



# Statens vegvesen

## Notat

**Til:** Styringsgruppen for Bymiljøpakken

**Saksbehandler:** Kristian Bauge, Sigmund Solberg, Åshild Slåttå Watn og Alberte Marie Ruud

**Fra:** Statens vegvesen Region vest og Vegdirektoratet

**Tlf saksbeh.**

**Kopi til:**

**Vår dato:** 25. september 2019

## Notat om konsekvenser av lokalt forlik – Bymiljøpakken for Nord-Jæren

Som følge av regjeringens bompengeforlik 23. august 2019 har de lokale partene kommet til enighet om en skisse for et endret bompengeopplegg for Nord-Jæren. Det lokale forliket ble presentert på en pressekonferanse med ordførerne og fylkesordføreren 4. september 2019.

Forliket innebærer behov for beregninger og faglige vurderinger for å komme fram til et endelig bompengeopplegg som det er lokalt enighet om.

I notatet har Statens vegvesen belyst følgende:

- Potensielle bompengeinntekter med lokalt forlik
- Økonomiske konsekvenser av en eventuell tretimesregel
- Trafikkutvikling og oppnåelse av nullvekstmål

Regjeringens bompengeforlik og skissen for endret bompengeopplegg er lagt til grunn.

I beregningene er det derfor forutsatt at rushtidsavgiften blir fjernet og at det er halv takst for elbil.

Inntekter og nullvekstmål er beregnet fram til 2033.

## Hovedpunkter

- Bomtakster uten rushtidsavgift og med halv takst for elbil gir et inntekspotensial på mellom 9,8 mrd. og 13,1 mrd. kroner i perioden fra 2020 til 2033.
- Stortingsproposisjonen forutsatte 27 mrd. kroner i bompengeinntekter over en 15 årsperiode.
- Den økonomiske rammen for Bymiljøpakken vil være mellom 23 og 26 mrd. kroner over en 13-årsperiode med de nye beregningene av bompengeinntekter og det statlige tilbudet som er lagt fram i reforhandlingene av byvekstavtale. I tillegg kommer økt statlig bidrag som følge av bompengeforliket. Dette beløpet er ikke endelig avklart.

- Prisjustering av takster har stor påvirkning på bompengainntektene. Dette har også stor betydning for å dempe trafikkveksten. Dersom takstene ikke blir prisjustert, blir de i realiteten redusert med 20 % – som igjen betyr trafikkvekst.
- Byvekstavtalen – og de statlige midlene som inngår i denne – innebærer en forpliktelse om å nå nullvekstmålet. Trafikkveksten i bomsnittene er forventet å øke mellom 0,8 og 1 % uten andre tiltak enn å gjennomføre det som inngår i Bymiljøpakken. Det betyr at det må gjennomføres ytterligere tiltak.
- En kombinasjon av parkeringsrestriksjoner, redusert kollektivtakst og sterk økning i kollektivruter gir størst mulighet for å nå nullvekstmålet

Bompengepotensialet blir vurdert i fire beregninger som alle er basert på et fast passeringstall gjennom bomringen. Hovedresultater er oppsummert i tabell 1.

*Tabell 1: Alternativer i beregningene av inntekspotensial bompenger. Hovedresultater.*

| Alternativ | Beskrivelse – beregninger av inntekspotensial basert på et fast passeringstall  | Forutsatt årlig vekst gjennom bomringen | Inntekspotensial bompenger (mill. kr) |
|------------|---|---|---------------------------------------|
| 1a         | Lokalt forlik: Antall passeringer satt til 210 000 årlig, 20 % elbilandel 2020, 5 % tungbilandel, øvrige variabler basert på erfaringer hittil. Uten prisjustering av bomtakstene.      | 0 %                                     | 9 815                                 |
| 1b         | Samme som 1a, med prisjustering av bomtakster   | 0 %                                     | 12 671                                |
| 2a         | Nullvekst: Antall passeringer satt til nullvekst (210 850 årlig), 20 % elbilandel 2020, 6 % tungbilandel, øvrige variabler basert på erfaringer hittil. Uten prisjustering av takstene. | 0 %                                     | 10 187                                |
| 2b         | Samme som 2a, med prisjustering av bomtakster   | 0 %                                     | 13 126                                |

Trafikkutvikling og tiltak for å nå nullvekstmålet blir vurdert i seks beregninger. Dette er basert på prognoser for utviklingen av trafikken i perioden 2020 – 2033. De to første alternativene gir et bilde på forventet trafikkutvikling når rushtidsavgiften fjernes. I de fire siste alternativene er det beregnet effekt av aktuelle tiltak for å nå nullvekstmålet. Hovedresultatene er oppsummert i tabell 2.

