



Foto: Olav Fosli



Foto: Olav Fosli



Foto: Knut Opeide



Foto: Knut Opeide



Foto: Knut Opeide

Finansielt grunnlag Oslopakke 3

Oslopakke 3-sekretariatet, 21. desember 2011



Statens vegvesen



Jernbaneverket



Oslo kommune



AKERSHUS
fylkeskommune

INNHALDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG

BAKGRUNN, MANDAT OG ORGANISERING ARBEIDET	1
DAGENS INNTEKTSRAMME OG PROGNOSE FREM TIL 2027	3
Dagens inntektsramme.....	3
Dagens bompengoordning og prognose bompenginntekter 2014-27	4
Tilgjengelig ramme for prosjektfinansiering ved alternative nedbetalingsprofiler lån	5
Disponibelt til større tiltak med dagens inntektsramme	7
ØKT BRUKERBETALING - VEGTRAFIKANTER	8
Dagens innkrevningssystem og alternative innkrevingsprinsipper.....	8
Prinsipp 1: Endret takstregime på dagens bomring og Bærumssnittet	9
Prinsipp 2a og 2b: Bygrensen i nordøst og sør, med Buskerud grense i vest	10
Prinsipp 3: Ring 2 og tettsteder	11
Prinsipp 4: Regionsnitt Akershus	12
Prinsipp 5: Prosjektfinansiering.....	13
Alternative takstregimer.....	14
ANDRE BIDRAG TIL STYRKING AV INNTEKTSRAMME.....	16
Grunneierbidrag – enkeltprosjekter	16
Brukerbetaling kollektivtrafikanter	16
Statlig satsing på kollektivtrafikk i storbyene	17
Alternative ordninger for finansiering av kollektivtrafikk internasjonalt.....	17
Offentlig privat samarbeid (OPS) som løsning for enkeltprosjekter	19
VEDLEGG.....	20
Notat fra Rambøll.....	20

SAMMENDRAG

Oslopakke 3 har i dag tre hovedfinansieringskilder; brukerbetaling fra vegtrafikanter, statlig bidrag til riksvegprosjekter og lokale bidrag fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. I tillegg brukes statlige midler til jernbanenettet i regionen.

Tidlig i 2011 satt styringsgruppen i gang et faglig arbeid som skal frembringe et "Grunnlag for langsiktige prioriteringer" (GLP) for Oslopakke 3 – med samme tidshorisont som kommende NTP-periode (2014-23) i løpet av 2011, som deretter skal være gjenstand for politiske forhandlinger.

Parallelt med GLP-arbeidet har det vært ønskelig å få vurdert hvilke mulige endringer som kan gjøres på for å styrke det finansielle grunnlaget for Oslopakke 3, og sikre langsiktig balanse mellom inntekter og kostnader. Styringsgruppen la frem et forslag til mandat for et slikt arbeid våren 2011, som ble lagt frem for den politiske referansegruppen for Oslopakke 3. En arbeidsgruppe ble etablert i juni 2011 med utgangspunkt i den administrative koordineringsgruppen for Oslopakke 3 med representanter fra Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Statens vegvesen Region øst og ledet av Oslopakke 3-sekretariatet. Gruppen legger med dette frem sin rapport.

Hvis man legger til grunn at statlig og lokalt bidrag opprettholdes i realøkonomisk verdi ut Oslopakke 3s levetid og gjør en fremskrivning av dagens bompenginntekter, tilsvarer dette en samlet disponibel ramme i 10-årsperioden 2014-23 på om lag 28,5 mrd. 2012-kroner, som tilsvarer "lav ramme" i GLP-arbeidet. Videre vil det være mulig å tilbakebetale den godkjente lånerammen på 1,6 mrd. kroner innen utgangen av 2027, illustrert ved to ulike nedbetalingsprofiler.

I GLP-arbeidet har man imidlertid identifisert et betydelig udekket finansieringsbehov for å kunne gjennomføre lokalt forslag. I det samme arbeidet har det i tillegg til prioriteringer innenfor dagens ramme vært sett på hva en "høy ramme", anslagsvis dobling av dagens, gir av rom for prioriteringer av veg- og kollektivtiltak.

Økt finansieringsbidrag fra vegtrafikanter gjennom brukerbetaling

Analysene i denne rapport viser at en betydelig økning av bompengeprovenyet innenfor dagens bompengesystem vil kreve svært høye takster, samtidig som relativt få er med å betale – anslagsvis færre en hver fjerde bilreise i regionen. Det er derfor skissert alternative prinsipper som alle kan gi en betydelig styrking av finansieringsrammen og bidra til at en større andel av bilreisene i regionen bidrar i "spleiselaget". De ulike konseptene til nye og alternative bompengesnitt følger i utgangspunktet administrative grenser (kommune/fylke) og er ikke optimalisert med tanke på andre forhold.

Følgende nye prinsipper er utredet:

- Bygrensen Oslo – Akershus evt. med fylkesgrense mot Buskerud i vest
- Ring 2 og lokale ringer rundt tettsteder i Akershus.
- Regionsnitt i Akershus
- Prosjektfinansiering

Mulige finansieringsbidrag fra andre kilder

I del to av rapporten er andre alternative muligheter for styrking av finansieringsgrunnlaget behandlet på overordnet nivå.

Grunneierbidrag

I mange tilfeller vil grunneiere, leietakere eller andre aktører ha stor interesse og nytte av at større infrastrukturtiltak realiseres. Det foreslås derfor at en kartlegger muligheter for å få tilleggsfinansiering slik at en samlet finansieringsplan kan ligge til grunn før endelige vedtak om utbygging av nye store prosjekter fattes. Dette gjelder særlig prosjekter som legger til rette for stor byutvikling.

