



Statens vegvesen

Notat

Til: Styringsgruppen for Bymiljøpakken
Fra: Statens vegvesen Region vest

Saksbehandler: Kristian Bauge
Vår dato: 4. desember 2019

Justeringer av bompengelopplegget for Bymiljøpakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)

Historikk og bakgrunn

Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt av Stortinget ved behandlingen av Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland*, jf. Innst. 214 S (2016–2017). Tiltakene finansieres gjennom statlige bevilgninger, bompenger og fylkeskommunale midler. Bypakken er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren 2017–2023, som samlet omtales som Bymiljøpakken.

Fra 1. oktober 2018 ble bompengelopplegget lagt om i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) og Innst. 214 S (2016–2017). Det er i dag 38 bomstasjoner med enveis innkreving i tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren. Takstene er tidsdifferensierte, med rushtidsavgift på hverdager i periodene kl. 07.00–09.00 og kl. 15.00–17.00. Nullutslippskjøretøy betaler ikke bompenger.

11 måneder etter iverksettelsen av nytt bompengelopplegg kom de lokale partene i Bymiljøpakken til enighet om å fjerne rushtidsavgiften i et såkalt ordførerforlik 4. september 2019. Hovedbegrunnelsen var at rushtidsavgiften oppfattes å gi uheldige fordelingsvirkninger. Etter lokalvalget ble ordførerforliket fulgt opp av et nytt forlik av 6. november 2019, konkretisert i 13 punkter (se vedlegg 1). Dette forliket omtales heretter som ordførerforliket.

Det justerte bompengelopplegget krever nytt samtykke fra Stortinget. I forslag til statsbudsjett for 2020 åpnes det for at ett av punktene i ordførerforliket, fjerning av rushtidsavgift, kan gjennomføres uten at helheten i pakken er vurdert dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Dette skal i så fall sees på som et første trinn i revideringen av pakken. En slik løsning forutsetter at lokale myndigheter på et senere tidspunkt vedtar et samlet opplegg som tar vare på helheten i pakken og krav om måloppnåelse. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2019–2020), s. 134.

Ordførerforliket innebærer at fjerning av rushtidsavgift inngår som en del av en helhetlig revidert bypakke. I denne saken legges det derfor frem et samlet forslag til justeringer i bompengelopplegget på Nord-Jæren, heretter omtalt som Bymiljøpakken. Bompengelopplegget inngår som en del av reforhandlet byvekstavtale for Nord-Jæren. I

byvekstavtalen gis en nærmere beskrivelse av og begrunnelse for prosjektporteføljen som bompenginntektene er med på å finansiere. Målet med byvekstavtalen er nullvekst i persontransport med bil. Dette målet er også lagt til grunn for det justerte forslaget til bompengelopplegg. Partene i byvekstavtalen forplikter seg til å iverksette ytterligere tiltak for å nå nullvekstmålet dersom iverksatte tiltak ikke i tilstrekkelig grad bidrar til nullvekst.

Beskrivelse av justert bompengelopplegg

Ordførerforliket innebærer flere endringer sammenlignet med bompengelopplegget omtalt i Prop. 47 S (2016–2017). Rushtidsavgiften skal fjernes, og det skal innføres halv takst for elbiler. Innkrevingsretningen i bomstasjonen på Bybrua skal snus. Partene forplikter seg videre til å endre bomplasseringer og/eller innkrevingsretninger for Tananger og Lura så snart som mulig og i alle fall senest i løpet av våren 2020. Bomstasjonen på E39 ved Mosvatnet skal flyttes slik at en unngår trafikklekkasje og lokal omkjøringsmulighet når Eiganestunnelen åpnes for trafikk i 2020.

På grunnlag av ordførerforliket og notatet *Framdrift for iverksettelse av justert bompengelopplegg* (behandlet av forhandlingsutvalget for byvekstavtale 15. november 2019) legges følgende premisser for justert bompengelopplegg til grunn:

1. Rushtidsavgiften fjernes.
2. Nullutslippskjøretøy med gyldig avtale og elektronisk brikke skal betale halv grunntakst etter rabatt.
3. Grunntakster:
 - o Grunntaksten for takstgruppe 1 settes til 22 2018-kr.
 - o Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.
 - o For takstgruppe 2 settes taksten til 2,5 ganger grunntakst for takstgruppe 1. Det er ingen rabatt for denne takstgruppen.
4. Passeringstak og timesregel:
 - o Passeringstak på 75 passeringer per måned.
 - o Timesregel basert på første registrerte passering gjennom bomringen.
 - o Felles timesregel for Hundvågtunnelen og Bymiljøpakken.
5. Endring av bomplasseringer/innkrevingsretninger (se nærmere beskrivelse på s. 4–5):
 - o Innkrevingsretning på Bybrua snus.
 - o Endring av bomplasseringer og/eller innkrevingsretninger for Tananger og Lura.
 - o Flytting av bomstasjon på E39 ved Mosvatnet.
6. Beregnet gjennomsnittstakst for Bymiljøpakken er 12 2020-kr per passering. Gjennomsnittstaksten prisjusteres i samsvar med SSBs konsumprisindeks.
7. Prognosene for ventet utvikling i elbilandelen i Rogaland benyttet i nasjonalbudsjettet for 2019 (NB19-banen) legges til grunn.
8. Det legges opp til at investeringer i pakken kan finansieres ved låneopptak på inntil 1 mrd. 2020-kr, med fylkeskommunal lånegaranti.

Fjerning av rushtidsavgift

Med dagens bompengelopplegg er grunntaksten for lette kjøretøy (takstgruppe 1) 44 kr i rushtiden (kl. 07.00–09.00 og 15.00–17.00 på hverdager) og 22 kr utenom rushtiden. For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) er grunntaksten 110 kr i rushtiden og 55 kr utenom rushtiden.

Vi har lagt til grunn at rushtidsavgiften fjernes, noe som innebærer at det blir samme grunntakst over hele døgnet innenfor hver takstklasse.

Innføring av bompengeavgift for nullutslippskjøretøy

Nullutslippskjøretøy er en samlebetegnelse for batterielektriske elbiler og hydrogenkjøretøy. Gjennom behandlingen av Prop. 87 S og Innst. 380 S (2017–2018), har Stortinget vedtatt at fritaksordningen for nullutslippskjøretøy blir avviklet. Det er lagt opp til at eksisterende prosjekter kan innføre bompengeavgift for nullutslippskjøretøy som ligger mellom 0 og 50 pst. av den ordinære taksten, dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette.

I ordførerforlikets punkt 2 står det følgende: *Det innføres 50 prosent betaling for el-biler.* Dette er i tråd med vedtak i Rogaland fylkesting 12. juni 2018 og i Stavanger bystyre 19. august 2019.

I ordførerforliket og de lokale vedtakene er det kun elbiler som omtales. Vi legger imidlertid til grunn at det innføres halv takst – dvs. 50 pst. av ordinær takst fratrasket brikkerabatt – for alle kjøretøy i kategorien nullutslippskjøretøy, dvs. kjøretøy med elektrisk motor, og som har drivstoffkode 5 i vognkortet eller HY-registreringsskilt. Redusert takst for nullutslippskjøretøy krever gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke. Uten elektronisk brikke og gyldig avtale vil nullutslippskjøretøy bli belastet ordinær takst på lik linje med andre kjøretøy uten elektronisk brikke og gyldig avtale.

Grunntakster

Grunntaksten for takstgruppe 1 settes til 23 kr, omregnet til 2020-kr. Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 settes taksten til 2,5 ganger grunntakst for takstgruppe 1. Det er ingen rabatt for denne takstgruppen

- Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt kjøretøy i kjøretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale.
- Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra 3501 kg, ekskl. kjøretøy i kjøretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale.
- Konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe 1 som passerer med gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.
- Alle kjøretøy i kategorien nullutslippskjøretøy som passerer med gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke, betaler 50 pst. av ordinær takst fratrasket brikkerabatt.

Enveis innkreving, passeringstak og timesregel

Det legges til grunn enveis innkreving i alle bomstasjoner og et passeringstak for kjøretøy i begge takstgruppene på 75 passeringer per måned.

I dagens bompengelopplegg er det en timesregel som innebærer at man betaler for den første passeringen i løpet av en time, jf. Prop. 47 S (2016–2027). Dette endres til en timesregel basert på første registrerte passering gjennom bomringen. I tråd med Prop. 47 S (2016–2017) legges det også til grunn at timesregelen skal omfatte bomstasjonen ved Hundvågtunnelen som er en del av prosjektet rv 13 Ryfylkesambandet. For at ordningen med felles timesregel ikke skal få konsekvenser for finansieringsopplegget for rv 13 Ryfylkesambandet, skal tapte inntekter for dette prosjektet kompenseres av Bymiljøpakken. Denne kompensasjonen er beregnet til om lag 630 mill. 2020-kr totalt, dvs. om lag 48 mill. kr per år.