Tabell 2: Alternativer i beregningene av trafikkutvikling. Hovedresultater.

| Alternativ | Beskrivelse av alternativene – beregninger av trafikkutvikling   | Årlig vekst i antall passeringer gjennom bomringen |
|------------|--|--|
| I a)       | Ingen tiltak utover Bymiljøpakken, uten prisjustering av bomtakster  | 1.0 %  |
| I b)       | Ingen tiltak utover Bymiljøpakken, med prisjustering av bomtakster   | 0.8 %  |
| II a)      | Redusert kollektivtakst med 20 % + 30 % økt frekvens på Bussveirutene, uten prisjustering av bomtakster                            | 0.9 %  |
| II b)      | Redusert kollektivtakst med 20 % + 30 % økt frekvens på Bussveirutene, med prisjustering av bomtakster                             | 0.7 %  |
| III a)     | Dobbel frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakster og parkeringsrestriksjoner, uten prisjustering av bomtakster | 0.4 %  |
| III b)     | Dobbel frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakster og parkeringsrestriksjoner, med prisjustering av bomtakster  | 0.2 %  |

## Punktene fra det lokale forliket som er fulgt opp i notatet

- *Rushtidsavgiften fjernes. Dette som følge av betydelig økte statlige bevilgninger som gir et forsvarlig økonomisk fundament for Bymiljøpakken som helhet.*

Oppfølging: Den statlige bevilgningen på 50 mill kr/årlig for å fjerne rushtidsavgiften er betinget av at nullvekstmålet nås. Vi har derfor gjort en overordnet vurdering av andre tiltak i regionen som sikrer nullvekstmålet for personbiltrafikken, gitt fjerning av rushtidsavgift. Dette må imidlertid følges opp med mer grundige analyser.

- *El-bilene betaler 50 % sats så snart den nye fremforhandlede pakken trer i kraft. Dette er et tiltak som bidrar til nullvekstmålet, og som vil veie opp for at rushtidsavgiften fjernes.*

Oppfølging: 50 % elbiltakst etter rabatt er lagt inn som en forutsetningene i trafikk- og innteksberegningene beskrevet i notatet.

- *Det gjennomføres en prisreduksjon på kollektiv tilsvarende det storbyregionens andel av 300 -millioner vil utgjøre for å styrke attraktiviteten til kollektivtrafikken.*

Oppfølging: Hva dette punktet innebærer inntektsmessig for Bymiljøpakken er ikke avklart før statsbudsjettet legges fram 7. oktober. Vi har lagt inn en vesentlig takstreduksjon (20 % reduksjon og halv takst) i analysene av mulige tiltak for å nå nullvekstmålet, men har ikke regnet på hva dette koster.

- *Dersom det er økonomisk handlingsrom i pakken innføres utvidelse av timesregelen til tre timer på ettermiddagstid (17.00–20.00).*

Oppfølging: Vi har gjort en grov beregning av økonomiske konsekvenser av en slik endring.

- *Det foretas beregninger av totale inntekter, der dagens virkelige passeringstall benyttes, dvs. 210.000 per døgn, el-bil-andel settes til 20 %, tungbilandel settes til 5 %, mens øvrige variabler (timesregel, svinn etc.) settes slik de har vært de siste 10 månedene. Det skal utarbeides sensitivitetsanalyser på de viktigste variablene nevnt ovenfor.*

Oppfølging: Det er gjennomført trafikk- og bominntekstberegninger i tråd med føringene beskrevet over.

- *På inntektssiden innarbeides resultat av de føringene som Regjeringen har gitt. Det skal foretas en gjennomgang av kostnadene slik at økonomiske rammer overholdes i henhold til Stortingets vedtak og fastsatte styringsmål.*

Oppfølging: hva forliket vil kunne bety for størrelsen på statlige bidrag til Bymiljøpakken er ikke avklart på nåværende tidspunkt.

## **Inntekspotensial ved fjerning av rushtidsavgift, 50 % takst på el-bil – med nullvekst i passeringer gjennom bomringen**

I gjeldende bompengepakke, basert på *Prop. 47 S (2016–2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland*, var det forutsatt bompengelinntekter på om lag 27 mrd. kr i en 15 års innkrevingsperiode. Vi gjør oppmerksom på at tallene som fremkommer i de nye beregningene ikke er direkte sammenlignbare med bompengelinntektene i proposisjonen. I beregningene er det lagt til grunn at bompengeperioden løper fra 2020 til 2033, og at dette ligger fast i alle alternativer. Inntektene før 2020 er ikke med i analysen. For å sammenligne med proposisjonen må inntekten fra oktober 2018 til og med 2019 tas med. Dette er om lag 1,1 mrd. kr.