Brukerbetaling kollektivtrafikk

Ekstra brukerbetaling ved realøkning i billettprisene kan være ett element i en samlet finansieringspakke. Et tilnærmet tilsvarende grep som for «75-øringen» kunne nå være et tillegg på 10 %, eller i gjennomsnitt 1 krone per påstigning, parallelt med styrking av finansieringen fra vegtrafikanter. Ruters årlige billettinntekter er nå på ca. 3 mrd kr, og 10 % økning gir brutto ca. 300 mill kr i året. Fratrasket normal prisfølsomhet skulle nettoresultatet kunne bli ca. 225 mill kr første år. Beløpet vil imidlertid øke med senere trafikkvekst, og vil antakelig nå 300 mill kr etter 6-8 år. Økt kvalitet finansiert ved styrket inntektsside bør imidlertid gi trafikkvekst som mer enn kompenserer det frafallet som realprisøkningen medfører.

Statlig satsing på kollektivtrafikk i storbyene

Et økt statlig engasjement for lokal infrastruktur for kollektivtransport, og særlig for kostnads-krevende investeringer i kapasitetssterke baneløsninger, har vært etterlyst. Arbeidsgruppen har ikke sett det som sin oppgave å vurdere dette nærmere, men registrerer at dette har fått økt politisk oppslutning i den senere tid.

Alternative ordninger for finansiering av kollektivtrafikk internasjonalt

TØI har hatt et oppdrag for Kommunenes sentralforbund å se nærmere på internasjonale ordninger for finansiering av kollektivtransport; TØI rapport 1176/2011 – kollektivtransport og kostnader. Rapporten viser at det eksisterer et bredt spekter av ordninger for å støtte kollektivtransporten, både når det gjelder drift og investeringer, som ulike varianter av tilskudds- og låneordninger, øremerkede skatter og avgifter, ulike modeller for privatfinansiering og grunneierbidrag.

Offentlig privat samarbeid (OPS) som løsning for enkeltprosjekter

Arbeidsgruppen har ikke tatt stilling om OPS bør vurderes nærmere i for enkeltprosjekter i Oslo-pakke 3, og legger til grunn at det vil være en del av den politiske diskusjonen. Arbeidsgruppen viser til at Ruter utreder en mulig OPS-modell for metro til Fornebu via Skøyen. En første utredningsfase er dokumentert i Ruterrapport 2011:12.

Oppsummering

Arbeidsgruppen mener analysene og rapporten viser at det finnes flere alternativer for å styrke finansieringen både fra eksisterende tradisjonelle og noen nye kilder. En mulighet er å vurdere en noe økt brukerbetaling for kollektivreisende i kombinasjon med økt brukerbetaling for vegtrafikanter.

Gruppen vurderer også at det ligger et uutnyttet potensiale i bidrag fra utbyggere/grunneiere som vil få stor nytte av forbedret transportinfrastruktur.

Arbeidsgruppen har ikke anbefalt noen av alternativene eller vurdert de opp mot hverandre. Hensikten har kun vært å vise mulige prinsipper og hvilke inntekter de ulike alternativene vil kunne gi så langt dette har vært mulig.

BAKGRUNN, MANDAT OG ORGANISERING ARBEIDET

Styringsgruppen for Oslopakke 3, som ble etablert vinteren 2009, har frem til i dag lagt frem forslag til Handlingsprogram tre ganger, sist for perioden 2012-15. Styringsgruppens har i sine fremlegg foreslått at man i tillegg til dagens inntektsramme tar opp lån for å sikre rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og oppstart av prioriterte veg- og kollektivprosjekter. Samlet sett er det godkjent et låneopptak på 1,6 mrd. kroner for årene 2010 og 2011.

Tidlig i 2011 satt styringsgruppen i gang et faglig arbeid som skal frembringe et "Grunnlag for langsiktige prioriteringer" – GLP – med samme tidshorisont som kommende NTP-periode i løpet av 2011, som deretter skal være gjenstand for politiske forhandlinger. Parallelt med GLP-arbeidet har det vært ønskelig å få vurdert hvilke mulige endringer som gjøres på for å styrke det finansielle grunnlaget for Oslopakke 3, og sikre langsiktig balanse mellom inntekter og kostnader.

Styringsgruppen la frem et forslag til mandat for et slikt arbeid våren 2011, som ble lagt frem for den politiske referansegruppen for Oslopakke 3.

Mandat finansielt grunnlag for Oslopakke 3

I mandat godkjent av styringsgruppen våren 2011 heter det:

Oslopakke 3 har i dag tre hovedfinansieringskilder; brukerbetaling fra vegtrafikanter, statlig bidrag til riksvegprosjekter og lokale bidrag fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

En styrking av finansieringen kan skje gjennom økte bidrag fra disse kildene og/eller gjennom å sikre nye inntektskilder.