Endring av bomstasjonplasseringer/innkrevingsretning

Innkreving av bompenger skjer i 38 bomstasjoner med enveis innkreving i tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren, som omtalt i Prop. 47 S (2016–2017).

Ordførerforliket innebærer følgende justeringer:

Innkrevingsretning på Bybrua

Begrunnelsen for å snu innkrevingsretningen på Bybrua er at dagens innretning slår urettferdig ut for noen av bilturene fra Hundvåg. Hvis man kjører tur-retur fra Hundvåg til et målpunkt utenfor sentrumsringen, f.eks. Mariero eller Tjensvoll, må man betale inn i sentrumsringen på vei til, og inn i sentrumsringen på vei tilbake – dvs. to ganger. Beboere innenfor sentrumsringen betaler kun en gang i samme situasjon. Dersom innkrevingsretningen blir snudd, vil man kun betale én gang når man kjører tilbake til Hundvåg.

Statens vegvesens beregninger viser at antallet passeringer gjennom bomstasjonene øker med rundt 500 per døgn i 2030 når innkrevingsretningen på Bybrua snus. Endringen vil samtidig bety en liten nedgang i *betalende* passeringer totalt sett. Grunnen er at bilturer fra Hundvåg til andre områder utenfor bomringene med en slik endring kun vil betale én gang tur-retur. Disse forutsetningene er lagt til grunn i beregninger av trafikale og inntektsmessige konsekvenser av justert bompengelopplegg.

Bomstasjonene på Lura og i Tananger

Partene forplikter seg til å endre bomplasseringer og/eller innkrevingsretninger for Tananger og Lura. Det settes umiddelbart i gang en utredning om hvordan bomplasseringene og/eller innkrevingsretning kan innrettes slik at belastningen for innbyggerne i disse områdene kan bli bedre og mindre belastende. Endringer skal ikke medføre at det oppstår hull i ringene. Partene er enige om at nødvendige tiltak for å oppnå disse målene skal besluttet og iverksettes så snart som mulig og i alle fall senest i løpet av våren 2020.

Det foreligger ikke tilstrekkelig beslutningsgrunnlag til at disse endringene kan konkretiseres i foreliggende sak. Statens vegvesen legger imidlertid til grunn at bomstasjonsplasseringene kan endres på et senere tidspunkt uten ny stortingsbehandling, forutsatt lokalpolitisk enighet og at endringene ikke i vesentlig grad svekker økonomien i Bymiljøpakken.

E39 Mosvatnet

For å unngå hull/lekkasje i sentrumsringen skal en bomstasjon på E39 ved Mosvatnet flyttes, en endring som er hensyntatt i inntekstberegningen.

Prisjusteringer og gjennomsnittstakst

Rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner presentert i Prop. 1 S (2016–2017) innebærer det skal benyttes gjennomsnittstakst i bompengeproposisjoner.

Gjennomsnittstaksten er definert som gjennomsnittlig inntekt per passering, dvs. det bilistene betaler i gjennomsnitt når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy. Gjennomsnittstaksten skal presenteres i proposisjonen, og det skal gis et anslag på hva det vil gi i grunntakster.

I beregningene har Statens vegvesen fulgt opp lokale parter beslutning om å bruke 22 2018-kroner som utgangspunkt for ny grunntakst. Beregning av gjennomsnittstaksten tar hensyn til at tidsdifferensierte bompengetakster blir avviklet, at det innføres bompengavgift for nullutslippskjøretøy og at bompengetakstene blir prisjustert til 2020-kroner.

