



Statens vegvesen

Notat

Til: Styringsgruppa Førdepakken
Frå: Styring og strategistaben
Kopi til:

Sakshandsamar: Kaisa Tonheim Banne
Tlf sakshand. 97167779
Vår dato: 28.10.2019

Berekning av ny ramme Førdepakken og alternative tiltak for å auke gjennomsnittstakst

Styringsgruppa i Førdepakken har bedt Statens vegvesen Region vest om å gjere ei ny vurdering av kor stort bompenggebidraget til vegprosjekt i Førdepakken truleg vert, slik inntektene i bomringen er i dag. Vi er i tillegg bedt om å vurdere eventuelle tiltak for å få opp inntektene. Dette notatet syner resultat for berekningar av mogeleg bompenggebidrag i 2019-kr, inkludert statleg tilskot til Førdepakken. Det vert her lagt fram alternative tiltak for å auke bompenggeinntektene med sikte på å kunne styre på vedteken bompengeramme i Prop. 137 S (2014–2015).

Vedtatt stortingsproposisjon har lagt til grunn ei totalramme på 1 650 mill. 2015-kr, der bompengar utgjør 983 mill. 2015-kr. Finansieringsplan er som følger:

År	Mill. 2015-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	19	139	158
Fylkeskommunale midlar		158	158
Kommunale midlar		158	158
Refusjon av meirverdiavgift	48	145	193
Bompengar	180	803	983
Sum	247	1 403	1 650

Ein føreset at kommunen, fylkeskommunen og staten har forplikta seg til å bidra som vedteke. Bompenggebidrag til vegprosjekt avhenger av kva inntekter og utgifter ein faktisk får i innkrevjingstida.

I Prop. 137 S (2014–2015) var det førebels rekna med samla bompenggeinntekter på om lag 1 220 mill. 2015-kr. Ein rekna med at det ville vere behov for om lag 90 mill. kr til å dekkje lånerenter og om lag 150 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Bompenggebidraget til veginvesteringar vart dermed berekna til 983 2015-kr. Dette utgjør om lag 1 106 mill. 2019-kr justert for Byggekostnadsindeks for anlegg. 98642172

Statens vegvesen har nedanfor gjort nye berekningar av ramma basert på faktiske inntekter og utgifter knytt til bompengeneinnkrevjinga hittil i innkrevjingsperioden. Vi har tatt utgangspunkt i forbruk av bompengar før 31.12.2018 og kva bompengeselskapet Ferde AS kan bidra med midlar frå 1.1.2019.

Gjennomsnittstakst har vore mellom 25–30 pst lågare enn føresett i Prop. 137 S (2014–2015). Sjølv om rentekostnadar har vore lågare og trafikktales noko høgare enn føresett, har vi no anslått at vel 800 mill. 2019–kr av bompengeneinntektene kan nyttast til veginvesteringar frå 1.1.2019. Forbruket av bompengar (inkl. statleg tilskot) fram til 31.12.2018 var 142 mill. 2019–kr. Sidan staten dei siste åra har ytt eit årleg tilskot til Ferde AS slik at gjennomsnittstaksten i Førdepakken kan reduserast med minimum 10 pst i høve vedtatt gjennomsnittstakst i Prop– 137 S (2014–2015), så kan Ferde AS betale ut meir av dei totale bompengeneinntektene til vegprosjekt. Vi føreset her at det statelege tilskotet utgjør 10,6 mill. 2019–kr i året, og vil utgjere 106 mill. 2019–kr i åra 2019–2028.

Tabellen under syner kor mykje bompengar som manglar gitt at trafikken ikkje endrar seg frå dagens nivå og gjennomsnittstaksten vert prisjustert i høve dagens nivå. Vi har føresett ein gradvis auke av renter frå dagens rentenivå med 0,5 pst. årleg fram til 2025. Etter det er rentenivået sett til 5,5 pst.