Det foreslås at arbeidet deles inn i følgende delområder:

- *Endringer i bompenggeordningen*
- *Øvrige tiltak for å øke inntektene/nye finansieringskilder*
- *Tiltak for å redusere byggekostnader i prosjekter*

Del I - endring av dagens bompenggeordning

Tiltak	Utdypning/alternativer
<i>Endret sats/lengde i eksisterende bomsnitt</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Engangsjustering</i>• <i>Årlig justering ut over KPI-utvikling</i>• <i>Forlengelse av varighet</i>
<i>Endret plassering av snitt/nye bomsnitt</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Nye snitt i Nordøst/Sør-korridor (som i Vest)</i>• <i>Evt. flere påfølgende snitt i hovedkorridorene inn til Oslo (som E6 nord for Gardermoen)</i>• <i>Ta ut enkeltprosjekter/-tiltak med egen bompenggeordning</i>

Del II - økte finansieringsbidrag for øvrig*/nye kilder

Tiltak	Utdypning/alternativer
<i>Bidrag fra næringsliv/grunneiere</i>	<ul style="list-style-type: none">• Konkrete enkelttiltak som f.eks. Fornebu/Løren
<i>Bidrag fra kollektivreisende</i>	<ul style="list-style-type: none">• Øremerket engangsøkning av takst (jfr. 75-øring)• "Markedsbaserte" kollektivtakster
<i>Økt lokalt bidrag*</i>	<ul style="list-style-type: none">• Nye/alternative modeller for å sikre kommune/fylkeskommune økt inntektsgrunnlag• Øremerkede midler til samferdsel
<i>Økt statlig bidrag*</i>	<ul style="list-style-type: none">• Økte bevilgninger over statsbudsjett (post 30)• Belønningsordningen• Andre/nye ordninger som for eksempel øremerket bidrag til kollektiv begrunnet i økt skatte-/avgiftsproveny fra region

* Som grunnlag for vurderinger av lokalt/statlig bidrag foreslås det gjennomført en kort sammenligning av lokal og statlig innsats i tilsvarende byområder i andre land og omtale av finansieringsordninger internasjonalt.

Del III - tiltak for å redusere prosjekt-/byggekostnader

Tiltak	Utdypning/alternativer
<i>Valg av enklere løsninger for enkeltprosjekter</i>	<ul style="list-style-type: none">• Valg av konsept – tidlig i utvikling av prosjekter• Løsnings- og standardvalg
<i>Prosjektfinansiering og -gjennomføring i privat regi inkl. driftsansvar</i>	<ul style="list-style-type: none">• Alternative OPS-modeller• Vurdering ift. enkeltprosjekter

Det foreslås at det gjøres en systematisk, men overordnet vurdering og omtale av mulige tiltak, både til utforming (nivå/satser/mv.) forutsetninger (juridisk/ implementering/mv.), samt grovt anslått konsekvens finansielt og trafikalt. Dette suppleres eventuelt med relevant omtale av erfaring fra gjennomføring i andre byer/ geografier. Der det allerede foreligger oppdaterte og relevante vurderinger/ erfaringsbeskrivelser legges dette til grunn.

Organisering av arbeidet

En arbeidsgruppe ble etablert i juni 2011 med utgangspunkt i den administrative koordineringsgruppen for Oslopakke 3 med representanter fra Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Statens vegvesen Region øst og Oslopakke 3-sekretariatet. Fjellinjen og Ruter er også konsultert underveis i arbeidet.

Gruppen har etter en anbudsforespørsel sommeren 2011 engasjert Rambøll til å bidra med konsept- og modellutvikling, og analysekapasitet.

Av fremdriftshensyn har arbeidsgruppen prioritert del I og II av mandat, og del III er kun delvis besvart ved omtale av OPS under alternative finansieringsmodeller i del II – hvor arbeidsgruppen i stor grad har basert seg på TØIs rapport 1176/2011 – kollektivtransport og kostnader.

DAGENS INNTEKTSRAMME OG PROGNOSE FREM TIL 2027

Dagens inntektsramme

Oslopakke 3 er en finansieringspakke for forsert utbygging av veg- og kollektivtiltak i Oslo og Akershus, og har per i dag tre inntektskilder:

- brukerbetaling fra vegtrafikanter
- statlig bidrag til riksvegprosjekter
- lokale bidrag fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bevilger i tillegg årlig midler til drift av kollektivtrafikken, totalt sett ca. 2 mrd. årlig, som holdes utenfor Oslopakke 3.

I styringsgruppens forslag til handlingsprogram for 2012-15 er følgende inntektsramme lagt til grunn for Oslopakke 3*:

2012-kroner	2012	2013	2014	2015	HP 2012-15
Disponibel ramme					
Bompenger (før rentekostnader)	1 958	1 964	2 028	1 993	7 942
Stat - riksveg	388	290	540	411	1 629
Oslo - investeringsmidler lokalt hovedveinett	181	181	181	181	724
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	203	171	171	171	716
Sum disponibil ramme Oslopakke 3	2 730	2 606	2 920	2 756	11 011
Stat - jernbane	2 702	-	-	-	-
Sum disponibil ramme Oslopakke 3 inkl. stat - jernbane	5 432	-	-	-	-

* I budsjettforemlegget (Prop 1S 2011-12) er bompenger for 2012 anslått til 1900 mill. kroner.

I fireårsperioden gir dette en gjennomsnittlig disponibil ramme før låneopptak på ca. 2750 mill. kroner årlig. I gjeldende NTP er det i siste 6-årsperiode foreslått en statlig investeringsramme til tiltak innenfor Oslopakke 3 (eks. jernbane) på om lag 500 mill. kroner årlig, som vil gi en noe høyere årlig ramme.