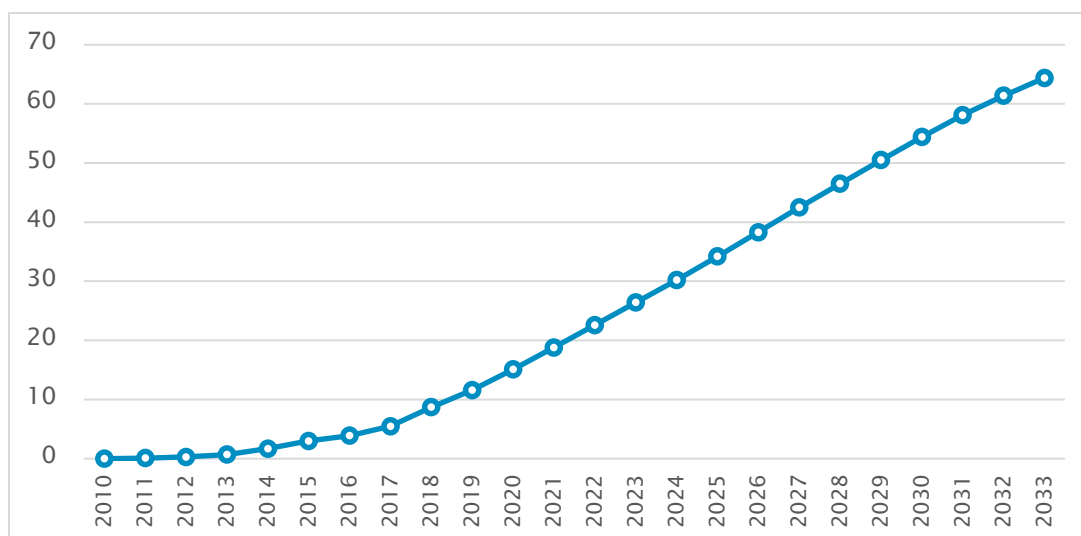
Gjennomsnittstakst uten rushtidsavgift, med bompengavgift for nullutslippskjøretøy og prisjustering blir dermed 12,0 kr i 2020-priser.

Hvorvidt grunntaksten skal prisjusteres for å opprettholde gjennomsnittsinntekten er en lokalpolitisk beslutning. For å forenkle prosessen anbefaler vi at Styringsgruppen for Bymiljøpakken får fullmakt fra lokale myndigheter til å foreta en slik prisjustering av grunntakstene for å oppnå fastsatt gjennomsnittstakst.

Prognose for elbilandel

Andelen nullutslippskjøretøy har økt fra om lag 13 pst. i oktober 2018 til 18,5 pst. i oktober 2019. Det er lagt til grunn at andelen nullutslippskjøretøy vil være 20 pst. når justeringen av bompengepropellet gjennomføres.

Figur 1 viser ventet utvikling i elbilandelen i Rogaland benyttet i nasjonalbudsjettet for 2019 (NB19-banen). Vi benytter denne prognosen i beregningene av gjennomsnittstakst. NB19-banen gir en elbilandel i 2033 på 64 pst. Vi vil understreke at det er knyttet stor usikkerhet til denne prognosen. Det er nødvendig å følge utviklingen nøye i tiden framover.



Figur 1: Ventet utvikling (%) i elbilandel i Rogaland. NB19-banen.

Trafikale effekter av justert bompengelopplegg

Bompengelopplegget inngår som en del av reforhandlet byvekstavtale for Nord-Jæren 2019–2029. Målet med byvekstavtalen er nullvekst i persontransport med bil. Vi har derfor forutsatt nullvekst i antall passeringer gjennom bomringen. I perioden fra innkrevingsstart 1. oktober 2018 til og med 31. oktober 2019 er det registrert 207 787 kjøretøy per døgn gjennom bomstasjonene på Nord-Jæren. Som følge av at ordførerforliket innebærer fjerning av rushtidsavgiften, er det lagt til grunn en prognose for trafikknivået basert på registrert trafikk i perioden januar – mars 2019, da rushtidsavgiften var tatt bort, dvs. en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 210 850 kjøretøy. Det er lagt til 450 ÅDT som følge av endret innkrevingsretning på Bybrua. Totalt gir dette et ventet trafikkgrunnlag på 211 300 ÅDT for det justerte bompengelopplegget.

Inntektseffekter av justert bompengelopplegg

Fjerning av rushtidsavgift og bompengavgift for nullutslippskjøretøy

Rushtidsavgiften gir en beregnet inntekt til Bymiljøpakken på minimum 140 og 190 mill. kr årlig. Totalt betyr dermed fjerning av rushtidsavgiften et inntektstap på mellom 1,8 og 2,4 mrd. kr fram mot 2033. Det store spennet skyldes at vi har begrenset med erfaringstall.