I beregningene av inntekspotensial er antall passeringer gjennom bomringen forhåndsdefinert til et gitt tall. I disse beregningene har vi altså ikke forholdt oss til trafikkprognoser, men forutsetter at antall passeringer gjennom bomringen holder seg på samme nivå (eller litt lavere i beregning 1) i 2033 som i 2018 (som er referanseår for nullvekstmålet).

Alle alternativer er beregnet med og uten prisjustering: Ett alternativ der bompengetaksten holdes på dagens nominelle nivå, og ett alternativ der bompengetakstene er prisjustert. Gjennomsnittsinntekt per passering uten prisjustering er 12,94 i hele innkrevingsperioden, mens gjennomsnittsinntekten per passering med prisjustering er 14,07 kr. Som vist i tabellen har prisjustering stor påvirkning på bompengelinntektene.

Det er forutsatt flat takst og halv takst etter rabatt for elbiler, med 20 % elbilandel i 2020. Forutsatt at dagens insentiver for disse kjøretøyene opprettholdes forventes andelen elbiler å øke raskt. For å fange opp økt elbilandel har vi benyttet vekstprognosen for Rogaland som ligger til grunn i nasjonalbudsjettet (NB19-banen, se figur 1). NB19-banen gir en elbilandel i 2033 på 64,4 %. Vi har også foretatt en følsomhetsanalyse med en høyere veksttakt for elbiler (NTP-banen, se figur 1). NTP-banen gir en elbilandel i 2033 på 82,2 %.

Øvrige premisser for beregningene er beskrevet under.

1a) Potensial for bompengainntekter med premissene beskrevet i lokalt forlik – uten prisjustering av bomtakstene

- Passeringstall: Om lag 210 000 ÅDT
- Flat takst på 22 kr, ikke prisjustert – dvs. at takstene i realiteten er 17,5 2019-kr i 2033 og dermed har gått ned med om lag 20 % (målt i faste kroner).
- Nullutslippskjøretøy utgjør 20 % – med prognose som tilsier elbilandel på 64,4–82,2 % i 2033 avhengig av hvilken bane en legger til grunn.
- Gjennomsnittstaksten per passering holdes på samme nivå i hele perioden. Det innebærer at bompengetakstene øker i takt med at andelen elbiler øker.
- Tungbilandel settes til 5 %,
- Øvrige variabler (timeregel, månedstak og andre fritak) er satt slik de har vært i perioden uten rushtidsavgift (januar–mars 2019).

1b) Potensial for bompengainntekter med premissene beskrevet i lokalt forlik – med prisjustering av bomtakstene

- Samme som 1a), men med prisjustering – dvs. at grunntaksten for fossildrevne personbiler i 2033 er 24 2019-kr. Gjennomsnittstaksten er tilsvarende 13,75 2019-kr.

2a) Potensial for bompengainntekter med nullvekst gjennom bomringen og bomtakster som ikke prisjusteres

- Antall passeringer/årlig 2020–2033: 210 850 ÅDT (basert på trafikk gjennom bomstasjonene januar–mars 2019).
- Flat takst på 22 kr, ikke prisjustert – dvs. at takstene i realiteten er 17,5 2019-kr i 2033 og dermed har gått ned med om lag 20 % (målt i faste kroner).
- Nullutslippskjøretøy utgjør 20 % – med prognose som tilsier elbilandel på 64,6 % i 2033.
- Gjennomsnittstaksten per passering (12,94 kr) holdes på samme nivå i hele perioden. Gjennomsnittstaksten per passering holdes på samme nivå i hele perioden. Det innebærer at bompengetakstene øker i takt med at andelen elbiler øker.
- Tungbilandel er satt til 6 %, basert på tall fra Ferde.
- Øvrige variabler (timeregel, månedstak og andre fritak) er satt slik de har vært i perioden uten rushtidsavgift (januar–mars 2019).

2b) Potensial for bompengainntekter med nullvekst gjennom bomringen og bomtakster som prisjusteres

- Samme som 2a), men med prisjustering – dvs. at grunntaksten for fossildrevne personbiler i 2033 er 24 2019-kr. Gjennomsnittstaksten er tilsvarende 14,07 2019-kr (noe høyere enn 1a på grunn av ulik tungbilandel (5 % i 1a og 6 % i 1b)).

Resultater av de fire beregningene er vist i tabellen under. Resultatene viser at bompotensialet er mellom 9,8 og 13,1 mrd. kr når det forutsettes nullvekst i antall passeringer (eller noe lavere i alternativ 1) gjennom bomringen.

