



# Miljøloftet

## NOTAT

### Vedlegg nr. 5

Til: Styringsgruppa  
Frå: Arbeidsgruppa Inntekter bypakke Bergen  
Kopi: [Fyll inn]

Saksbehandlar/telefon:  
Kristian Bauge / 55 51 63 37  
Vår dato: 29.11.2023

## Sak 109/23 Forslag til justering av takstane i Bypakke Bergen

Saka er ei oppfølging etter vedtak i styringsgruppa si sak 95/23, der det blei bestemt at:

«Styringsgruppa tar brevet til orientering, men ønsker å sjå på fleire moglege tiltak enn det som blir foreslått frå Ferde. Styringsgruppa ber arbeidsgruppa om å leggje fram ei sak i neste møte som presenterer moglege tiltak basert på diskusjonen i møtet»

Arbeidsgruppa gjennomgår i denne saka resultat frå fleire arbeid, og gir sine anbefalingar i tråd med vedtaket frå styringsgruppa.

Arbeidsgruppa legg i denne saka fram ei oversikt over moglege måtar å justere takstane for å oppretthalde gjennomsnittstaksten. Arbeidsgruppa foreslår ei tilråding til styringsgruppa om å be om lokalpolitisk tilslutnad til å justere takstane på følgjande måte frå 2024;

- 70 pst. betaling for nullutsleppskøyretøy
- Justere takstane for tunge køyretøy slik at desse står for tilsvarande del av bompengainntektene som dei gjorde ved innføringa av nye bomstasjonar i april 2019

På kort sikt finst det alternative måtar å oppnå den vedtekne gjennomsnittstaksten på, men arbeidsgruppa understrekar at ei justering av takstane for nullutsleppskøyretøya likevel er nødvendig for å løyse utfordringa på lang sikt.

Ved å følge tilrådinga vil fallet i gjennomsnittstaksten verte vesentleg redusert i heile den attståande innkrevjingsperioden.

## Rammer for bompengainnkrevjinga i Bergen

### Prosjektporteføljen i Bypakke Bergen

Bypakke Bergen er namnet på bompengepakka i Bergen for perioden 2018-2037. Rammene er definert gjennom Prop. 11 S (2017-2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*. Ansvar for porteføljestyring og prioritering av prosjekt ligg til styringsgruppa i bypakka. Styringsgruppa skal sørge for at det berre vert satt i gang prosjekt med

tilstrekkeleg finansiering. Prop. 11 S lister opp prosjekta i bypakka. I tabellen under er finansieringsramma framskriven frå 2016-kroner som omtala i proposisjonen, til 2023-kr med konsumprisindeks (KPI) tom. oktober 2023 (26,5 pst.).

Prosjekt	2016-kr	2023-kr	Del bompengar i
			Prop. 11 S
Bybanen etappe 4	6 200	7 843	50 %
Bybanen etappe 5	8 000	10 120	50 %
Kollektiv vest	1 000	1 265	50 %
Bymiljøttunnel	2 200	2 783	100 %
Ringveg aust	1 500	1 898	100 %
Programområdetiltak riksveg	4 860	6 148	0 %
Programområdetiltak fylkesveg	4 960	6 274	0 %
Bindingar Bergensprogrammet	550	696	100 %
Nye bomstasjonar	150	190	100 %
	<b>29 420</b>	<b>37 216</b>	

Som ein føresetnad skulle kollektivprosjekta verte finansiert med 50 pst. bompengar. Dette gjeld *Bybanen etappe 4 og 5*, samt *Kollektiv vest*, som då proposisjonen var lagt fram ikkje var konkretisert.

### Oppdatert status for prosjekta

Bybanen etappe 4 er opna, og det pågår sluttavrekning. Bybanen byggetrinn 5 fekk vedtatt reguleringsplan i mai 2023, og det vert brukt bompengar på førebuande arbeid i 2023 og 2024. Vidare framdrift for prosjektet er avhengig av ei finansieringsavtale med staten.

Status for prosjektet Kollektiv vest, er at Plan- og byggingsetaten har levert kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Kollektivplanen var på høyring og offentleg ettersyn mars-april 2023. Planen er no sendt til Byrådsavdelinga for vidare behandling.