Transportmodellberegninger viser at det kan forventes en årlig vekst i antall passeringer med lette kjøretøy på om lag 1 pst. gjennom bomringen dersom det ikke innføres kompenserende tiltak (notat fra Statens vegvesen datert 25. september 2019). Gjennom byvekstavtalen har partene imidlertid forpliktet seg til å gjennomføre tiltak slik at nullvekstmålet for avtaleområdet nås. I inntektstabellingene er det derfor forutsatt nullvekst i antall passeringer med lette kjøretøy gjennom bomringen fram mot 2033.

Når nullutslippskjøretøy skal betale bomavgift, er det beregnet at andelen betalende passeringer med nullutslippskjøretøy blir 70 pst. Den resterende delen på 30 pst. får andre fritak som timesregel, månedstak, etc.

I perioden januar – mars 2019 var gjennomsnittlig inntekt per passering i bomringen på 11,1 kr. Dersom andelen nullutslippskjøretøy hadde vært 20 pst., ville gjennomsnittsinntekten trolig vært rundt 10,3 kr.

Det er beregnet at innføring av bomavgift for nullutslippskjøretøy vil bety en gjennomsnittlig inntekt per passering på kr 12 kr.

Innføring av halv takst for nullutslippskjøretøy gir inntekter på mellom 85 og 90 mill. kr årlig med elbilandel på 20 prosent. Inntektene fra elbiler vil øke når elbilandelen øker

Andre forutsetninger

Følgende forutsetninger er ellers lagt til grunn for beregning av inntektseffektene av justert bompengesopplegg:

- Lånerente: 5,5 pst. de første 10 årene med låneopptak, deretter 6,5 pst.
- Årlig prisvekst: 2,0 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 90 mill. kr.
- Investeringene i pakken kan finansiere ved låneopptak på inntil 1,5 mrd. 2019-kr for sikre rasjonell gjennomføring.

Med disse forutsetningene er de totale bompengeinntektene knyttet til Bymiljøpakken fra 2020 beregnet til om lag 12,7 mrd. kr. Det er beregnet at:

- Om lag 10,1 mrd. kr skal gå til prosjekter og tiltak innenfor Bymiljøpakken.
- Om lag 300 mill. kr skal gå til nedbetaling av eksisterende bompengegjeld.
- Om lag 620 mill. kr skal gå til kompensasjon for inntektstapet for rv 13 Ryfylkesambandet i forbindelse med den felles timesregelen med Bymiljøpakken.
- Om lag 1,24 mrd. kr skal gå til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.
- Om lag 630 mill. kr skal gå til å dekke finansieringskostnader.

I tillegg kommer inntekter fra 2018 og 2019 som totalt beløper seg til om lag 1 mrd. kr netto.

Prosjektportefølje og finansieringsopplegg

Prosjektporteføljen

Tabell 1 gir en prioritert oversikt over prosjektporteføljen som ligger til grunn for reforhandlet byvekstavtale 2019–2029 og det justerte bompengesopplegget for Bymiljøpakken.

Tabell 1 Prosjektportefølje Bymiljøpakken

PRIORITERING	PROSJEKTORTEFØLJE BYMILJØPAKKEN	KOSTNADER (MILL. 2020-KR)
0	Bomstasjoner 38 STK	221
1	Drift kollektiv	3 478
2	Sykkelstamvegen	1 436
3	Bussveien Korridor 1+2	10 240
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	415
5	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Sola skole-Kontinentalveien	758
6	Programområde sykkel	1 159
7	Programområde gange, miljø- og trafiksikkerhetstiltak	1 159
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivinfrastrukturprosjekt	2 087
9	Bussveien Korridor 3+4	1 056
10	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	258
11	Transportkorridor Vest fv.409 ekskl Bussveien	418
12	E39 Hove – Ålgård	3 920
13	E39 Smiene – Harestad	3 533
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	828
15	E39/rv. 44 krysstiltak/veiutvidelse Stangeland	221
16	Planlegging Sandnes øst	55
	Kostnader prosjektportefølje	31 246
	Generell effektivisering av prosjektene	-2 000
	KOSTNADER INKLUDERT EFFEKTIVISERINGSTILTAK	29 246

Finansieringsopplegg

Tabell 3 gir en oversikt over finansieringsgrunnlaget til Bymiljøpakken.

Finansieringsgrunnlaget er nærmere beskrevet i reforhandlet byvekstavtale 2019–2029.

Tabell 2: Finansieringsgrunnlag for Bymiljøpakken 2020–2033.