Tabell 3: Alternativer i beregningene av inntekspotensial bompenger.

| Alternativ | Beskrivelse   | Pris-justering | Forutsatt årlig vekst gjennom bomringen | Trafikk 2020 (ÅDT) | Trafikk 2033 (ÅDT) | Bompotensial (mill. kr) |
|------------|---|----------------|---|--------------------|--------------------|-------------------------|
| 1a         | Lokalt forlik: Antall passeringer satt til 210 000 årlig, 20 % elbilandel 2020, 5 % tungbilandel, øvrige variabler basert på erfaringer hittil.         | Nei            | 0 %                                     | 210 000            | 218 125            | 9 815                   |
| 1b         | Samme som 1 a   | Ja             | 0 %                                     | 210 000            | 218 125            | 12 671                  |
| 2a         | Nullvekst: Antall passeringer satt til nullvekst (210 850 årlig), 20 % elbilandel 2020, 6 % tungbilandel, øvrige variabler basert på erfaringer hittil. | Nei            | 0 %                                     | 210 850            | 219 593            | 10 187                  |
| 2b         | Samme som 2a  | Ja             | 0 %                                     | 210 850            | 219 593            | 13 126                  |

Selv med økende elbilandel har vi forutsatt at gjennomsnittstaksten per passering holdes på samme nivå i hele perioden. Det innebærer at grunntaksten må øke i takt med at andelen elbiler øker. Hvor stor økningen blir avhenger av om takstene (og dermed gjennomsnittstakstene) prisjusteres for konsumprisindeksen eller ikke. Uten prisjustering må grunntakst for fossildrevne personbiler øke til mellom 27 kr (NB19-banen) og 30 kr (NTP-banen) i 2033. Med prisjustering må grunntakst for fossildrevne personbiler øke til mellom 39 (NB19-banen) og 43 kr (NTP-banen) i 2033.

Dersom grunntaksten for personbiler holdes på samme nivå i hele perioden uavhengig av økt elbilandel vil det innebære at inntekspotensialet er mellom 1 og 2 mrd. kr lavere enn inntekstberegningene, der vi har justert grunntakstene i takt med økt elbilandel.

## Prognoser for trafikkutvikling 2018–2033 og effekten av mulige tiltak for å nå nullvekstmålet

Inngåelse av byvekstavtale betyr en forpliktelse til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Det økte statlige bidraget som følge av regjeringens bompengeforlik er betinget av at

nullvekstmålet nås. Ved fjerning av rushtidsavgift må partene komme til enighet om kompenserende tiltak som sannsynliggjør måloppnåelse.

Nullvekst gjelder i hele avtaleområdet, men for enkelthets skyld har vi sett på antall passeringer gjennom bomsnittene i disse analysene.

Vi har brukt regional transportmodell for å beregne trafikkveksten i avtaleområdet 2018–2033 med et bompengeplegg uten rushtidsavgift og innføring av halv takst på elbiler. Mens beregningene av inntekspotensial i del I (1–3) baserer seg på et fastsatt passeringstall gjennom bomringen, er beregningene i alternativ 3–5 altså prognoser for utviklingen av trafikken, basert på forventet befolkningsvekst, økonomisk utvikling, utvikling i bilhold, transporttilbud osv.

Hensikten med beregningene av trafikkutvikling er først å få et bilde av forventet trafikkvekst når rushtidsavgiften fjernes (beregning I). Deretter har vi gjort noen beregninger for å belyse effekten av utvalgte tiltak som kan være aktuelle for å nå nullvekst i personbiltrafikken (beregning II og III). Vi understreker at disse beregningene er gjort på et overordnet nivå.

Beregningene er utført med Regional Transportmodell (RTM) versjon 4.1.2. Følgende prosjekter er inkludert:

- Rv. 13 Ryfast (med Eiganestunnelen, Hundvågtunnelen og Ryfylketunnelen)
- Fv. 505 Foss–Eikeland–E39 Bråstein
- Bussveien
- E39 Rogfast
- Vendespor Ganddal
- E39 Sykkeltamveien

Rammene for denne analysen tillater ikke videre vurderinger knyttet til effektene av omlegging og ev. overføring av prosjektet E39 Smiene–Harestad til porteføljen til Nye Veier AS. I denne analysen er det lagt til grunn at bomringen består, og trafikken gjennom bomsnittene er inkludert i trafikkberegningene.

Det er lagt til grunn en elbilandel i 2020 på 20 %. I beregningene er det videre tatt utgangspunkt i en framskrivning i samsvar med nasjonalbudsjettet for 2019 (NB19–banen), som gir en elbilandel på om lag 64 % for Rogaland i 2033.