Bymiljøttunnelen skulle avlaste Bergen sentrum for trafikk, og var planlagt frå området Nøstet til Sandviken. Gjennom val av trasé for Bybanen gjennom Sandviken og forlenga Fløyfjelltunnel utan sørvendte rampar, saman med trafikkplan sentrum, vert det vesentleg lågare trafikk inn mot og gjennom sentrum enn i forslaga til bybanetrasé som låg til grunn då bypakka vart vedteken. Regulert løysing for forlenga Fløyfjelltunnel og trafikksystemet i Sandviken er vurdert å lette dei trafikale utfordringane Bymiljøttunnelen var meint å løyse.

*Ringveg aust* er namnet på ringvegssystemet aust for byen frå Fjøsanger til Vågsbotn med vidareføring av ny trasé for E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset. Prosjektet er under planlegging. I Bypakke Bergen er det sett av 1,5 mrd. kr i eit kontantbidrag til ringvegprosjektet. Bidraget frå bypakke Bergen skal bidra til reduserte bompengetakstar i prosjektet, slik at gjennomgangstrafikk og lengre reiser i byområdet vel ringvegen framfor å køyre gjennom sentrum. Det er ikkje avklart korleis kontantbidraget skal fordelast mellom delprosjekta. E39 Vågsbotn-Klauvaneset er eitt av prosjekta som kom med i gjeldande NTP 2022-2033 gjennom fleirtalsmerknader i stortingsbehandlinga. Vidare

prioritering av riksvegprosjekta vert handtert gjennom rulleringa av NTP 2025-36, som vert lagt fram våren 2024.

Mindre investeringstiltak, programområdetiltaka, på riksveg og fylkesveg vert finansiert av staten og fylkeskommunen. Summane i bypakke Bergen for desse tiltaka var basert på beløpa i byvekstavtalen 2017-2023. Den reforhandla byvekstavtalen for perioden 2019-2029 har andre beløp, og det er desse som vert følgde opp av Miljøløftet. Det er derfor ikkje opna for å nytte bompengar frå Bypakke Bergen til programområdetiltaka.

Bindingane frå det tidlegare Bergensprogrammet og betalinga av det nye innkrevjingssystemet som vart sett i drift i april 2019 var òg finansiert med bompengar. I perioden 2018-2023 har det vore rekvirert bompengar til Bybanen byggetrinn 3, Ringveg vest, Sandslikrysset og Hjeltestadvegen. Det vil framleis vera behov for bompengar til Hjeltestadvegen, men det er usikkert kor mykje.

### Gjennomsnittstakst i Bypakke Bergen

Bompengetakstane i bypakka, eller *grunntakstane*, kom på plass gjennom forhandlingane om bypakka og den første byvekstavtalen i Bergen. Takstane vert justert årleg i tråd med veksten i konsumprisen. Den samla bompengainntekta per passering, *gjennomsnittstaksten* er styrande for nivået til grunntakstane. Det er gjennomsnittstaksten, saman med den venta trafikknivået gjennom bomstasjonane på 250 000 passeringar per døger, som gir den forventa bompengainntekta i finansieringsplanen til Bypakke Bergen.

Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Stortinget har vedteke og slutta seg til ein gjennomsnittstakst i Bypakke Bergen på 11,5 2017-kr (svarar til 14,05 2023-kr), jf. Prop. 11 S. I sak til styringsgruppa 95/23 presenterte Vestland fylkeskommune oversikt over passeringar og inntekt, som viser at den realiserte gjennomsnittstaksten i oktober 2023 var nede i 11,76 kr. Utviklinga av trafikk og inntekt har blitt jamleg rapportert til styringsgruppa.

Som eit resultat av synkande gjennomsnittstakst over tid, sendte bompengeselskapet Ferde AS brev (vedlegg 5a) til Bergen kommune og Vestland fylkeskommune med forslag til justering av bompengetakstane utover veksten i konsumprisindeksen.

#### ***Kvifor synk gjennomsnittstaksten?***

Den reduserte gjennomsnittstaksten skuldast primært auka del elbilar i takstgruppe 1. I tillegg har dei tunge køyretøya bevega seg over på meir miljøvennleg motorteknologi.

Vriding av køyretøyparken mot meir miljøvenlege køyretøy er ei ønska utvikling, men den ber med seg nokre økonomiske konsekvensar. Dei lette personbilane med nullutslepp teknologi og dei tunge køyretøya med motor i Euroklasse VI vert belasta med lågare bompengetakstar enn dei konvensjonelle køyretøya. Dermed fell den gjennomsnittlege inntekta per passering etter kvart som ein større del av køyretøyparken vert meir miljøvennleg.