Tabell 1 Oversikt over manglande bompengar til vegprosjekt per 1.1.2019

Bompengar	Mill. 2019–kr
Berekna ramme Prop. 137 S (2014–2015)	1 106
Forbruk per 31.12.2018	142
Berekna uttak per 1.1.2019	800
Prognose statleg tilskot per 1.1.2019	106
Avvik i høve berekna ramme (Prop. 137 S)	58

Mandatet til styringsgruppa for Førdepakken er fyrst og fremst å sikre at bompengeselskapet ikkje tek opp meir lån til vegprosjekt, enn det som er realistisk å handtere innafor innkrevjingsperiode på 12 år. Det er føresett i Prop. 137 S (2014–2015) at ein skal gjere tiltak for å opprettehalde gjennomsnittstaksten og prisjustere denne i tråd med KPI. Garantistane (fylkeskommunen) skal gje tilslutning til takstjusteringar for å auke gjennomsnittstaksten til vedteke nivå. Vegdirektoratet fattar takstvedtak. Kommunen kan verte høyrd før garantisten fattar vedtak om å justere gjennomsnittstaksten.

Dersom det ikkje vert gjort tiltak for å auke gjennomsnittstaksten til Førdepakken, så må styringsgruppa førebels redusere prosjektporteføljen i Førdepakken med 60 mill. kr. Det vil i tillegg vere ein viss risiko for at trafikk, inntekter og renter vil endre seg i perioden. Styringsgruppa må difor gjere nye berekningar i god tid før ein avsluttar byggetida, for å vurdere om det er behov for å redusere ramma ytterlegare.

Nedanfor går ein grundigare gjennom føresetnadane for både berekna ramme i Prop. 137 S (2014–2015) og dei nye berekningane per 2019. Det vert sett på fleire tiltak som kan gjerast

for å få auke gjennomsnittstaksten for å kunne fortsette å styre på bompengeramma på 1 106 mill. 2019. kr.

Spørsmål om å forlengje innkrevjingstida med sikte på å oppnå vedteken bompengeramme

Statens vegvesen gjer merksam på at moglegheitene som er omtala i Prop. 137 S (2014–2015) om å auke bompengetakstar med 20 pst. og forlengje innkrevjingstida med 5 år i Førdepakken i utgangspunktet er knytt til garantien. Det står i Prop. 137 S (2014–2015):

Dersom inntektene i Førdepakken blir lågare enn rekna med, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. ut over ordinær prisstigning og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år. Sidan eventuell takstauke og forlenging av innkrevjingsperioden ikkje blei tatt opp ved den lokalpolitiske behandlinga, må dette eventuelt leggjast fram for lokalpolitisk behandling før Vegdirektoratet fattar nytt takstvedtak.

Dette er gjentatt under punkt 7 i Prop. 137 S (2014–2015): *Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke i realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.*

Vi er kjend med at ein i enkelte bompengepakkar har forlengja innkrevjingstida for å oppnå vedteken bompengeramme. Regjeringa har stramma inn denne praksisen for framtidige bompengepakkar. For Førdepakken vil gjeldande stortingsproposisjon likevel vere styrande. Men Statens vegvesen Region vest forstår Prop. 137 S (2014–2015) i samråd med Vegdirektoratet slik at garantisten fyrst må sikre at gjennomsnittstaksten vert som føresett, før ein kan vurdere å forlengje innkrevjingstida. Elles vil Statens vegvesen påpeike at ei eventuell forlenging av innkrevjingstida er eit verktoy som berre kan nyttast ein gong for totalt fem år, sjølv om dette er nemnd to gonger i Prop. 137 S (2014–2015). Denne moglegheita bør berre nyttast som tryggleik for garantisten etter at bygging er ferdig.

Vi vil heller råde til at ei eventuell forlenging av innkrevjingstida vert vurdert, dersom det er behov for å auke inntektene ut over vedteken bompengeramme. Dette kan skje gjennom ein sokalla revisjon av Førdepakken. Dette vil krevje ny stortingsbehandling. Prosessen i forkant og krav knytt til ein eventuell stortingsbehandling vert kort omtala til slutt i notatet. Merk at det er endringar i nasjonale retningslinjer for moglegheitene for slike revideringar.

