i 2017 og 100 mill. kr per år i perioden 2018-2023.

### Fylkeskommunale midler

I Bymiljøpakken inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på cirka 1,5 Mrd. kr

Refundering av midlene skjer foreløpig løpende etter utførte kostnader. Bussveien vil ha den største delen av disse midlene som utgjør cirka 0.9 mrd. kr. MVA refusjon gjelder ikke for grunnvervs kostnader. Mulige omklassifiseringer kan medføre endringer.

## Bompenger

Overførte midler fra dagens Nord-Jæren pakke er 927 mill. 2018 kr.

Det er i Prop. St 47S (2016 – 2017) beregnet at brutto bompenginntekter vil bli om lag 26,5 mrd. 2018-kr. Fratrasket innkrevingskostnader, drift av bompengeselskap og finansieringsutgifter gir dette et netto bompengebidrag til prosjekt og tiltak innenfor Bymiljøpakken på ca. 22 mrd. 2018-kr.

## 3.1 Bompenginntekter

### Brutto inntekter

Bompengepotensialet er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Innkrevingsperiode: 15 år fra 2018
- Lånerente: 5,5 prosent de første 10 årene, deretter 6,5 prosent
- Lån basert på tidlig investering
- Årlige innkrevingskostnader: 170 mill. 2018-kr
- Nullvekst i personbil
- Trafikkavvisning: 10%
- Elbilandel: 5%

Det forutsettes 5% elbil som har betalingsfritak og 15% næringslivstransport. Rabatt, timesregel og passeringstak er også inkludert i beregningene.

### Driftskostnader:

Forutsetningene for beregning av drift- og innkrevingskostnader er basert på om lag 218 500 kjøretøy per dag. Total årlig kostnad er på 170 mill. 2018 kr, dvs. 2 kroner per passering. Dette er et høyt nivå i forhold til driftskostnader i dagens bompengoordninger som i gjennomsnitt er på 1,31 kroner i 2016 ifølge Statens Vegvesen sin rapport<sup>2</sup> om bompengeselskapenes drift i 2016.

Kostnadene inkluderer lønnskostnader, administrasjonskostnader og innkrevingskostnader<sup>3</sup>.

Med en ny ordning på Nord-Jæren og dobbelt så mange bomstasjoner et det antatt at nivået per passering vil øke noe. I Prop. 47S er det tatt høyde for at disse kostnadene kan bli høyere enn dagens erfaringstall.

### Finansieringskostnader

Finansieringskostnader er rentekostnader forutsatt at Bymiljøpakken tar opp lån ved tidlig investering. Det er lagt til grunn en lånerente på 5,5 % de første 10 årene, deretter 6,5%. Dette er høyt i forhold til rentenivået som gjelder i dagens lånemarked, men det er fra sentralt hold lagt føringer om at nøkterne forutsetninger skal legges til grunn for denne type beregningene. Dette er de vanlige forutsetningene som legges til grunn for bompengeprojekter.

Totale finansieringskostnader over 15 år er om lag 1,9 Mrd. 2018-kr.

Bymiljøpakken har ikke lån per i dag. Ved et likviditetsbehov, vil lån bli vurdert i henhold til Prop. 47S.

---

<sup>2</sup> Rapport: [Statens vegvesen Bompengeselskapenes drift i 2016](#)

<sup>3</sup> Innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utsteder kostnader og tilsvarende.

## 3.2 Usikkerhet

Usikkerheten på inntektssiden er hovedsakelig knyttet til trafikk tall. Den største faktoren er nivå på trafikk avvisning. En trafikkavvisning med 5% vil påvirke inntektene med 2 mrd. i forhold til antatte trafikk tall.

Elbilandel har også en betydelig effekt. Med en økning til 10% andel vil inntektene reduseres med cirka 2,1 mrd. i løpet av 15 år.

Trafikk tall fra bompengeselskapet Ferde etter oppstarten vil vise faktisk grunnlag for inntekstberegning.

### Driftskostnader:

Forutsatt driftskostnader i Bymiljøpakken er veldig nøkterne og betydelig høyere enn faktiske 2016 tall. Med ny organisering av bompengesektoren i fem regionale bompenselskap er det forventet en mer kostnadseffektiv og kundevennlig innkreving. Derfor er det rimelig å si at vi forventer en reduksjon på drift- og innkrevingskostnader. Det er stor sannsynlighet for at vi oppnår 20% lavere innkrevingskostnader. Dette vil gi en forbedring i nettoinntekter med om lag 0,5 mrd. og 1,7 kroner nivå per passering.

Nye teknologiske løsninger som vegprising med GPS kan også bidra til effektivisering av drift. Løsningene er ikke klare til innføring per i dag.