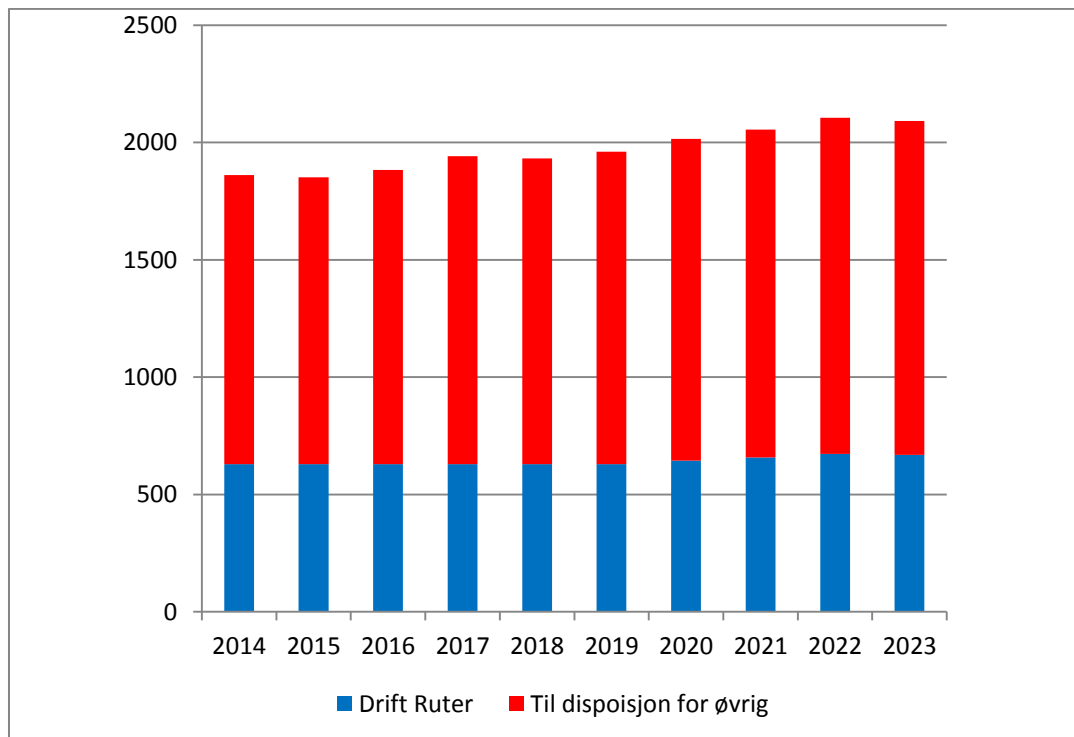
Det legges til grunn at statlig og lokalt bidrag opprettholdes i realøkonomisk verdi ut Oslopakke 3s levetid. Med en fremskrivning av dagens bompenginntekter tilsvarer dette en samlet disponibil ramme i 10-årsperioden 2014-23 på om lag 28,5 mrd. 2012-kroner, som tilsvarer "lav ramme" i GLP-arbeidet.

Dagens bompengoordning og prognose bompengeinntekter 2014-27

I 2009 og 2010 har Fjellinjen gitt et bidrag til Oslopakke 3 på i overkant av 1,8 mrd. kroner årlig og prognosen for 2011 er om lag 1,9 mrd. kroner, etter drifts- og rentekostnader. I St.prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 er det lagt til grunn at bompengetakstene skal prisjusteres i henhold til konsumprisindeksen. Dette ble gjort i sist i mars 2010. Videre er det etter en vurdering lagt til grunn en 1 % vekst i biltrafikken gjennom det eksisterende bompengesnittet i resten av Oslopakke 3s levetid. Dette er i tråd med siste års utvikling og sammenfaller med de forutsetninger som er benyttet i de allerede fremlagte handlingsprogrammene for Oslopakke 3.

Basert på disse forutsetningene, et låneopptak i tråd med det som hittil er godkjent og Fjellinjens vurdering av utvikling i driftskostnader er en prognose for perioden 2012-2027 utarbeidet av Fjellinjen i samarbeid med konsulentselskapet PwC.

I dagens kroneverdi (2012-kroner) er følgende prognose for netto bompenger til veg- og kollektivformål utarbeidet for 2014-23, som sammenfaller med perioden som GLP-arbeidet har lagt til grunn:



Dette tilsvarer et gjennomsnittlig bompengebidrag på 1970 mill. 2012-kroner, som sammenfaller med lav ramme i arbeidet med grunnlag for langsiktige prioriteringer. Akkumulert for perioden gir dette 19,7 mrd. 2012-kroner til veg- og kollektivformål i perioden 2014-23, etter drifts- og rentekostnader.

Under forutsetning om at nivået på dagens overføring til Ruter (630 mill 2012-kroner i 2012), som tilsvarer 32 % av netto bompenger etter drifts- og rentekostnader, opprettholdes, gir dette et gjennomsnittlig proveny til øvrige bompengefinansierte tiltak innenfor Oslopakke 3 på 1,3 mrd. kroner årlig.

Tilgjengelig ramme for prosjektfinsiering ved alternative nedbetalingsprofiler lån

I forbindelse med behandling av handlingsprogrammene 2010-13 og 2011-14 er det samlet godkjent et låneopptak for Oslopakke 3 på 1,6 mrd. kroner for 2010 og 2011. Basert på oppdaterte prognoser vil denne lånerammen være fullt optrukket i midten av 2012.

I tillegg ligger det i budsjettforslaget for 2012 et omfang på om lag 500 mill. kroner i midlertidige omdisponeringer (lån fra andre prosjekter som har fått bevilgning tidligere). Dersom det skulle vise seg å ikke være grunnlag for permanent omdisponering av dette, vil disse omdisponeringene måtte dekkes inn.