Berekingar av bompengeramme til vegprosjekt Førdepakken

Føresetnader i stortingsproposisjon og dei faktiske føresetnadane vi kjenner i dag:

Tabell 2 Føresetnadar for berekna bompengeramme i Prop. 137 S (2014–2015) og faktiske inntekter

Føresetnadar for inntekter	Prop. 137 (2014–2015)	Prop. 137 S (2014–2015) (oppdatert til 2019)	Resultat (hittil 2019)
Trafikkgrunnlag (ÅDT)	15 750	16 067	18 484
Årleg trafikkvekst	0,5 pst.	0,5 pst.	-0,9 pst.**
Lånerente	6,5 pst.	6,5 pst.	2,5 pst.
Innskotsrente	2,5 pst.	2,5	2,0 pst.
Årlege kostnader til drift	12 mill. kr	13,3 mill. 2018-kr	14,8 mill. 2018-kr***
Gjennomsnittstakst	18,70 2015-kr	20,70 2019-kr*	14,73 (2019-kr)
Totale bompenggebidrag til vegprosjekt	983 mill. 2015-kr	1 106 mill. 2019-kr	942 mill. 2019-kr****

*Førdepakken har forplikta seg til at gjennomsnittstaksten skal vere minst 10 pst. lågare enn vedteken gjennomsnittstakst i Prop. 137 S (2014–2015), dvs. 18,6 2019-kr.

** Trafikken gjekk ned i 2018 i forhold til 2017. Ikkje tatt med trafikktiltal i 2019.

***Ferde AS kjøpte opp Førde bomselskap i 2018. Venta lågare innkrevjingskostnader i 2019.

****Dersom Førdepakken får statleg tilskot kvart år tom 2028, vil bompenggebidraget frå selskapet vere nær 1 040 mill. 2019-kr.

Trafikk, gjennomsnittstakst og inntekter

Trafikk, gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) og inntekter til Førdepakken månad for månad frå 2017 til i dag kjem fram i tabellen under.

Tabell 3 Trafikk, gjennomsnittstakst og inntekter per månad i åra 2017 til september 2019

Måned	Trafikk			Gj.snitt inntekt per passering (kr)			Inntekt (kr)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Januar	535 094	538 684	532 490	14,48	14,32	14,20	7 746 376	7 715 540	7 560 785
Februar	501 973	497 201	501 123	15,21	15,02	14,85	7 632 834	7 470 122	7 439 420
Mars	591 167	554 286	557 645	14,22	14,68	14,28	8 405 893	8 136 167	7 960 780
April	541 269	568 742	568 127	15,19	14,60	14,67	8 221 951	8 301 489	8 332 937
Mai	606 205	594 871	605 551	14,63	14,62	14,30	8 867 940	8 694 965	8 661 774
Juni	590 926	537 546	582 850	15,09	15,19	14,80	8 919 405	8 165 117	8 629 000
Juli	527 590	511 011	532 081	16,66	16,20	15,49	8 791 664	8 280 780	8 242 663
August	596 135	588 868	588 836	15,46	14,98	14,81	9 213 823	8 823 881	8 719 325
September	582 183	571 866	577 535	14,88	14,63	14,89	8 661 361	8 366 631	8 600 230
Oktober	576 075	593 930		14,83	14,41		8 545 246	8 556 004	
November	547 524	573 262		14,60	14,25		7 994 340	8 167 275	
Desember	533 452	541 443		14,71	14,46		7 848 346	7 828 542	
Sum	6 729 593	6 671 710		15,00	14,78		100 849 179	98 506 513	

Inntektene er eit resultat av trafikken og gjennomsnittstaksten. Endringar i trafikk og/eller gjennomsnittstakst får med andre ord konsekvensar for inntektene. Gjennomsnittleg inntekt pr. passering (gjennomsnittstakst) er det som bilistane betalar i gjennomsnitt når ein tek omsyn til effekten av takstar, rabattar, fritak og fordeling mellom tunge og lette køyretøy. Bompengetakstane er i 2019 er 26 kr for takstgruppe 1 og 47 kr for takstgruppe 2. I tillegg til 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 som har elektronisk brikke, så har Førdepakken ein rekke fritak som inngår i rabattsystemet. Tabellen under syner prosentvis fordelinga av fritak i 2019 i forhold til trafikken (mellom januar–juli).

Tabell 4 Oversikt over fritakstpasseringar av den totale trafikken i Førdepakken 2019 (mellom januar og juli)

Fritak	Passeringer	total
Månedstak	756 196	19,5 %
Timeregel	269 470	6,9 %
Nullutslepp	203 297	5,2 %
Avskrivinger	37 270	1,0 %
Off. transport	37 046	1,0 %
Handicap	44 130	1,1 %
Utrykning	16 995	0,4 %
Annet	923	0,0 %
Totalt	1 365 327	

Tabellen under syner omtrentleg korleis trafikkmønsteret resulterer i den gjennomsnittlege inntekta ein har i dag.