I tråd med den nasjonale takstretninglinjer og føringar (bompengerettleiaren), kan takstane verte justerte slik at gjennomsnittstaksten (gjennomsnittleg inntekt per passering), vert som føreset i proposisjonen. Det er ikkje lov å justere gjennomsnittstaksten ut over nivået fastsett i Prop. 11 S. Inntekter som er tapt i periodar der gjennomsnittstaksten ligg under den vedteke gjennomsnittstaksten, kan med andre

ord ikkje verte henta inn igjen på eit seinare tidspunkt. Ein lågare gjennomsnittstakst gjev eit inntektstap.

### Bompengeavgift for nullutsleppskøyretøy

Gjennom Stortinget si behandling av Prop. 87 S (2017-2018), vart bompengefritaket for nullutsleppskøyretøy oppheva. Proposisjonen opna for innføring av bompengetakstar for elbilar på inntil 50 pst. av taksten for dei konvensjonelle køyretøya. I Bypakke Bergen blei dette fulgt opp gjennom at det vart innført bompengeavgift (40 pst. betaling) for nullutsleppskøyretøy då dei passerte 20 pst. av passeringane.

Gjennom Prop. 1 S (2023-2024) vedtok Stortinget å opne for at takstane for elbilar kan vere inntil 70 pst. av dei konvensjonelle takstane, føresett lokalpolitisk tilslutnad.

### Krav til lokal tilslutnad

Takstretningslinjene og føringar for bompengeinnkrevjing er samla i vegdirektoratets *Veileder bompengeprosjekter*, som ligg tilgjengeleg på <https://www.autopass.no/no/bompengebransjen/veileder-bompengeprosjekter-og-takstretningslinjer/>

Som det går fram av pkt. 6.5.4 «*Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst*», krev søknad om justerte takstar tilslutning frå aktuelle kommunar og garantist(ar) i bypakkar. For Bypakke Bergen betyr det at Bergen kommune og Vestland fylkeskommune må slutte seg til omlegginga, før Ferde kan søke Vegdirektoratet om nytt takstvedtak for bompengeinnkrevjinga i Bypakke Bergen.

Til no er 70 pst. elbiltakst innført i Bodø, Haugesund og Førde. Frå 1. januar 2024 vert 70 pst. elbiltakst innført i Bypakke Nord-Jæren.

### Tidlegare arbeid

Utviklinga av bompengeinntektene i eit langsiktig perspektiv har vore på agendaen i Miljøløftet dei seinare åra. Det er presentert fleire saker frå arbeidsgruppa sitt arbeid, mellom anna:

«*Sak 33/22 Bypakke Bergen – Inntektsprognoser og mulige scenario*» viste venta vekst i delen elbilar med tilhøyrande venta utvikling i gjennomsnittstakst, samt bompengeinntekter dersom det ikkje vert gjort tiltak. I saka vart det vist fleire moglege tiltak:

1. Justere takstane for nullutsleppskøyretøy
2. Justere takstane for tunge køyretøy i takstgruppe 2 for å oppnå gjennomsnittstakst frå april 2019
3. Justere alle takstane i takstgruppe 1, men halde på forholdet mellom dei
4. Kombinasjonsalternativ

Arbeidsgruppa fekk innspel frå styringsgruppa om å arbeide vidare med ein balansert tiltakspakke som vidareførte ein betydeleg elbilfordel.

«*Sak 57/22 Handlingsrom i bypakke Bergen*» viste ein analyse med utgangspunkt i eksisterande gjeld i bompengeselskapet og bindingane frå Bergensprogrammet. Analysen

hadde eit spenn mellom tiltaka på 10 mrd. kr. Ved behandlinga av saka vart det etterlyst ei analyse av trafikale konsekvensar.

«Sak [27/23](#) Bypakke Bergen: Trafikale effektar av ulike takstalternativ» var ei oppfølging av sak 57/22, som presenterte ei trafikal vurdering av fem ulike takstscenario; nullalternativ, 50 og 70 pst. takst for elbilar, samt kombinasjonsalternativ med 50/70 pst. elbiltakst. Saka viste venta trafikale effektar av endringane, samt venta trafikkvekst som følgje av folketalsvekst. Framskrivningane viste at bypakka ikkje ville oppnå nullvekstmålet sjølv om gjennomsnittstaksten frå Prop. 11 S vart oppnådd.