STATLIG BIDRAG I BYVEKSTAVTALE FOR NORD-JÆREN 2019-2029	Mill 2020-kr
Statlig bidrag til E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 175
Programområdetiltak (kap. 1320 Post 30)	2 784
Statlig bidrag Bussveien (kap. 1330 Post 63)	5 190
Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (kap. 1330 Post 66):	
Belønningsmidler ¹⁾	2 612
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	1 700
Tilskudd til reduserte kollektivtakster	500
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	500
Kap. 1352 Post 73: Stasjons- og knutepunktutvikling	221
SUM	16 682
LOKALE MIDLER	
Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon)	1 500
BOMPENGEINNTEKTER 2018-2033	
Netto beregnede bompengteinntekter 2020-2033	10 100
Bompengteinntekter 2018- 2019 (ca., brutto)	1 000
SUM INNTEKTER	29 282

Låneopptak

Det legges opp til at investeringer i pakken kan finansieres ved låneopptak på inntil 1,5 mrd. 2020-kr, med fylkeskommunal lånegaranti. Ferde AS har per i dag et lån på om lag 295 mill. kr. Dagens bompengelopplegg er vedtatt med en låneramme på 7 mrd. 2014-kr. Nedjustert beløp for låneopptak vil redusere de samlede fylkeskommunale forpliktelsene knyttet til lånegarantier, samt gi bedre kontroll over Bymiljøpakkens økonomiske forpliktelser.

Styring

Styringsgruppe for Bymiljøpakken

Styringen av by-/bompengepakken, som er en del av byvekstavtalen med samlebetegnelsen Bymiljøpakken, vil skje innenfor styringssystemet beskrevet i byvekstavtalen 2019–2029. I oppfølgingen og porteføljestylingen av avtalen vil Samferdselsdepartementet v/statssekretær lede styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Resterende møter vil bli ledet av Statens vegvesen v/vegdirektøren, som har det fulle ansvaret for å lede gruppen i disse møtene. Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og representanter for Fylkesmannen. Ordførerne i Stavanger, Sola, Randaberg og Sandnes kommuner og fylkesordfører for Rogaland fylkeskommune representerer de lokale partene.

Nullvekstmålet

Bompengelopplegget inngår som en del av reforhandlet byvekstavtale for Nord-Jæren 2019–2029, med samlebetegnelsen Bymiljøpakken. Målet for byvekstavtalen er nullvekst i persontransport med bil. Dette målet er også lagt til grunn for bompengelopplegget omtalt i denne saken. Trafikkutviklingen for avtaleområdet måles med en byindeks, som er basert på et representativt utvalg av tellepunkter i avtaleområdet. I tillegg benyttes data fra en reisevaneundersøkelse for å følge utviklingen i antall kjørte kilometer (trafikkarbeid). Partene i byvekstavtalen forplikter seg til å iverksette virkemidler for å nå nullvekstmålet dersom gjennomførte tiltak ikke i tilstrekkelig grad bidrar til nullvekst. Det vises til byvekstavtalen for en nærmere omtale av dette.

Porteføljestyling

I styringen av Bymiljøpakken legger partene til grunn nye retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakker, jf. Samferdselsdepartementets brev til Vegdirektoratet datert 20. mai 2019. Det må være en balanse mellom inntekter og utgifter i prosjektporteføljen. Kostnadsøkninger i prosjektene og inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen. Det er ikke mulig å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden, men grunntakstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.

Garanti

Det er behov for å fatte nye garantivedtak. I tråd med nye retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakker er det ikke lenge mulig å øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst.

og/eller forlenge innkrevingstid med inntil 5 år. Porteføljestyringen skal sikre at det ikke blir behov for å innløse garantien.

Garantiansvaret skal legge til grunn maksimal lånegjeld pluss 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol. Det er beregnet at den maksimale lånegjelden med det reviderte bompengelopplegget vil komme opp i om lag 1 130 mill. kr. Det totale garantibeløpet blir følgelig 1 250 mill. kr.

Ny garanti vil erstatte gjeldende fylkeskommunal garanti på inntil 7,0 mrd. kr. Følgelig vil fylkeskommunalt garantiansvar for pakken blir redusert med om lag 5,75 mrd. kr.

Forslag til vedtak

Statens vegvesen tilrår Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner og Rogaland fylkeskommune å fatte følgende vedtak:

1. [Kommunestyret/Fylkestinget] slutter seg til de foreslåtte justeringene i finansieringen av Bymiljøpakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken), slik det er skissert i det faglige grunnlaget fra Statens vegvesen Region vest datert xx.12.2019.
2. [Kommunestyret/Fylkestinget] går inn for at Bymiljøpakken blir delvis finansiert med bompenger. Det er lagt til grunn en portefølje med investeringsbehov på ca. 29,3 mrd. 2020-kr.