Tabell 5 Fordeling av trafikk og gjennomsnittstakst per 2019

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	96,0 %	4,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS-brikke	57,0 %	69,0 %
Utan AutoPASS-brikke	7,0 %	0,0 %
Nullutslepp	4,0 %	0,0 %
Timeregel	8,0 %	7,0 %
Månadstak	20,0 %	20,0 %
Svinn	4,0 %	4,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	26,00	20,80
Takstgruppe 2	47,00	
Nullutslepp	10,40	
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		14,09
Snitt takstgruppe 2		32,43
Snittinntekt per passering		14,83

I august 2019 vart det innført halv takst for nullutsleppskøyretøy. Ein ser at dette fekk ein liten trafikkavvising for desse køyretøya. Samtidig vil nullutsleppskøyretøy no få fritak som følgje av timesregel og månadstak, og ein vi difor sjå ein auke av slike fritakspasseringar. Tabellen ovanfor gjev eit bilete av situasjonen om lag slik den var i september etter innføringa, men fordelinga vil endre seg månad for månad.

Prognosane lagt til grunn for Prop. 137 S (2014–2015) har føresett ein årleg trafikkauke på 0,5 pst. Trafikken er høgare enn føresett, men utviklinga var negativ frå 2017 til 2018. Foreløpige tal frå 2019 syner at trafikken kan gå noko opp i 2019. Vi legg likevel til grunn 0 pst. i trafikkvekst i berekningane av framtidige inntekter.

Prop. 137 S (2014–2015) føresett at gjennomsnittstaksten skal prisjusterast i perioden. Dersom trafikkmønsteret endrar seg må bompengetakstane justerast over konsumprisveksten årleg for å halde gjennomsnittstaksten på det vedtekne nivået. Dette har ikkje blitt gjort i Førdepakken hittil då trafikken er høgare enn venta, rentekostnadar er lågare og Førdepakken har fått statlege tilskot som har kompensert for lågare gjennomsnittstakst. No ser ein at dette ikkje er tilstrekkeleg og ein må difor gjere justeringar av gjennomsnittstaksten.

Lån, bankinnskot og forpliktingar til Ferde AS per 1.1.2019

Rapportert forbruk til veginvesteringar frå Statens vegvesen av bompengar per 31.12.2018 var om lag 142,6 mill. 2018-kr.

Ferde AS rapporterte samla innskot per 31.12.2018 på om lag 134 mill. kr. Gjeld var 43 mill. kr. Dermed hadde Førdepakken nær 91 mill. kr i bankinnskot per 31.12.2018. I tillegg stod det att 6,6 mill. kr å rekvirere frå Ferde AS for å dekke forbrukt som var ført i 2018 (forpliktingar til Statens vegvesen). Dermed hadde Ferde AS om lag 84,4 mill. kr i samla innskot per 1.1.2019 når forpliktingane er tatt omsyn til.

Innkrevjingskostnader og rentebane

Innkrevjingskostnader var i 2018 14,8 mill. kr. I 2019 ventar ein at innkrevjingskostandene vil ende på 14 mill. kr. Dette er i hovudsak kostnadar knytt til drift og vedlikehald av innkrevjingsutstyr, sentralsystem og drift av bomselskapet. Vi legg dei same årlege kostnadane til grunn heile innkrevjingsperioden.

Prognosane lagt til grunn for stortingsproposisjonen bygger på 6,5 pst. rente i heile innkrevjingsperioden. Vi har som utgangspunkt lagt til grunn årleg opptrapping av selskapets lånerenter frå dagens nivå til 3 pst. i 2020 og konservative prognosar for årleg auke med 0,5 prosentpoeng fram til 2025. Og 5,5 pst. i resten av perioden.

Resultat – ny berekna bompengeramme per 2019

Basert på føresetnadar som forklart ovanfor bereknar ein no at samla bompengeinntekter frå og med 1.1.2019 til og med 2028 på om lag 920 mill. 2019-kr. Om lag 716 mill. 2019-kr av bompengeinntektene i perioden 2019–2028 kan nyttast til å dekkje deler av investeringskostnadane, om lag 134 mill. kr i innkrevingskostnader og 71 mill. kr i rentekostnader. I tillegg har Førdepakken om lag 85 mill. kr av bankinnskott til prosjektet (etter lån og forpliktingar er trekt frå), dvs. at selskapet kan stille totalt mill. 800 2019-kr til dispensasjon til vegprosjekt frå 1.1.2019.