I alternativ I har vi beregnet forventet årlig trafikkvekst fram mot 2033 uten (a) og med (b) prisjustering av bomtakstene. I alternativet er det ikke lagt inn noen kompenserende tiltak for å nå nullvekstmålet.

I alternativ II har vi lagt inn 30 % økt frekvens på Bussveirutene og en generell takstreduksjon på 20 %. Som i alternativ I har vi gjort beregninger uten (a) og med (b) prisjustering av bompengetakstene.

I alternativ III har vi lagt inn doblet frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakstene og parkeringsrestriksjoner i avtaleområdet.

Resultatene (tabell 4) viser at den årlige trafikkveksten forventes å være på mellom 0,8 og 1 % årlig dersom det ikke iverksettes tiltak utover tiltakene som er inkludert i dagens bymiljøpakke. Trafikkveksten vil dempes noe med økt frekvens og reduserte kollektivtakster, men det er først med en kombinasjon av parkeringsrestriksjoner og sterk kollektivsatsing at veksten i antall passeringer nærmer seg null. Resultatene viser at prisjustering av bomtakstene er av stor betydning for å dempe trafikkveksten. Dersom bomtakstene holdes på samme nominelle nivå i hele perioden vil de i realiteten reduseres med om lag 20 % (målt i faste kroner), noe som vil bidra til trafikkvekst.

Tabell 4: Alternativer i beregningene av trafikkutvikling.

| Beregning | Trafikkberegning (RTM)  | Pris-justering | Årlig trafikkvekst | Passeringer i bomringen 2033 |
|-----------|---|----------------|--------------------|------------------------------|
| I a)      | Uten tiltak utover Bymiljøpakken  | Nei            | 1.0 %              | 243 953                      |
| I b)      | Uten tiltak utover Bymiljøpakken  | Ja             | 0.8 %              | 238 845                      |
| II a)     | 20% redusert kollektivtakst og 30% økt frekvens på Bussveirutene  | Nei            | 0.9 %              | 241 384                      |
| II b)     | 20% redusert kollektivtakst og 30% økt frekvens på Bussveirutene  | Ja             | 0.7 %              | 236 337                      |
| III a)    | Beregning (RTM) med doblet frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakstene og parkeringsrestriksjoner | Nei            | 0.4 %              | 228 989                      |
| III b)    | Beregning (RTM) med doblet frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakstene og parkeringsrestriksjoner | Ja             | 0.2 %              | 224 236                      |

## Økonomiske konsekvenser av tretimesregel

Det er ikke innført tretimesregel i noen andre norske byområder, vi har derfor ingen erfaringsdata å bygge på. Vi har derfor tatt utgangspunkt i dagens passeringer gjennom bomringen og gjort en grov beregning, basert på følgende forutsetninger:

- Andel reisende i tidsrommet 17–20: om lag 20 %.
- Passeringer per år i dette tidsrommet: 16 mill.
- Andel av disse som drar nytte av tretimesregel (ekskl. de som drar nytte av timeregulering i dag): 19–29 %.
- Antall passeringer per år som drar nytte av tretimesregel: 3–4,6 mill kr.
- Grovt anslag inntektstap (med dagens gjennomsnittsinntekt (13 kr)):
  - Gitt at andelen reisende kl. 17–20 holder seg konstant: 40–60 mill. kr per år
  - Gitt en forskyvning av reiser til tidsrommet 17–20: 60–90 mill. kr per år.



Tidligere analyser viser at kjøremønsteret påvirkes i betydelig grad når det innføres nye rabattordninger. Det er grunn til å tro at en del jobbrelaterte reiser vil forskyves til etter kl. 17, noe som vil bety et større inntektstap enn om andelen reiser i tidsrommet 17–20 ikke endres. Vi vurderer det som mest sannsynlig at en viss andel av de reisende vil forskyve sitt reisetidspunkt for å få gratispassering, slik at inntektstapet i sum vil være et sted mellom 60 og 90 mill. kr årlig.

## **Økonomiske rammer i Bymiljøpakken som følge av bompengeforliket og lokal enighet**

Tilbudet som staten har lagt fram i forbindelse med reforhandlingen av byvekstavtalen betyr et statlig bidrag på om lag 10 mrd. kr. I Bymiljøpakken inngår også statlige midler på lag 3 mrd. kr til to riksvegprosjekter (E39 Smiene–Harestad og E39 Hove–Ålgård).