Følgende finansieringsplan er lagt til grunn for Bymiljøpakken 2018–2033:

Finansieringskilde:	Mill. 2020-kr
Statlige midler	16 682
Fylkeskommunale midler	1 500
Bompenger	11 100
Sum	29 282

3. [Kommunestyret/Fylkestinget] ligger til grunn at Bymiljøpakken blir porteføljestyrt og at omfanget av utbygginga blir tilpasset den økonomiske rammen.
4. Rushtidsavgift fjernes og det innføres betaling for nullutslippskjøretøy på 50 pst. av ordinær takst fratrasket brikkerabatt. Betaling av bompenger som nullutslippskjøretøy krever elektronisk brikke og gyldig avtale. Uten elektronisk brikke og gyldig avtale, vil nullutslippskjøretøy bli belastet ordinær takst på lik linje med andre kjøretøy.
5. [Kommunestyret/Fylkestinget] anmoder Samferdselsdepartementet om å fatte vedtak om å bruke fullmakten gitt av Stortinget til å fjerne rushtidsavgiften så raskt som mulig.

6. Partene forplikter seg til å endre bomplasseringer og/eller innkrevingsretninger for Tananger og Lura. Det settes umiddelbart i gang en utredning om hvordan bomplasseringene og/eller innkrevingsretning kan innrettes slik at belastningen for innbyggerne i disse områdene kan bli bedre og mindre belastende. Endringer skal ikke medføre at det oppstår hull i ringene. Partene er enige om at nødvendige tiltak for å oppnå disse målene skal besluttet og iverksettes så snart som mulig og i alle fall senest i løpet av våren 2020. Det er lagt til grunn at endringene skal ikke skape hull i bomringen og/eller svekke økonomien i pakken.
7. Bomstasjonsopplegget kan endres på et senere tidspunkt, forutsatt at det er lokal tilslutning til dette og endringene ikke svekker økonomien i Bymiljøpakken i vesentlig grad.
8. [Kommunestyret/Fylkestinget] gir sin tilslutning til at grunntakstene kan justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på 12 kr per passering (2020–kr). Det forutsettes lokalpolitisk tilslutning i forkant av eventuelle takstjusteringer.
9. Gjennomsnittstaksten prisjusteres i samsvar med SSBs konsumprisindeks fra og med år 2021. Styringsgruppen for Bymiljøpakken får fullmakt til å foreta prisjusteringer av takstene.
10. Basert på gjennomsnittstakst på 12 2020–kr er det lagt til grunn følgende grunntakster uten rabatt (i 2020–kr):
 - Takstgruppe 1 (Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt alle kjøretøy uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1): 23 kr
 - Takstgruppe 2 (Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg, unntatt kjøretøy som er registrert i kjøretøykategori M1): 58 kr
11. Ordningene med timesregel og passeringstak på 75 passeringer per måned for alle kjøretøy med gyldig avtale og elektronisk brikke videreføres. I samsvar med forutsetningene for den felles timesregelen med Hundvågtunnelen i Prop. 47 S (2016–2017), legges det til grunn at det er den første registrerte passeringen som vil gjelde, uavhengig av takst.
12. Rabattordninger og fritaksordninger skal følge gjeldende takstretningslinjer. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke får 20 pst. rabatt.
13. Styringsgruppen for Bymiljøpakken gis fullmakt til å foreta eventuelle mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Bymiljøpakken, slik at denne blir tilpasset forhandlingsresultatet for byvekstavtalen.

Det legges ikke opp til endringer i innkrevingstiden. Bompengerperioden er satt til 15 år fra innkrevingsstart 1. oktober 2018.

Gjelder bare for fylkeskommunen:

14. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Rogaland fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrenset til 1 130 mill. kr for Bymiljøpakken, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 1 250 mill. kr. Garantisten har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rett til å kreve inn bompenger.
15. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra oppdragsgiver i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samlet garantitid blir inntil 14 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra oppdragsgiver.
16. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lån.
17. Det blir lagt til grunn at ansvaret for innkreving og delfinansiering av Bymiljøpakken med bompenger skal fortsette i det regionale bompengeselskapet Ferde AS.