Forbruk per 31.12.2018 av bompengar har hittil vore 142,6 mill. 2019-kr. Det vil seie at det er om lag 940 mill. 2019-kr til disposisjon for vegbygging av bompengeinntektene i heile innkrevjingsperioden i Førdepakken. Dersom Ferde AS vil få årlege statlege tilskott på 10 mill. kr i resten av innkrevjingsperioden (totalt 106 mill. kr), så kan selskapet totalt stille 1 040 mill. 2019-kr til disposisjon for vegprosjekt. Merk at det hefter ein viss usikkerheit til dette tilskottet som må løyvast i dei årlege statsbudsjetta.

Alternative tiltak for å auke gjennomsnittstaksten til Førdepakken

Styringsgruppa kan ta initiativ til å auke gjennomsnittstaksten slik Prop. 137 S (2014–2015) legg opp til at bompengepakken skal styrast. I dag er gjennomsnittstaksten nær 14,8 kr i Førdepakken. Prop. 137 S (2014–2015) legg til grunn at gjennomsnittstaksten kan vere 20,7 2019-kr justert for konsumprisindeksen (KPI). Sidan Førdepakken får statleg tilskott for å redusere bompengetakstar, så kan ein auke gjennomsnittstaksten til maks 90 pst. av nivået som er vedteke i Prop. 137 S (2014–2015). Det vil seie at ein kan auke gjennomsnittstaksten opp til 18,6 2019-kr. NB. Gjennomsnittstakst kan aukast til same nivå som vedteke i Prop. 137 S (2014–2015) dersom tiltaksordninga vert avslutta i perioden.

Med ein gjennomsnittstakst på 18,6 2019-kr vil usikkerheit i hovudsak vere knytt til trafikkvekst og renteutvikling. Merk at det kan vere behov for å gjere fleire justeringar av gjennomsnittstakst i innkrevjingstida dersom trafikken endrar seg. På den andre side, dersom ein ventar for lenge ut i innkrevjingsperioden med å gjere justeringane risikerer ein at justeringane av gjennomsnittstakst ikkje vil vere tilstrekkeleg. Det vil ikkje vere høve til å justere taksten over vedteken gjennomsnittstakst på seinare tidspunkt.

Dersom trafikken og køyretøyfordelinga held seg som i dag og ein legg til grunn at Førdepakken vil få årlege statlege tilskott i heile perioden, så vil det vere nok å heve gjennomsnittstaksten til 15,5 2019-kr for å kunne styre på berekna ramme i Prop 137 S (2014–2015) på 1 106 2019-kr. Men ei justering av takst- og rabattsystem kan for det fyrste få ei avvisingseffekt på trafikken. I tillegg er risikoen høg for at vi vil fortsette å få ei endring i trafikkmonster i innkrevjingsperioden uansett takst- og rabattsystem. Regjeringa fører til dømes ein politikk for å få fleire til å velje nullutsleppskøyretøy i dag. Etter kvart som nye prosjekt vert realisert i Førde kan også fleire velje å gå eller sykle. Det er difor tilrådeleg å gjere tiltak som sikrar at ein får ein gjennomsnittstakst som er noko høgare enn 15,5 kr for å redusere risikoen for endringar i trafikk og rente. Dersom ein løftar

gjennomsnittstaksten til 18,6 2019-kr vil det truleg føre til ein unødig avvising på trafikken på den eine sida, og samtidig til høgare inntekter enn det er behov for. Det vil vere betre å gjere fleire mindre justeringar i perioden.

Ein kan heve gjennomsnittstaksten på følgjande måtar:

- Heve bompengetakstar
- Auke månadstak
- Både heve takstar og auke månadstak

Alle tiltaka vil krevje tilslutnad frå garantisten før bompengeselskapet søker Vegdirektoratet om nytt takstvedtak. Nedanfor går ein gjennom alternativa før ein drøftar usikkerheit ved dei enkelte tiltaka.

Alternativ 1 – Heve bompengetakstar

Dersom ein hevar bompengetakstane med 4 kroner for takstgruppe 1 og 7 kr for takstgruppe 2 vil ein sannsynlegvis oppnå ein gjennomsnittstakst på 17,11 2019-kr. Då føreset ein at fordelinga av trafikken er som i tabellen under.