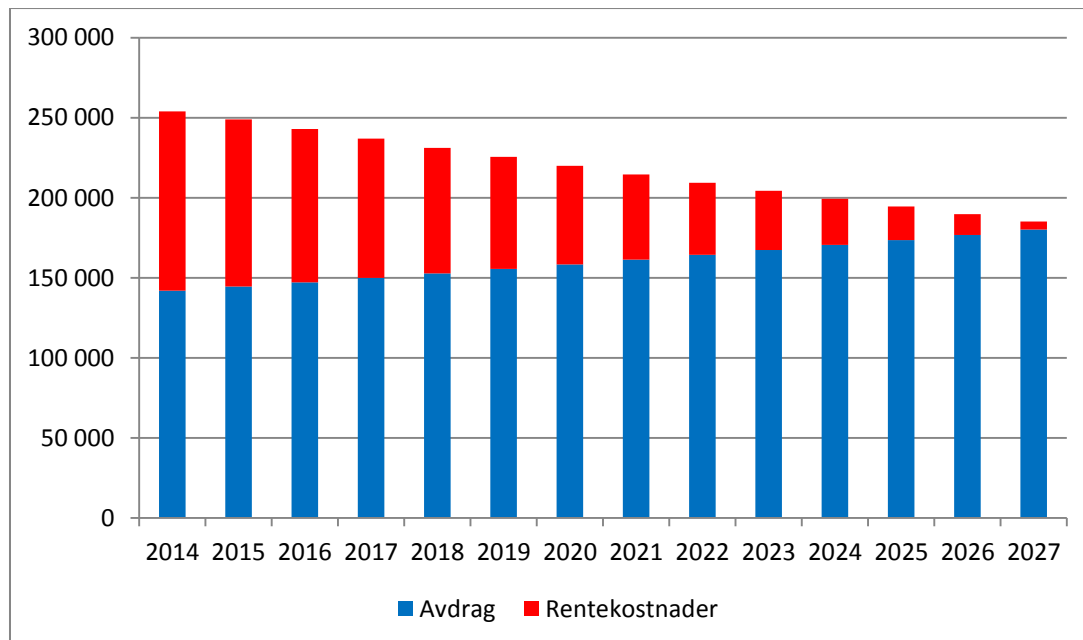
Lånet på 1,6 mrd. skal tilbakebetales innen utløpet av bompengeperioden og det er utarbeidet to ulike scenarier for dette:

- Nedbetaling som et annuitetslån fra 2013-2027
- Nedbetaling over siste del av perioden, forutsatt opprettholdelse av driftsmidler til Ruter og dagens nivå på bompengefinansiering til programområdene

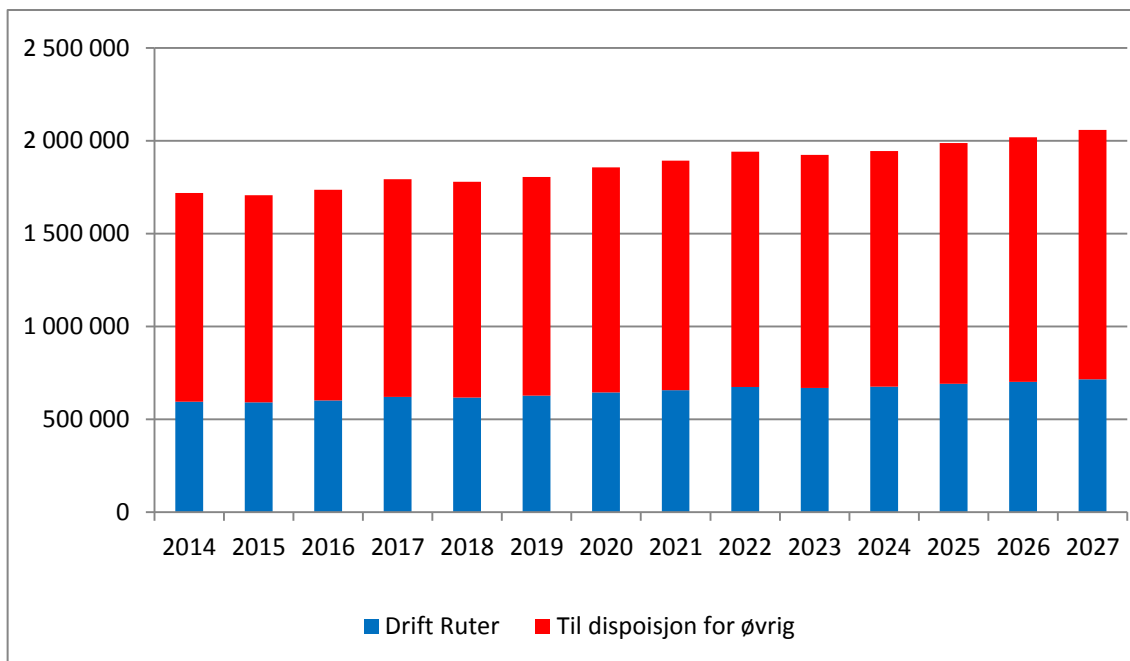
Nedenfor er de to alternativene beskrevet nærmere med tilgjengelig proveny for veg- og kollektivtiltak (inkl. driftsmidler til Ruter) samt tilhørende oversikt over renter og avdragsprofil:

Annuitetslån

Ved forutsetning om et annuitetslån vil avdragene starte i 2013 og løpe ut Oslopakke 3-perioden, som vil gi gradvis lavere rente, som det fremgår av rente- og avdragsprofilen:



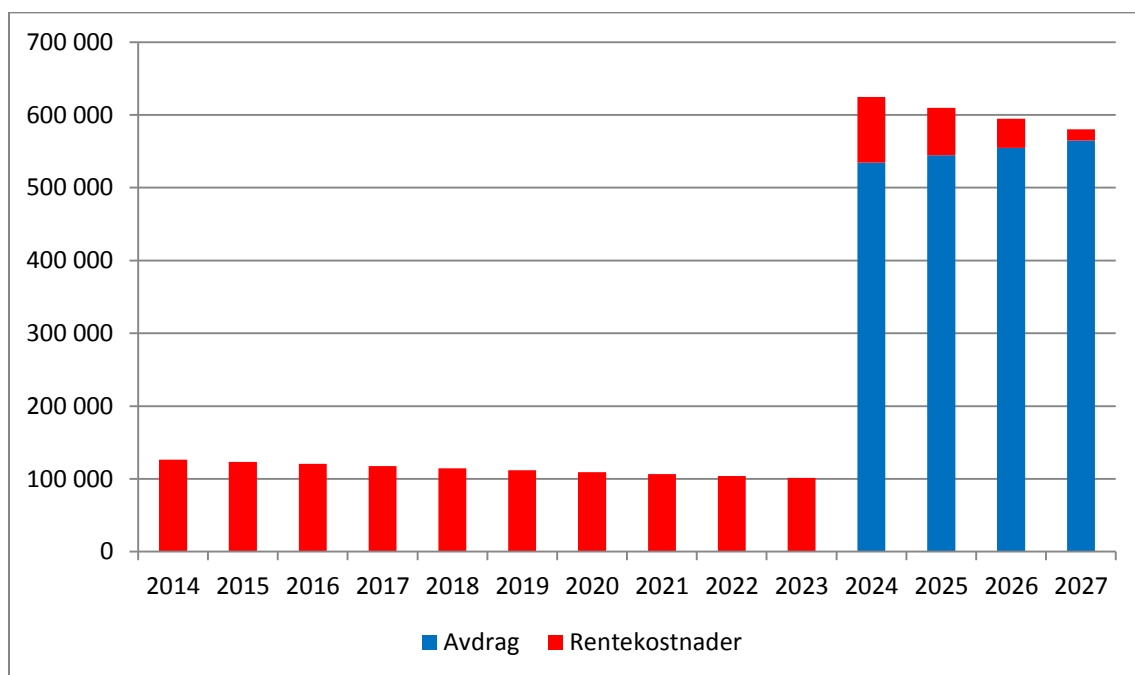
Dette gir samlede rentekostnader på om lag 800 mill. kroner i perioden 2014-27, forutsatt den faste rentesats som Fjellinjen har sikret seg på 4,4 %. Dette gir et tilgjengelig proveny for veg- og kollektivtiltak (inkl. driftsmidler til Ruter) som følger:



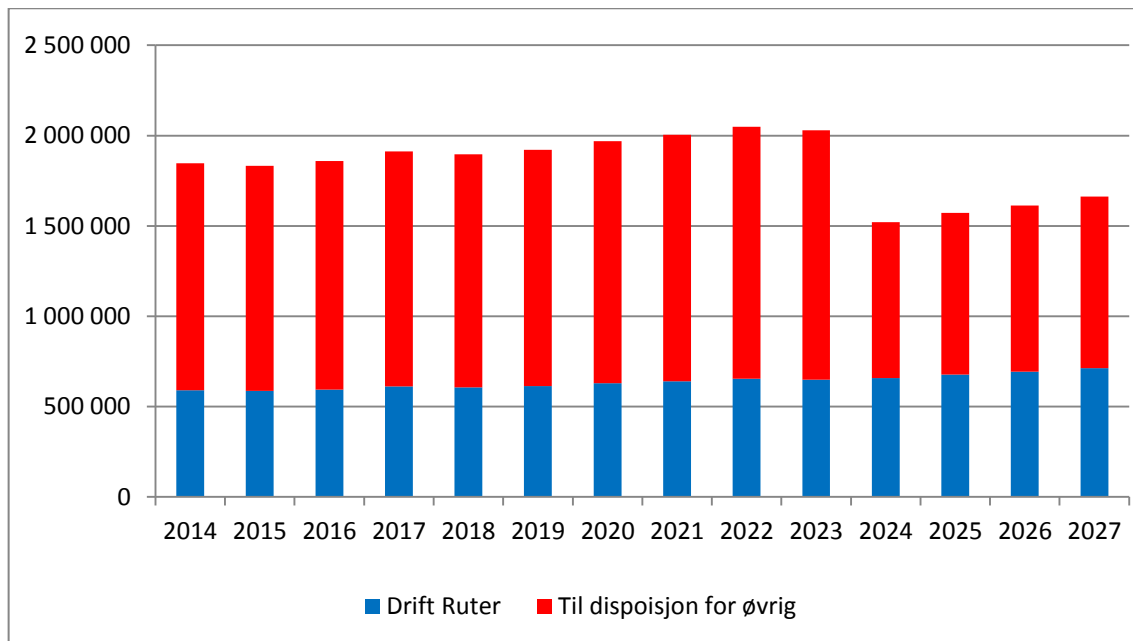
Som det fremgår av figuren vil en større del av den årlige bompengerammen gå til renter og avdrag de første årene i perioden, som reduserer midler til veg- og kollektivtiltak på kort sikt. Denne profilen vil imidlertid gi lavere rentekostnader og en økt realøkonomisk ramme til tiltak i siste del av perioden. For den aktuelle tiårsperioden 2014-23 vil dette gi 18,2 mrd. 2012-kroner tilgjengelig til veg- og kollektivformål, som er lavere enn "lav ramme", jfr. GLP-arbeidet.

Nedbetaling siste 4 år

Ved forutsetning om en nedbetaling i siste del av perioden vil avdragene starte i 2024 og gå til 2027, men midler sikres til drift av Ruter og opprettholdelse av programområder. Rente- og avdragsprofilen for dette scenario ser ut som følger:



Dette gir samlede rentekostnader på om lag 1350 mill. kroner i perioden 2014-27, forutsatt den faste rentesats som har sikret seg på 4,4 %. Dette gir et tilgjengelig proveny for veg- og kollektivtiltak (inkl. driftsmidler til Ruter) som illustrert nedenfor.



