



Bymiljøpakken

Inntektsforutsetninger for bompenger i handlingsprogram 2025-2028

Bakgrunn

Bompengeinntektene utgjør rundt 37 prosent av finansieringen i byvekstavtalen for Nord-Jæren. Ettersom bompengeinntektene anslås for perioden frem til 2033, er det heftet usikkerhet ved beregningene. Det er flere variabler som spiller inn, der trafikkmengde og miksen av kjøretøygrupper er to faktorer som er av avgjørende betydning. Endring i forholdet mellom ulike kjøretøygrupper påvirker gjennomsnittsinntekten per passering.

Formålet med denne saken er å gjennomgå inntektsforutsetningene for bompenger i Bymiljøpakken. Dette gjøres årlig i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet.

Netto bompengeinntekter

I beregningen av bompengeinntekter for Handlingsprogram 25–28 har man i resterende år lagt til grunn ÅDT lik 210 000, i henhold til nullvekstmålet, og gjennomsnittstakst på 14,1 kroner.

Passeringsinntektene inkludert bankbeholdning hos Ferde er for de resterende årene i Bymiljøpakken beregnet til 11,8 milliarder kroner.

Estimerte tapt inntekt til Ryfast er økt med 8 millioner kroner som et resultat av endrede takster. Dette utgjør nå 45 millioner kroner årlig.

Sekretariatet har i forbindelse med Handlingsprogram 2025-2028 gjennomgått driftsutgiftene hos Ferde:

- Driftskostnader er justert til ned med 2 millioner kroner årlig i henhold til Ferdes estimer for fremtidige kostnader. Dette utgjør nå 73 millioner kroner årlig.
- Bymiljøpakken har ikke tatt opp lån. Det forventes dermed at finansieringskostnader ikke vil være betydelig i denne handlingsprogramperioden. Basert på investeringsnivået i kommende fire års periode er det estimert finansinntekter på om lag 40 millioner kroner årlig de første tre årene.

Netto bompenger til finansiering av gjenstående prosjekter i Bymiljøpakken er dermed estimert til 10,6 milliarder kroner.



Årsdøgntrafikk

Det har de senere årene vært en tendens til at årsdøgntrafikk (ÅDT) gjennom bomringene på Nord-Jæren har vært lavere enn de 210 000 som har vært forutsatt i prop 47 S. I 2023 lå ÅDT på 198 824, mens den så langt i 2024 er 197 325. Netto bompengainntekter har så langt ikke vært lavere enn budsjettert grunnet høye finansinntekter. Fremover forventes det at finansinntektene vil bli lavere grunnet høyt investeringstempo. Frem mot neste handlingsprogram vil det bli vurdert om det er grunnlag for å beregne bompengainntektene på en lavere ÅDT.

Takst

Med dagens praksis blir bomtakstene justert når veksten i konsumprisindeksen (KPI) tilsier at grunntaksten kan økes med én krone. Dette er en ren prisjustering slik at grunntaksten skal følge prisutviklingen ellers i samfunnet.

Bymiljøpakkens finansieringsberegning er bygget på gjennomsnittstakst. Denne er lavere enn grunntaksten (27 kroner for personbil og 69 kroner for tunge kjøretøy) på grunn av blant annet rabatt for bombrikke og nullutslipp samt. timesregel og månedstak.

Gjennomsnittstaksten brukes til å vurdere hvorvidt oppnådde inntekter er under eller over grunnlaget for finansieringsberegningen. I 2022 ble gjennomsnittstaksten i Bymiljøpakken besluttet å være 12,8 2022- kroner. Prisjustert er dette 14,1 2024-kroner.

Et avvik fra gjennomsnittstakst over tid vil få konsekvenser for inntektene i porteføljen. Per juli 2024 er gjennomsnittstaksten i bomringen 13,7 kroner, det vil si at inntektene er lavere enn forutsatt. Foreløpig balanseres dette ut gjennom høye finansinntekter, slik at netto inntekter fortsatt er høyere enn budsjett.

Balanse i porteføljen

Handlingsprogram for 2025-2028 inneholder en oversikt over den totale porteføljen til Bymiljøpakken. Her ligger også prosjekter som per i dag ikke har statlig finansiering inne, blant annet prosjektet E39 Osli-Figgjo som ligger i en såkalt utviklingsportefølje. Samtlige prosjekter ligger inne med fulle projektkostnader.

Skal alle prosjektene i Bymiljøpakken realiseres, er det i dag et avvik mellom inntekter og utgifter på 4,1 milliarder kroner. Det er verdt å merke seg at dette beløpet inneholder en høyere bompengandelen for prosjektet E39 Osli-Figgjo enn tilsvarende riksvegprosjekter ettersom Staten har forpliktet seg til et kronebeløp i byvekstavtalen, og prosjektet har økt i kostnad.

Per i dag er denne ubalansen løst ved å lage en strek og sette de prosjektene som ikke har finansiering under streken, slik at porteføljen er i balanse.



I forbindelse med NTP 2025-2036 er det aktualisert å kunne se på ulike tiltak som kan øke bompengeneinntektene slik at hele porteføljen kan realiseres. Sekretariatet skisserer tre alternative tiltak for å balansere porteføljen:

Alternativ 1:

Øke bomtakstene i pakken for å kunne hente inn deler eller hele avviket på 4,1 milliarder kroner. Dette har sekretariatet oppfattet at ikke er politisk ønskelig. Dersom styringsgruppen ønsker å gå videre med dette alternativet, må nytt takstnivå beregnes.

Alternativ 2:

Hvis det ikke er ønskelig å øke bomtakstene, er ett alternativ å redusere kostnadene ved å kutte i porteføljen (porteføljestyling).

Alternativ 3:

I lys av NTP 2025-2036 kan prosjektene i porteføljen også omprioriteres for å kunne gi rom for at de prosjektene som har statlig finansiering kan bygges. Ønskes det for eksempel at prosjektet E39 Ålgård-Figgjo prioriteres høyere, slik at det vil ha finansiering i Bymiljøpakken, vil det ha den konsekvens at, med dagens rangering, så vil prosjektet FV. 505 Foss-Eikeland - E39 havne under streken og dermed ikke ha finansiering i Bymiljøpakken per nå.

Alternativ 4:

En ren forlenging av Bymiljøpakkens innkrevningstid fra 1.oktober 2033 til ut 2038 vil, med dagens forutsetninger og prosjektkostnader, gi nok bompengeneinntekter til å kunne realisere hele porteføljen.

Forslag til vedtak:

Saken legges frem uten forslag til vedtak