Tabell 6 Fordeling av trafikk og gjennomsnittstakst ved å heve bompengetakster med 4 og 7 kr

Økte bompengetaksten med 4 kr		
	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	96,0 %	4,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS-brikke	57,0 %	69,0 %
Utan AutoPASS-brikke	7,0 %	0,0 %
Nullutslepp	4,0 %	0,0 %
Timeregel	8,0 %	7,0 %
Månadstak	20,0 %	20,0 %
Svinn	4,0 %	4,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	30,00	24,00
Takstgruppe 2	54,00	
Nullutslepp	12,00	
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		16,26
Snitt takstgruppe 2		37,26
Snittinntekt per passering		17,10

Denne takstauken får truleg ikkje vesentleg avvisingseffekt på trafikken, men det er ikkje gjort transportmodellberekningar.

Ein auke med 3 kr for taksgruppe 1 og 5 kr for taksgruppe 2 vil føre til ein gjennomsnittstakst på vel 16,5 kr.

Alternativ 2 – Auke månadstak

Månadstaket står for ein stor del av fritakspasseringane. I grunnlaget for å berekne gjennomsnittstaksten i Prop. 137 S (2014–2015) la ein til grunn at berre 10 pst. av trafikken ville få fritak som følgje av månadstak. I dag får nær 20 pst. av trafikken fritak som følgje av månadstaket. Dette utgjer ein stor del av inntektstapet til Førdepakken.

Det er sær sars vanskelegare å berekne kva månadstaket kan være for å oppnå ein gjennomsnittstakst på 18,6 2019–kr. Det er mogeleg å bestille data frå Q-Free som estimerer kor mange som i dag har over til dømes 40 og 50 passeringar. Men vi kan likevel ikkje berekne kor mange som vil tilpasse seg og velje å køyre færre turar. Med ein slik usikkerheit er det ikkje tilrådeleg at ein legger opp til eit passeringstak på meir enn 50 i fyrste omgang, då ein kan risikere å få ein høgare gjennomsnittstakst enn 18,6 2019–kr.

Tabell 7 Fordeling av trafikk og gjennomsnittstakst ved å auke månadstak

Auke månedstak	Takstgruppe 1 akstgruppe 2	
Del av trafikken	96,0 %	4,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS-brikke	62,0 %	74,0 %
Utan AutoPASS-brikke	7,0 %	0,0 %
Nullutslepp	4,0 %	0,0 %
Timeregel	8,0 %	7,0 %
Månadstak	15,0 %	15,0 %
Svinn	4,0 %	4,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	26,00	20,80
Takstgruppe 2	47,00	
Nullutslepp	10,40	
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		15,13
Snitt takstgruppe 2		34,78
Snittinntekt per passering		15,92

Dersom ein klarer å redusere delen som får fritak som følgje av månadstak til 15 pst. av den totale trafikken, vil ein kunne oppnå ein gjennomsnittstakst på 15,9 kr. I realiteten kan det reduksjonen verte nærare 10 pst, mens delen som får fritak for timesregel vert høgare. Dette får ikkje betydning for gjennomsnittstaksten.

Vi har ingen transportmodellberekningar som klarer å estimere kor høgt månadstaket må vere for å sikre at gjennomsnittstaksten aukar til 15,9 pst. Truleg kan ein auke frå 30 til 40 vere tilstrekkeleg. Eit månadstak til 50 kan kanskje heve gjennomsnittstaksten til 16,5 kr. Vi

antek ein vil oppleve ein trafikkavvising ved eit månadstak på 40 eller 50 passeringar. Transportmodellberekningar vil ikkje klare å estimere dette.

Alternativ 3 – heve månadstak og auke bompengetakstar

Ved å auke bompengetaksten med 2 kr for takstgruppe 1 og 3 kr for takstgruppe 2, og heve månadstak frå 30 til 40, vil ein kunne oppnå gjennomsnittstakst på nær 17,1 2019-kr. Sjå tabellen under

Tabell 8 Fordeling av gjennomsnittstakst ved å auke månadstak og takster med 2 og 3 kr

Auke månedstak og bompengetaksten med 2 kr		
	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	96,0 %	4,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPASS-brikke	62,0 %	73,5 %
Utan AutoPASS-brikke	7,0 %	0,0 %
Nullutslepp	4,0 %	0,0 %
Timeregel	8,0 %	7,5 %
Månadstak	15,0 %	15,0 %
Svinn	4,0 %	4,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	28,00	22,40
Takstgruppe 2	50,00	
Nullutslepp	11,20	
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		16,30
Snitt takstgruppe 2		36,75
Snittinntekt per passering		17,11