I dette alternativet vil det være mulig å opprettholde nivået for "lav ramme" i perioden 2014-23 med et samlet proveny på 19,3 mrd. 2012-kroner. Men for siste del av O3-perioden vil det kun være rom for å opprettholde driftsmidler til Ruter og bompenger til programområder, øvrig proveny vil i all hovedsak måtte gå til nedbetaling av gjeld i perioden 2024-27.

Disponibelt til større tiltak med dagens inntektsramme

Gjennom arbeidet med GLP har det kommet frem klare anbefalinger om å opprettholde bidraget til drift av kollektivtransport samt rammen til programområder både på riksveg, fylkesveg og bidraget til Oslo kommunes vegger.

Det er også en forutsetning for videre låneopptak i Oslopakke 3 at det fremgår hvilke konsekvenser dette har i forhold til at gjelden skal være nedbetalt i løpet av 2027. De midlertidige omdisponeringene er også midler som må tilbakeføres de aktuelle prosjektene om ikke disponeringen gjøres permanent.

Med dette som utgangspunkt vil det akkumulert for perioden 2014-2027 være om lag 17 mrd kroner i bompenger disponibelt til større tiltak, etter driftsmidler til Ruter og bompenger til programområder, når gjelden til Fjellinjen skal være nedbetalt innen utgangen av 2027

ØKT BRUKERBETALING - VEGTRAFIKANTER

I det parallelle arbeidet med grunnlag for langsiktige prioriteringer (GLP) har det i tillegg til prioriteringer innenfor dagens ramme vært sett på hva en "høy ramme", anslagsvis dobling av dagens, gir av rom for prioriteringer av veg- og kollektivtiltak. Det vises også til oppdatert kostnadsoverslag for lokalt forslag, som vil kreve et betydelig høyere finansieringsgrunnlag.

Med bakgrunn i dette er det i det videre gjort vurderinger av ulike alternativer og prinsipper for en styrking av finansieringsgrunnlaget for Oslopakke 3, med hovedvekt på et økt proveny fra brukerbetalning vegtrafikanter.

Det er valgt en tidsramme som sammenfaller med GLP-perioden (2014-23), slik at det skal være mulig å se prioritering av tiltak og finansiering i en sammenheng.

Det er skissert et bredt antall alternative løsninger som alle i teorien kan gi en betydelig styrking av finansieringsrammen og bidra til at en større andel av bilreisene i regionen bidrar i "spleiselaget".

De ulike konseptene til nye og alternative bompengesnitt følger i utgangspunktet administrative grenser (kommune/fylke) og er ikke optimalisert med tanke på andre forhold. Det er etablert en robust analysemodell som gjør det mulig å simulere provenyeffekter av andre snitt og takster, som en del av de kommende politiske forhandlingene.

Dagens innkrevningssystem og alternative innkrevningsprinsipper

Dagens innkrevningssystem, med de 19 opprinnelige bomstasjonene og Bærumssnittet ligger i bunnen av alle beregninger.



Følgene alternative innkrevingsprinsipper er skissert i det videre:

- Prinsipp 1: Endret takstregime på dagens bomring og Bærumssnittet
- Prinsipp 2a: Bygrensen Oslo – Akershus
- Prinsipp 2b: Bygrensen Oslo – Akershus og fylkesgrense mot Buskerud i vest.
- Prinsipp 3: Ring 2 og lokale ringer rundt tettsteder i Akershus.
- Prinsipp 4: Regionsnitt Akershus. Prinsippet deler Akershus i to, i de tre korridorene. I NØ mellom Nittedal-Skedsmo-Rælingen og resten av Romerike. I sør mellom Ås og Ski og i vest mellom Asker og Bærum
- Prinsipp 5: Prosjektfinansiering

Det er beregnet proveny for hele prinsippet og for deler av prinsippene, der det er geografisk logisk å se på deler av prinsippene isolert. I vedlagte notat fra Rambøll er grunnlaget og forutsetningene for beregningsmodellene beskrevet. Videre er prinsippene mer detaljert og flere provenyalternativer beregnet.

Prinsipp 1: Endret takstregime på dagens bomring og Bærumssnittet

Dagens bomring er optimalt plassert for å fange mest mulig trafikk med relativt få innkrevingsnitt. Denne analyse viser hvor mye potensial som finnes for å ta inn mer penger på eksisterende infrastruktur, uten fysisk å bygge flere innkrevingsstasjoner.



Ved en videreføring av dagens innkrevingsopplegg er det beregnet hvilke takstnivå som må til for å øke inntektene med hhv. 50 % og 100 %. Dette gir som tabellen nedenfor viser høye takster og en svært høy beregnet avvising.

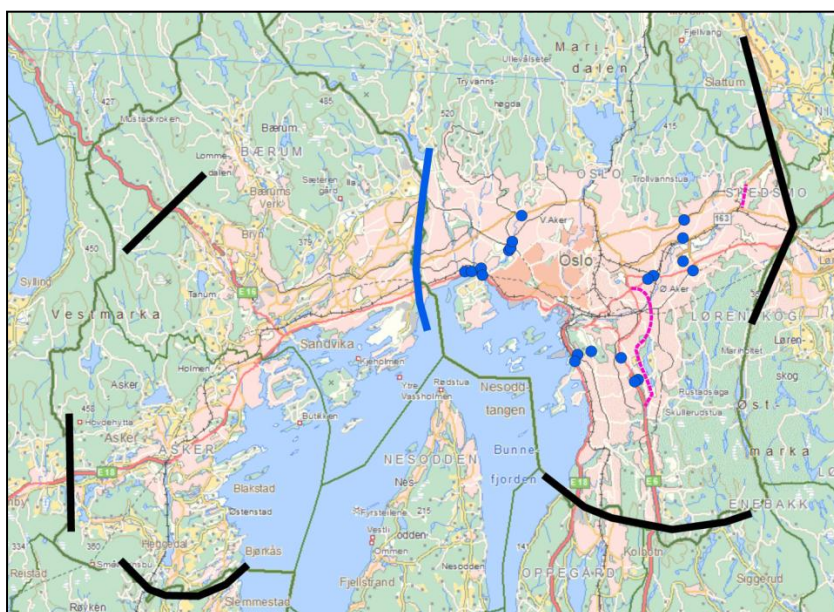
	Inntekter	Driftskostnader	Takst	Avvising	Nettopotensial år 1	Potensial, 10 år inkl bomringen og Bærumssn.	Andel som bidrar
Dagens bomring	2.170	320	26 / 13 (Oslo/Bær)	0 %	1.850	20,2	100
Dagens, 3 mrd	3.410	360*	48 / 24	12,7 %	3.050	33,7	89
Dagens, 4 mrd	4.510	390*	90 / 45	37,0 %	4.120	47,2	68