Bompengeforliket betyr at staten tilbyr

- Inntil 50 mill. kr/årlig i kompensasjon for å fjerne rushtidsavgiften på Nord-Jæren – i avtaleperioden for byvekstavtalen
- Et årlig statlig tilskudd på 300 mill. kr til reduserte kollektivtakster – fordeling mellom byområdene avklares i statsbudsjettet som legges fram 7. oktober 2019.
- Økt tilskudd til reduserte bomtakster og økt kollektivsatsing som følge av økning fra 50 til 66 % i statlig tilskudd til store kollektivprosjekter.

Det statlige bidraget som følge av bompengeforliket betinger at nullvekstmålet blir nådd. Bompengeforliket innebærer potensielt sett en betydelig økning av det statlige bidraget i Bymiljøpakken, men det konkrete beløpet vil avklares senere. Vi vil understreke at økningen forutsetter at de lokale partene kommer til enighet om tiltak for å nå nullvekstmålet.

Med det statlige tilbudet som er lagt fram i forbindelse med reforhandlingene av byvekstavtalen, beløpet som er avsatt til de to riksvegprosjektene på E39 og inntekstberegningene med fjerning av rushtidsavgift vil Bymiljøpakkens økonomiske ramme være på mellom 23 og 26 mrd. kr. I tillegg kommer det økte statlige bidraget som følge av bompengeforliket og lokale midler.

Dersom det besluttes at E39 Smiene Harestad og E39 Hove–Ålgård overføres til porteføljen til Nye Veier AS vil det fremdeles være behov for delvis bompengefinansiering, men opplegg for dette er ikke avklart. En overføring av de to riksvegprosjektene til Nye Veier vil etter vår vurdering bety at den økonomiske rammen til Bymiljøpakken reduseres tilsvarende det statlige bidraget til de to prosjektene, dvs. med 3 mrd. kr.

## **Nærmere om forutsetninger i analysene av inntekspotensial og trafikkvekst**

### **Prisjustering av bompengetakster**

Alle alternativer er beregnet med og uten prisjustering: Ett alternativ der bompengetaksten holdes på dagens nominelle nivå; kr 22 og kr 55 for takstgruppe 1 og takstgruppe 2 i hele

innkrevningstiden. I det andre alternativet er bompengetakstene prisjustert fra 2016–kr til 2020–kr fra 01.01.2020. Det er videre lagt opp til prisjustering av takstene i alternativ 2 i innkrevingsperioden. I modellen skjer prisjusteringen årlig, i praksis vil prisjustering skje når veksten i konsumprisindeksen (KPI) har vært tilstrekkelig til å øke taksten for takstgruppe 1 med 1 krone – anslått til hvert andre år. Uten prisjustering er gjennomsnittsinntekt per passering i innkrevingsperioden 12,64 kr i beregning 1(a) og 12,94 kr i beregning 2(a). Uten prisjustering er gjennomsnittsinntekt per passering i innkrevingsperioden 13,75 kr i beregning 1(b) og 14,07 kr i beregning 2(b).

### Øvrige forutsetninger for beregningene

- 11 % av lette kjøretøy er næringstransport og er ikke omfattet av nullvekstmålet
- Trafikkvekst for næringstransport som for Rogaland i EFFEKT 6:

| År        | Takstgruppe 1<br>(næring) | Takstgruppe<br>2 |
|-----------|---------------------------|------------------|
| 2018–2030 | 1,7 %                     | 2,1 %            |
| 2031–2050 | 0,9 %                     | 1,8 %            |

- Fritaksfordeling som i gjeldende Bymiljøpakke (data fra januar – mars 2019)
- Prisnivå 2019 – alle kroneverdier er i 2019–priser med mindre annet er opplyst
- Rente på bompengelån: 5,5 % første 10 år, så 6,5 %
- Innskuddsrente 0,5 % rente første 10 år, så 1,5 %
- Prisjustering av takstene: Det legges til grunn at Norges Bank oppnår inflasjonsmålet på 2,0 %
- Årlige innkrevingskostnader: 90 mill. Totalt 1237,5 på 13,75 år.
- Andel nullutslippskjøretøy 20 % Betaler 50 % av rabatterte takst i takstgruppe 1 fra 01.01.2020.
- Investeringer fordeles med like beløp hvert år i perioden 2020–2032 (13 år)
- Felles timeregulering med Hundvåg tunnelen er beregnet å gi tap på 45 mill. per år
- Gjennomsnittlig inntekt opprettholdes gjennom justeringer i takst- og rabattsystemet i innkrevingsperioden i tråd med Prop. 1 S (2016–2017) s. 76