Oppsummering og usikkerheit

Tabell 9 Oppsummering av tiltak og venta ny gjennomsnittstakst

Tiltak	Ny venta gjennomsnittstakst (2019-kr)
Heve bompengetakstar med 4 kr og 7 kr	17,1 kr
Heve månadstak frå 30 til 40	15,9 kr
Heve månadstak frå 30 til 50	16,5 kr
Heve månadstak frå 30 til 40 og auke bompengetakstar med 2 kr og 3 kr	17,1 kr

Tabellen ovanfor skisserer tiltak som vil sikre ein gjennomsnittstakst som er innafor moglegheitsrommet gitt i Prop 137 S (2014–2015). Det er ein stor usikkerheit, spesielt knytt til tiltaka om å heve månadstak. Vi legg difor til grunn god margin i høve taket på 18,6 2019-kr og foreslår ikkje å heve taket til 60. Truleg vil ein oppnå ein noko høgare gjennomsnittstakst enn tabellen syner for tiltaka som omfattar ein heving av månadstak.

Gjennomsnittstakstar over 17 kr er meir robust i høve framtidig utvikling av trafikken og renter.

Konsekvensar for trafikantar som køyrer ofte (takstgruppe 1)

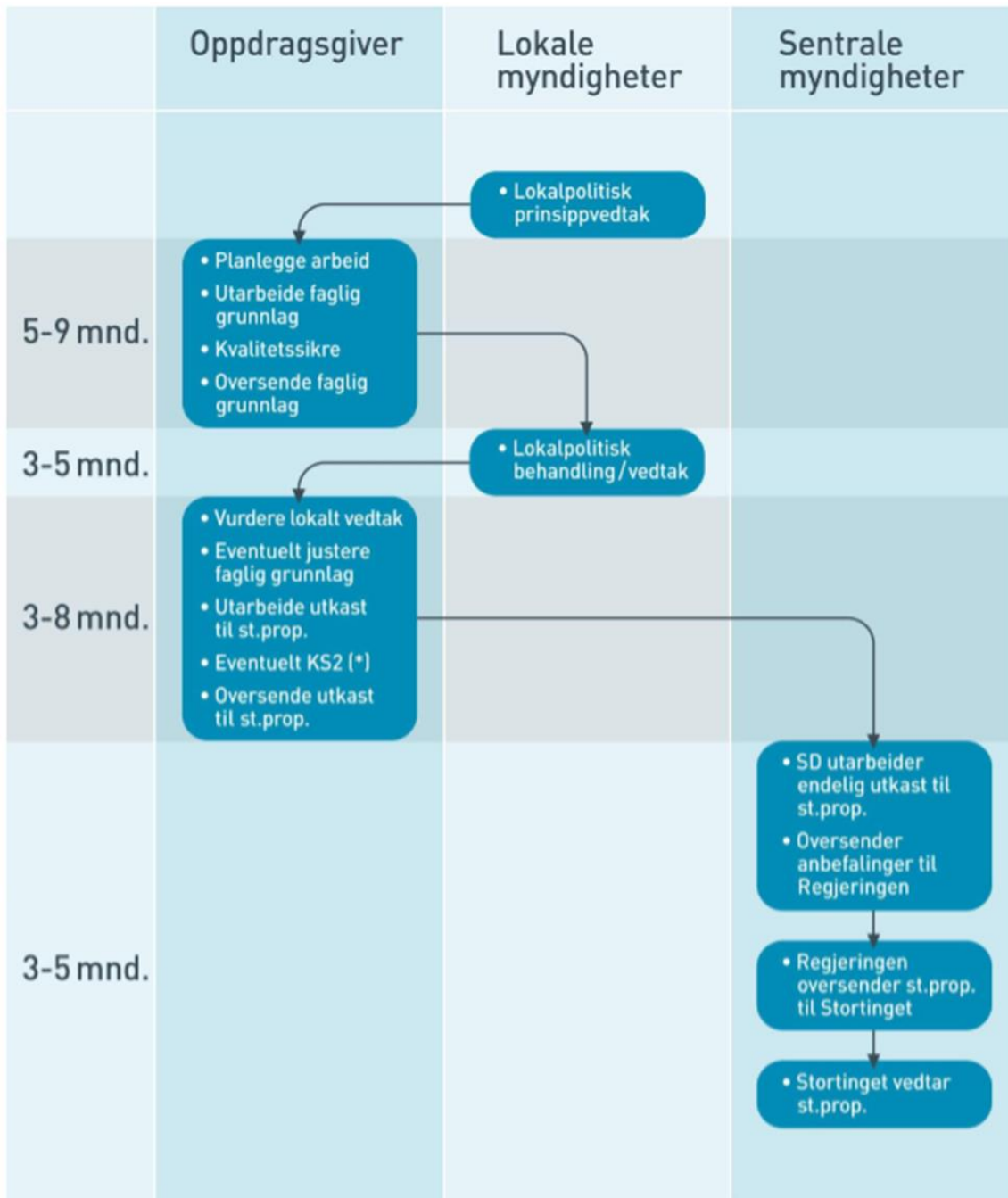
I dag har trafikantar i takstgruppe 1 med elektronisk brikke ein maksimal månadspris på 624 kr som følgje av månadstaket. Makspris for desse trafikantane vil vere som i tabellen under.