I «Sak [71/23](#) Framtidige bompengainntekter i Bypakke Bergen 2024-2037» vart det presentert ulike scenario for framtidige bompengainntekter gitt ulike justeringar i bompengainnkrevjinga. Saka viste at handlingsrommet for framtidige investeringar i bypakka ved å vidareføre dagens bompengetakstar, vil vere på om lag 4,1 mrd. kr. Ved å innføre 70 pst. bompengetakstar for nullutsleppkøretøya, vil handlingsrommet auke til 8,5 mrd. Kr, og ved å justere takstane i tråd med finansieringsplanen i Bypakke Bergen, vil dette gje 10,5 mrd. kr til framtidige investeringar.

## Oppdaterte analyser

I denne saka vert det presentert oppdaterte analyser av utviklinga i gjennomsnittstaksten i bypakke Bergen basert på siste tilgjengelege trafikk- og inntektsstatistikk frå Ferde. Tala er samanliknbare med tidlegare resultat, men i denne gjennomgangen har vi nytta dei prisjusterte takstane Ferde har signalisert frå 1.1.2024 som «Dagens takstnivå». Resultata under vert presentert i faste 2024-kroner. Som tidlegare er det nytta 4,9 pst. forventa prisvekst for 2023 og 3 pst. som framskrivning til 2024-kr (i tråd med Finansdepartementet sin venta prisvekst for 2024). Føresetnader for analysen er vist til slutt i notatet. Vi har sett på følgjande scenario:

1. Nullalternativet: Dagens takstnivå vert prisjustert med KPI
2. Alternativ 1: Generell takstjustering (Ferde sitt forslag)
3. Alternativ 2: 70 pst. elbilbetaling
4. Alternativ 3: 70 pst. elbilbetaling + justering av takstar tunge køyretøy
5. Alternativ 4: 70 pst. elbilbetaling, justering tunge køyretøy + justering av takstar utover KPI

Ein grafisk oppsummering av alle alternativa er vist i figur 1 og figur 2 etter presentasjonen av resultatata. Det er òg vist tabellar over grunntakstar i dei ulike alternativa til slutt i notatet.

### **Nullalternativ:** Dagens takstnivå vert prisjustert med KPI

Ved å halde på dagens grunntakstar i den attståande innkrevjingsperioden vil fallet i gjennomsnittstakst halde fram etter kvart som bilparken går frå konvensjonelt drivstoff til elektrisk. Ved slutten av innkrevjingsperioden i 2037 vil gjennomsnittsinntekta vere 7,04 kr. Det er rekna at nullalternativet vil generere om lag 4,6 mrd. 2024-kr i disponible bompengainntekter.

### **Alternativ 1:** Generell takstjustering (Ferde sitt forslag)

Ferde sitt forslag til justering av takstane medfører at alle takstane vert justert med same prosentvise endring. Dette forslaget medfører at gjennomsnittstaksten vil auke til nivået i Prop. 11 S i 2024, men vil deretter falle tilsvarende som nullalternativet som følgje av auka del elbilar. Ved slutten av innkrevjingsperioden i 2037 vil gjennomsnittstaksten vere 8,67 kr. Det er rekna at alternativ 1 vil generere om lag 7,0 mrd. 2024-kr i disponible bompengteinntekter.

Om ein skulle gå vidare med dette alternativet er det rekna at grunntaksten for bensinkøyretøya må verte justert med 2-3 kr utover KPI årleg for å halde gjennomsnittstaksten på nivå med vedteken gjennomsnittstakst.

### **Alternativ 2:** 70 pst. elbilbetaling

Justeringa medfører ei endring av elbiltaksten frå 23/12 kr i rush/utanfor rush til 42/20 kr ved omlegging i 2024. Lågare elbilrabatt gjev stor effekt på gjennomsnittstaksten. I dette alternativet er det venta at gjennomsnittstaksten vil vere 11,26 kr ved slutten av innkrevjingsperioden i 2037. Analysen viser likevel at gjennomsnittstaksten vil falle noko utover i innkrevjingstida etter kvart som elbilandelen aukar, men den vil falle langt saktare enn med nullalternativet eller alternativ 1. Det er rekna at alternativ 2 vil generere om lag 8,7 mrd. 2024-kr i disponible bompengteinntekter.