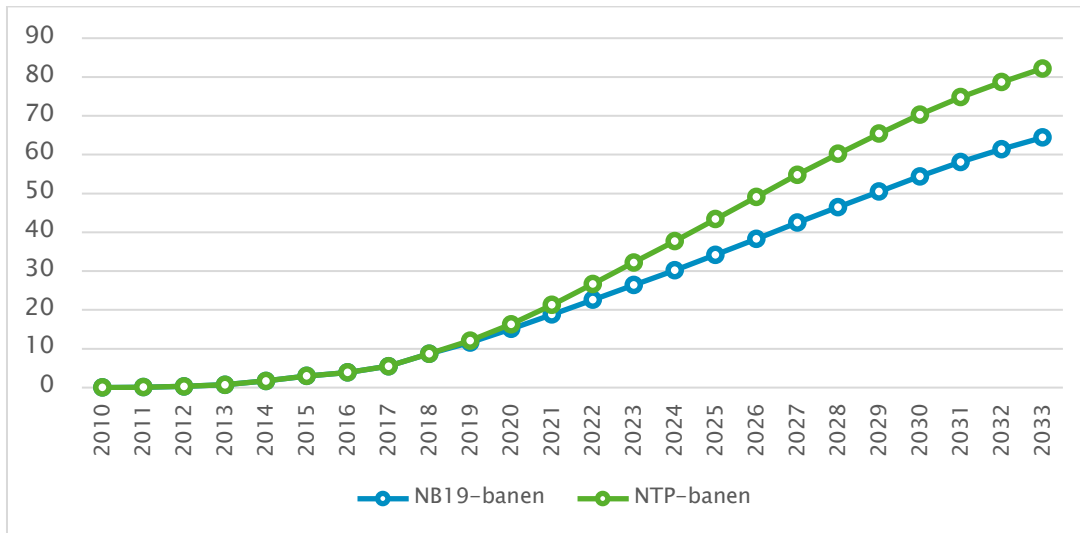
### Kort beskrivelse av finansieringsmodellen for å beregne inntekspotensial

Finansieringsmodellen BOM2015 er benyttet for å beregne bompengepotensialet i alle alternativer. Følgende premisser er lagt til grunn:

- Det investeres like beløp hvert år i perioden 2020 – 2032. Investeringsnivået avhenger av brutto bompengelinntekt, og hvor stort lån bompengeselskapet kan håndtere innenfor perioden
- Bompengeperioden løper fra 1. januar 2020 til og med 30. september 2033 (13,75 år) i alle beregninger. Det betyr at inntektene fra 1. oktober 2018–31. desember 2019 ikke er med i denne analysen.

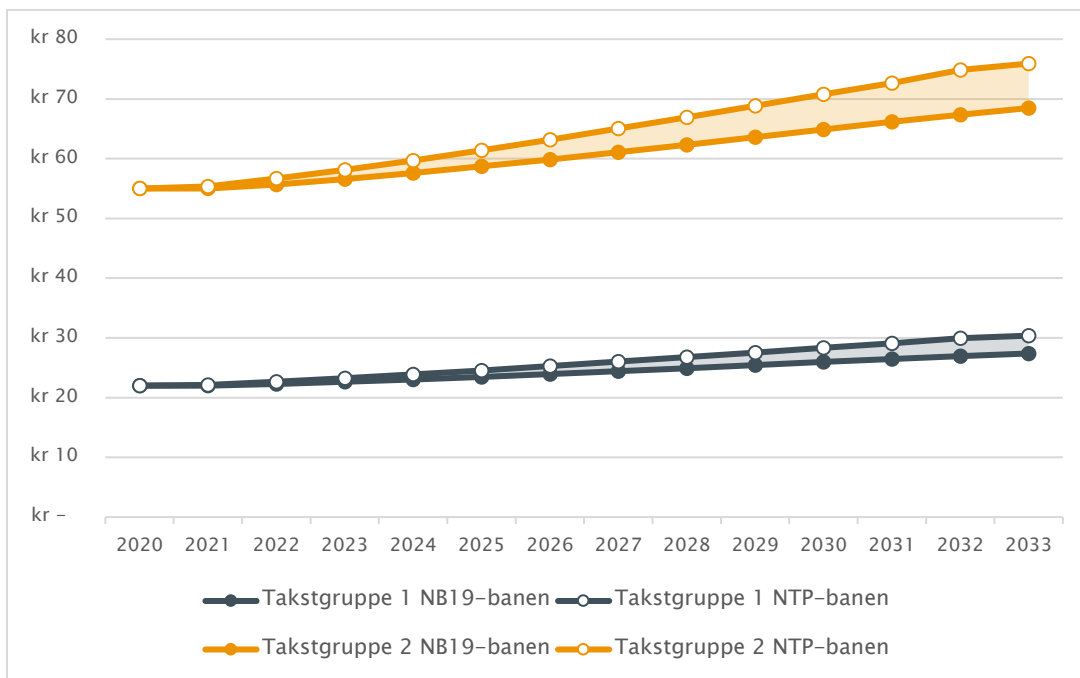
## Økende andel elbiler og justering av grunntakstene