Tabell 10 Oversikt over maksimal kostnad per måned for takstgruppe 1 med elektronisk brikke

Tiltak	Maks månadspris etter tiltak (2019-kr)
Heve bompengetakstar med 4 kr	720 kr
Heve månadstak frå 30 til 40	832 kr
Heve månadstak frå 30 til 50	1040 kr
Heve månadstak frå 30 til 40 og auke bompengetakstar med 2 kr	896 kr

Revidering av porteføljestyrte bompengepakkar

Det er vanleg praksis mange stadar å revidere bompengepakkar ved å forlengje innkrevjingstida. Gjennom ein revisjon kan ein også justere bomstasjonsplasseringar og takst- og rabattsystem. Ein revisjon vil krevje stortingsbehandling og prosessen er skildra i diagrammet under:



Prosesen er nærare skildra i «Veilderen for bompengesaker»¹.

Dersom ein går i gang med å revidere Førdepakken, bør ein leggje til grunn eit høgare bompengebidrag enn vedteke i gjeldande Prop. 137 S (2014–2015). Bompengeramma i gjeldande stortingsproposisjon Prop. 137 S (2014–2015) skal i utgangspunktet kunne realiserast ved å justere gjennomsnittstaksten undervegs i innkrevjingsperioden. Ei høgare bompengeramme kan både nyttast til å realisere prioriterte prosjekt i Førdepakken i tillegg til eventuelle nye prosjekt. Revideringa kan skje før heile bompengeramma er tatt ut for å sikre ein god framdrift i byggefasen for heile pakken.

Dei faglege utgreiingane vil ikkje vere like omfattande for ei revidering som for ein ny bompengepakke. Føresett at kommunen ønskjer å behalde bompengeopplegget med dagens bomstasjonsplasseringar. Det vil heller ikkje vere behov for ekstern kvalitetssikring av bompengeopplegget.

Samferdselsdepartementet sendte 20. mai 2019 ut *Nye retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakkar*. Der står det følgjande om handtering av kostnadsauke og/eller inntektssvikt i områder med byvekstavtalar:

I de største byområdene er det etablert en praksis der bypakkene revideres jevnlig. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestylingen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det vil derfor ikke være aktuelt fremover å legge frem reviderte pakker for Stortinget utelukkende for å dekke inn kostnadsøkninger i enkeltprosjekter eller inntektssvikt som følge av lavere trafikk enn forutsatt i disse byområdene.

Det er usikkert kor vidt dette vil gjelde for Førdepakken. Det kan synast som at dette vil gjelde berre bompengepakkar for byar med byvekstavtale. På den andre side kan dette forståast som at regjeringa viser til at denne praksisen er vanleg i områder med byvekstavtalar, men at dei nye reglane likevel vil gjelde for alle porteføljestyrt bompengepakkar som retningslinjene jo omhandlar. Statens vegvesen vil råde Førde kommune til å avklare spørsmålet med Samferdselsdepartementet snarast mogeleg, dersom ein ser at ein ønskjer å nytte moglegheita for å revidere Førdepakken.

¹ <https://www.autopass.no/om-autopass/veileder-bompengeprojekter-og-takstretningslinjer>