### **Alternativ 3:** 70 pst. elbilbetaling og justering av takstar tunge køyretøy

Både takstane for lette og tunge køyretøy er differensiert etter køyretøya sine miljøegenskapar. Miljødifferensierte takstar vart innført i Bypakke Bergen i 2018. Då utgjorde dei nyaste køyretøya med Euroklasse VI om lag 50 pst. av dei betalande passeringane. Per oktober 2023 var delen Euroklasse VI oppe i 90 pst. Dermed bidreg dei tunge køyretøy med ein mindre del av dei samla bompengteinntektene, enn dei gjorde ved omlegginga til miljødifferensierte takstar. Gjennomsnittstaksten for tunge køyretøy var ved innkrevjingsstart i (dei nye bomstasjonane i april) 2019 18,30 kr, som svarar til 22,3 2024-kr.

Omlegginga av takstane for tunge køyretøy er i denne analysen gjort ved å justere takstane for Euro VI slik at gjennomsnittstaksten for takstgruppe 2 igjen vert på 22,33 kr. Dette er gjort ved å justere takstane frå 82/44 kr til 110/65 kr i rush/utanfor rush. Justeringa medfører at Euro VI vert belasta om lag 75 pst. av Euro V. Då er det framleis rimelegare å nytte den nyaste og mest miljøvennlege fossile motorteknologien. Samtidig gjev endringa eit større incentiv til å legge om til nullutsleppskøyretøy, som er fritatt bompengteavgift i takstgruppe 2.

Alternativ 3 gir gjennomsnittstakst i 2037 på 11,56 kr. Det er rekna at alternativ 3 vil generere om lag 9,0 mrd. 2024-kr i disponible bompengteinntekter.

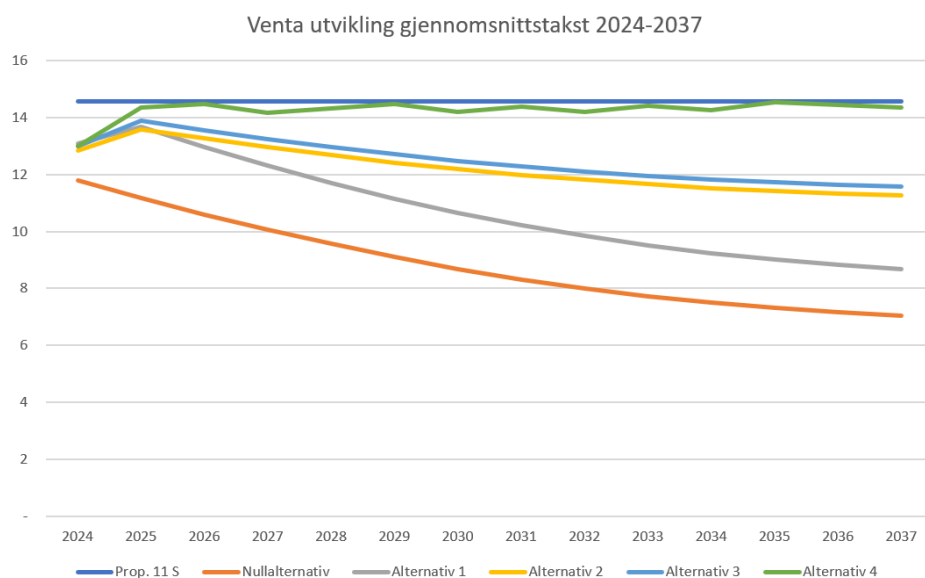
### **Alternativ 4:** 70 pst. elbilbetaling, justering av tunge køyretøy og justering av grunntakstane ut over KPI.

Alternativ 4 er eit kombinasjonsalternativ av fleire tiltak. Her vert det lagt til grunn 70 pst. elbilbetaling og justering av takstane for tunge køyretøy som i alternativ 3, samt ei trinnvis justering av takstane utover KPI. Dette vil inntre når fallet i gjennomsnittstaksten tilseier at takstane for bensinbil i takstgruppe 1 utanfor rush kan justerast med 1 krone. Analysen viser at det truleg vil verte naudsynt med ein slik justering sju gonger i perioden 2024 til 2037. Faktisk justering er avhengig av utviklinga i køyretøysamansetninga og av endringar som kan kome i takst- og rabattsystemet. Alternativ 4 medfører det minste tapet av dei fem alternativa. Det er rekna at alternativ 4 vil generere om lag 11,1 mrd. 2024-kr i disponible bompengteinntekter.