### Finansieringskostnader

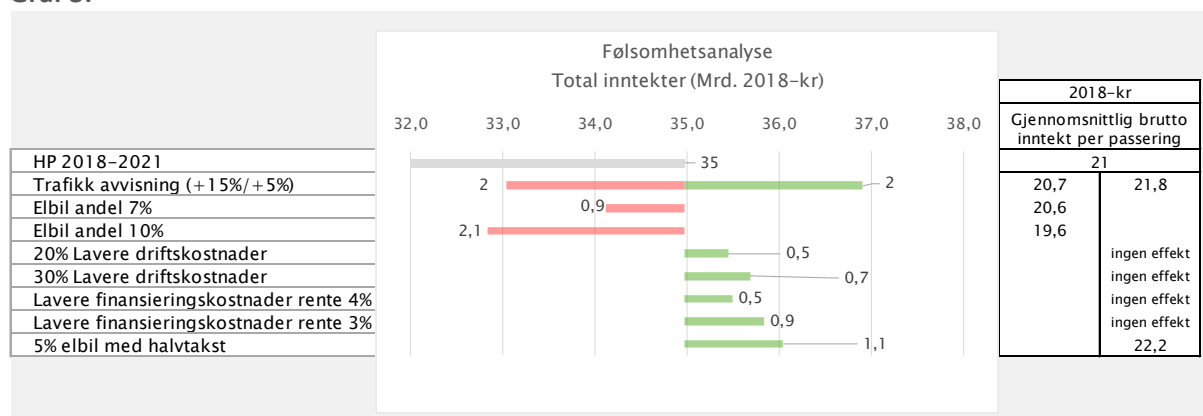
Den største usikkerheten er knyttet til lånerente nivå. Bymiljøpakken har antatt i beregningene 5,5% lånerente de første 10 årene. Dette er veldig nøkternt og mye høyere enn dagens rente.

En rente nivå på 3% vil nesten halvere finansieringskostnader og gi cirka 0,9 mrd. lavere kostnader. Jo tidligere er låneopptak, jo høyere er finansieringskostnader.

Det er antatt lån ved tidlig investering som fører til høyere kostnader. Framdriftsplaner per i dag peker på at det vil ikke bli behov til ekstra likviditet så tidlig.

Følgende graf viser effekten av forskjellige scenarier på total inntekter i tillegg til konsekvenser på gjennomsnittlig inntekt per passering.

Graf 3:

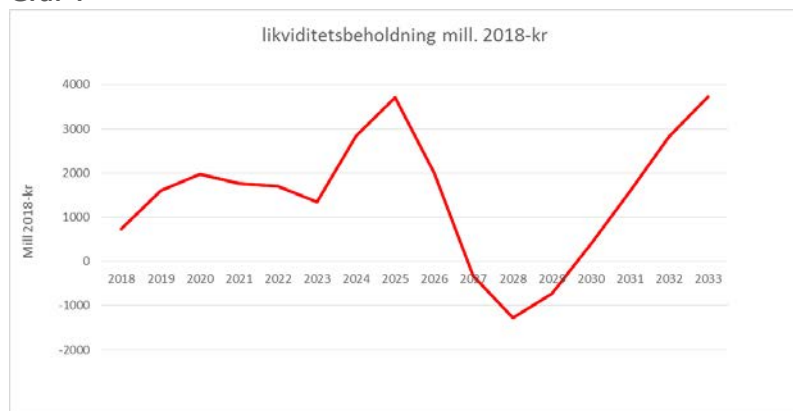




### 3.3 Likviditetsbeholdning

Per nå har vi tidsplan fra handlingsprogram 2018-2021 og tertialrapport T1 som vises i følgende graf:

Graf 4



Bussveien er den største investeringen, og den har høyest aktivitet fra 2021-2023. Ifølge handlingsprogram i Bymiljøpakken 2018-2021 kommer E39 vegprosjektene fra 2024 som gjør at vi har en likviditetsbehov i 2027 og 2028.

Vi forventer endringer som følge av forsinket planer på grunn av omfattende kostnadsvurderinger. Dette kan på en måte påvirke positivt likviditetsbeholdning men ikke optimal framdrift.

## 4. Oppsummering

I alle store investeringsprosjekter er det en viss usikkerhet både på kostnads- og inntektssiden. I en videre usikkerhetshåndtering må Bymiljøpakken være forberedt på forskjellige scenarier som kan påvirke økonomien. Notatet viser omfanget og hoved faktorer som har størst effekt på inntekter og kostnader.

Gjennomgangen viser at vi er på trygg grunn og risiko porteføljestyremessig er håndterbar. Dette kan gi muligheter, men det er viktig å presisere at det er stor usikkerhet på inntekts- og kostnadssiden.

I følge analysen har prosjektene en gjennomsnittlig usikkerhet på cirka 14% som gjør at total kostnadene kan variere mellom 28 mrd. 2018 kr og 37 mrd. 2018 kr. En økning på cirka 5 mrd. fra kostnadsramme vi har i dag kan håndteres i porteføljen dersom for eksempel finansieringskostnader halveres.

På inntektssiden er risikoen for lavere inntekter aktuelt dersom elbilandel og trafikkavvisning blir høyere enn antatt. På den andre siden, så er det en stor potensial ved reduserte drift- og finansieringskostnader.

En evalueringsrapport skal lages etter ett års drift for å analysere trafikale og økonomiske effekter av innføringen av tidsdifferensierte bomtakster på Nord-Jæren.

Bompengetakstene skal evalueres og eventuelt justeres innen ett års drift, slik at forutsatt gjennomsnittstakst på 20 kr i 2016 prisnivå per passering opprettholdes slik det er vedtatt i Prop. 47S.