For å opprettholde gjennomsnittlig inntekt per passering etter hvert som elbilandelen øker, må grunntakstene i bompengeprojekt og -pakker justeres underveis i innkrevningstiden. Denne justeringen kommer i tillegg til prisjustering etter konsumprisindeksen (KPI). Figur 1 viser ventet utvikling i elbilandelen i Rogaland lagt til grunn i nasjonalbudsjettet for 2019 (NB19-banen) og Nasjonal transportplan (NTP-banen). Den ventede utviklingen er lagt til grunn for beregning av justerte grunntakster.

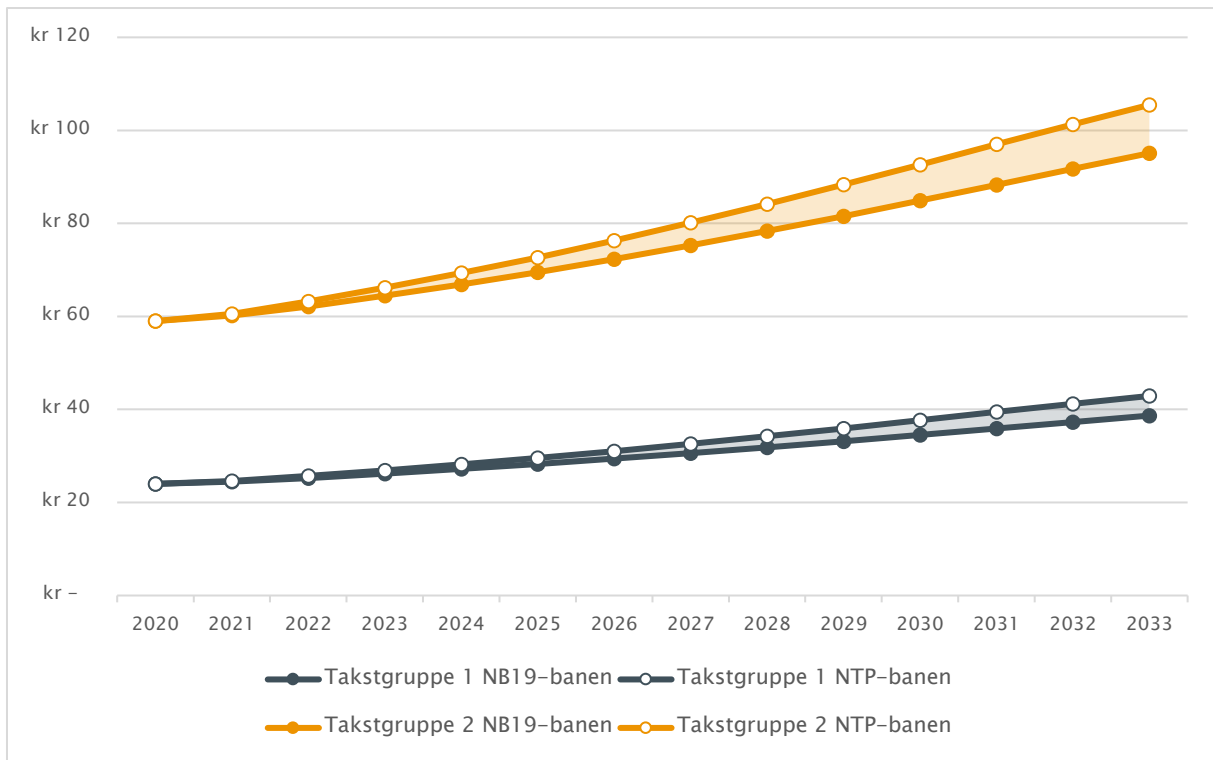


Figur 1: Ventet utvikling elbilandel i Rogaland

Figur 2 og 3 viser nødvendig nominell bompengetakst for å opprettholde gjennomsnittlig inntekt per passering.



Figur 2: Justerte grunntakster gitt vekst i elbilandel for opprettholdelse av gjennomsnittlig inntekt per passering på kr 12,94. Grafen gjelder for alternativ 2a) uten KPI-justering av takstene, og viser bompengetakster i nominelle kroner.



Figur 3: Justerte grunntakster gitt vekst i elbilandel for opprettholdelse av gjennomsnittlig inntekt per passering på kr 14,07. Grafen gjelder for alternativ 2b) med KPI-justering av takstene, og viser bompengeretakster i nominelle kroner.