Utviklinga i gjennomsnittstakst for dei ulike alternativa er vist i figur 1. Analysen viser at nullalternativet; vidareføring av takstane bypakka har i dag, fører til at den realiserste gjennomsnittstaksten vil falle over perioden grunna auka del elbilar.

Alternativ 1 med generell justering av takstane (Ferde sitt forslag til justeringar) vil følgje den same utviklingsbana, då det er lagt opp til å vidareføre dagens fordeling av bompengebelastninga mellom køyretøya.

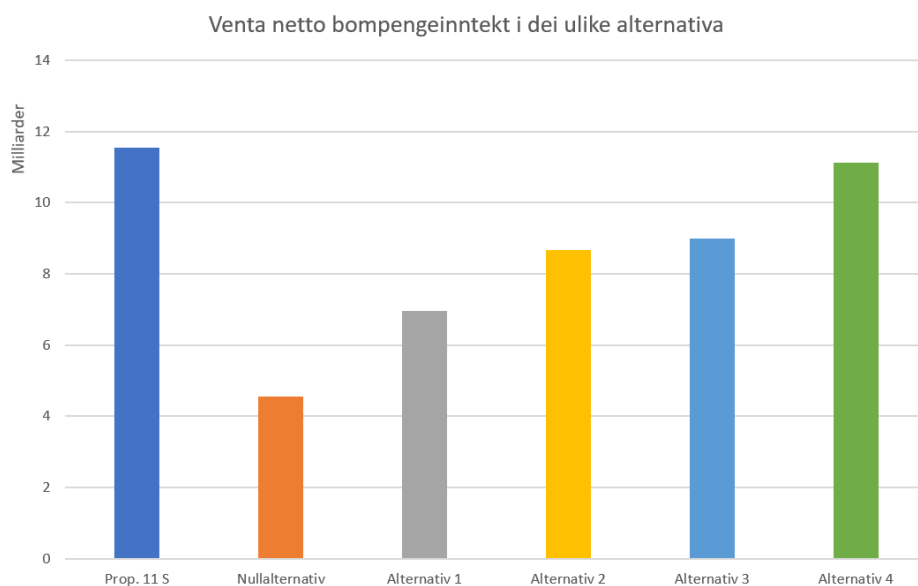
Alternativa 2-4 med 70 pst. betaling for elbilar vil redusere hastigheita gjennomsnittstaksten fell med. Fordi det framleis er redusert betaling for elbilar i desse alternativa, vil likevel gjennomsnittstaksten verte redusert når delen elbilar aukar. I alternativ 4 vert grunntakstane justerte når fallet i gjennomsnittstakst tillèt justering med éi krone.



Figur 1: Venta utvikling gjennomsnittstakst 2024-2027 i dei ulike alternativa

Den venta disponible bompengteinntekta i dei ulike alternativa er vist i figur 2. Finansieringsplanen i Prop. 11 S legg til grunn 250 000 passeringar i bomstasjonane per døgn, og ein gjennomsnittstakst på 14,57 2024-kr. Dette kunne gitt ein netto bompengteinntekt på 11,5 mrd. 2024-kr.

Dei skisserte alternativa gir ei nettoinntekt som varierer frå 4,6 mrd. kr i nullalternativet til 11,1 mrd. kr i alternativ 4.



Figur 2: Venta disponibel bompenginntekt i dei ulike alternativa (2024-kr)

## Arbeidsgruppa sine vurderingar

Arbeidsgruppa vurderer at det generelle justeringsalternativet (Ferde sitt alternativ) med prosentvis lik justering av takstane for alle køyretøy medfører ei monaleg auke i bompengebelastinga for dei som har bensin- eller dieslkøyretøy. Styringsgruppa har tidlegare gitt signal om at det framleis skal vere ein elbilfordel. Dette vert ivareteke i Ferde sitt forslag. Arbeidsgruppa meiner likevel det er naturleg å sjå på andre alternativ, som følgje av at regjeringa har opna for at rabatten for elbilar kan verte redusert til 30 pst. der dette får lokalpolitisk tilslutnad. Elbiltrafikk belastar óg vegnettet, og i nullvekstmålet, vert det ikkje skilt mellom kva for drivstoff privatbilar nyttar.

Alternativa som legg til grunn 70 pst. betaling for elbilar vil og medføre eit fall i gjennomsnittstaksten, men hastigheita blir redusert. Etter arbeidsgruppa si vurdering fører dette til ei utjamning av bompengebelastninga. Det er ikkje tilrådeleg at den største delen av køyretøya har dei mest reduserte takstane. Arbeidsgruppa anbefaler derfor å justere bompengebelastninga for elbilar til 70 pst. av takstane for bensinkøyretøya.

Den same argumentasjonen som over gjeld for dei tunge køyretøya. No utgjør køyretøy med Euro VI-motorteknologi 90 pst. av tungbilparken som passerer bomstasjonane. Det er ikkje tilrådeleg at takstsystemet gir dei mest vesentlege rabattane til den største køyretøygruppa. Arbeidsgruppa tilrår difor å justere takstane for dei tunge køyretøya gjennom å justere takstane for Euro VI. Forholdet mellom rushtid/ikkje rushtid kan halde fram som i dag.

Styringsgruppa og lokale myndigheiter treng ikkje ta stilling til dei seinare justeringane utover KPI i alternativ 4 ved behandling av denne saka. Arbeidsgruppa vil likevel gjere merksam på at gjennomsnittstaksten vil fortsette å falle utover i innkrevjingsperioden, men behovet for hyppige takstjusteringar vert redusert.



## Vegen vidare

For å endre takstane utover justering for generell prisstigning, må det, i tråd med bompengerettleiaren, være lokalpolitisk tilslutning frå garantist (Vestland fylkeskommune) og aktuelle kommunar (Bergen kommune). I Bypakke Bergen har slike saker tidlegare vore handsama av Fylkesting og Bystyret med likelydande vedtak.

## Forslag til vedtak

Styringsgruppa stiller seg bak at alternativ 4 er det alternativet som i størst grad oppnår den vedtekne gjennomsnittstaksten. Det er truleg òg det alternativet som bidreg mest til trafikkavvising i tråd med nullvekstmålet og den venta trafikkveksten. Styringsgruppa oppmodar til at prosessen med å justere takstane takast vidare lokalpolitisk hos Vestland fylkeskommune og Bergen kommune.

## FØRESETNADER FOR ANALYSEN

Den oppdaterte analysen bygger på følgende føresetnader:

- Analyseperiode: 2024-2037
- Nedbetalt gjeld innan: Utgangen av 2037
- Forventa gjeld frå Ferde per 31.12.23: 4,6 mrd. kr
- Økonomiske bindingar i 2024: 265 mill. kr i tråd med HP 2024-2027
- Forventa rentenivå frå Ferde frå:
  - 2024: 5,0 %
  - 2025: 4,5 %
  - 2026: 4,0 %
  - 2027: 3,75 %
  - 2029: 3,5 %
- Innkrevingskostnad: 82,4 mill. kr årleg
- Prisjustering av takstane: Årleg
- Del nullutsleppskjøretøy: Følgjer utviklingsbana for Hordaland frå TØI (NTP-bana)
- Årsdøgertrafikk (ÅDT): 250 000

## Bompengetakstar i dei ulike alternativa frå 1.7.2024

### Nullalternativ

	Takstar	Rush	Utanfor rush
TG1	Bensin	60	29
	Diesel	66	35
	Nullutslepp	23	12
TG2	Euro VI	88	44
	Euro V	145	82
	Nullutslepp	0	0

### Alternativ 1

	Takstar	Rush	Utanfor rush
TG1	Bensin	73	35
	Diesel	80	43
	Nullutslepp	28	15
TG2	Euro VI	100	55
	Euro V	176	105
	Nullutslepp	0	0

### Alternativ 2

	Takstar	Rush	Utanfor rush
TG1	Bensin	60	29
	Diesel	66	35
	Nullutslepp	42	20
TG2	Euro VI	88	44
	Euro V	145	82
	Nullutslepp	0	0

### Alternativ 3 og Alternativ 4

	Takstar	Rush	Utanfor rush
TG1	Bensin	60	29
	Diesel	66	35
	Nullutslepp	42	20
TG2	Euro VI	110	65
	Euro V	145	82
	Nullutslepp	0	0