* Driftskostnadene øker selv om innkrevingsnittene er de samme som dagens system. Grunnen er at en del passeringer må avskrives som tap. Antallet avskrivninger i et system som skal gi 3 mrd kr er det samme som i dagens, korrigert ned 12,7 % pga avvising. Dvs at antall tap er noe redusert, men beløpet er nesten doblet fra 26 kr til 48 kr per tap. Tap er innregnet som en del av driftskostnadene.

Tabellen viser brutto inntekter og netto inntekter (fratrasket driftskostnader) ved de ulike takstnivåer, og samlet for tiårsperioden, forutsatt 1 % årlig trafikkvekst. Videre er avvising sett i forhold til dagens bomring og takster. Tilsvarende er det etablert en indeks for hvor stor andel av bilreisene i regionen som bidrar i form av passering av et bomsnitt. I dagens bompengering er denne andelen ca. 28 % av bilreisene og dette er satt lik indeks 100.

Prinsipp 2a og 2b: Bygrensen i nordøst og sør, med Buskerud grense i vest

Prinsippet legger et nytt innkrevingsnett i bygrensen i nordøst og i sør. I vest ligger Bærumssnittet allerede i bygrensen. I vest er det derfor lagt til et snitt på fylkesgrensen mot Buskerud. Det er gjort beregninger for dagens system pluss bygrensen i nordøst og i sør. Videre for det ovennevnte pluss fylkesgrensen mot Buskerud.

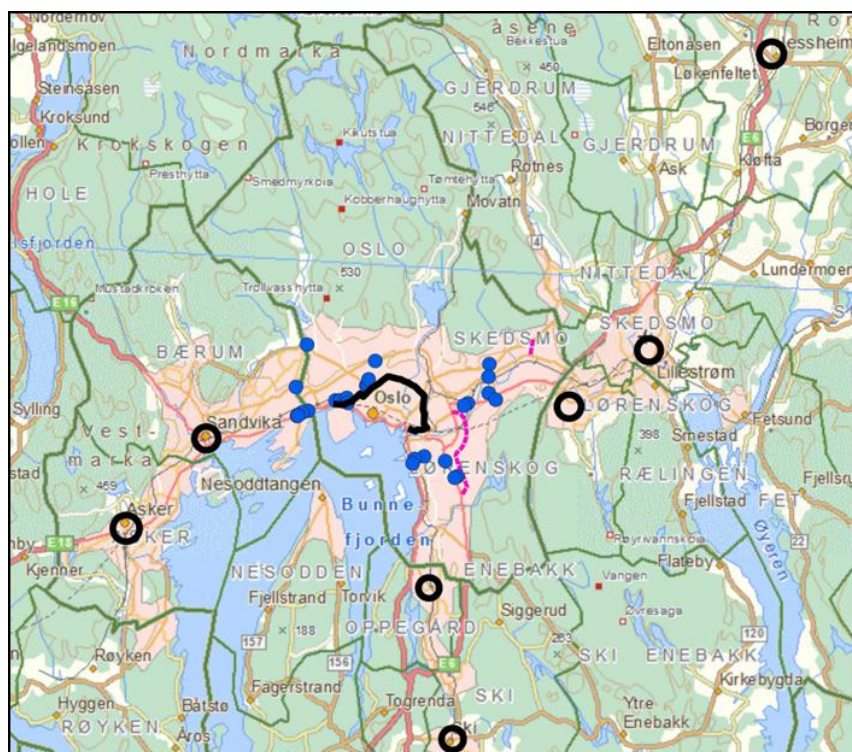


I tabellen nedenfor er ulike provenyer illustrert ved dette prinsippet, gitt samme takstnivå ved de nye bomsnittene som i det eksisterende.

	Inn- tekter	Drifts- kostnader	Takst	Avvisning	Netto poten- sial år 1	Potensial, 10 år inkl bomringen og Bærumssn.	Andel som bidrar
Dagens bomring	2.170	320	26 /13 (Oslo/Bæ)	0 %	1.850	20,2	100
Bygrense NØ og Sør	350	70	13	1,6 %	280	23,3	115
Fylkesgrense Buskerud	190	30	26	0,8 %	170	22,0	106
Sum alle over	2.620	420	Som over	1,9 %	2.210	24,2	125

Prinsipp 3: Ring 2 og tettsteder

Langs Ring 2 er innkrevingsnittene lagt på utsiden slik at gjennomgangstrafikk påvirkes til å bruke Ring 3 eller tunnelsystemet. Det er i tillegg lagt ringer rundt Asker sentrum, Sandvika, Ski, Kolbotn, Lørenskog Lillestrøm og Jessheim. Prinsippet er beregnet med kun R2 og med R2 pluss ringene rundt tettstedene.

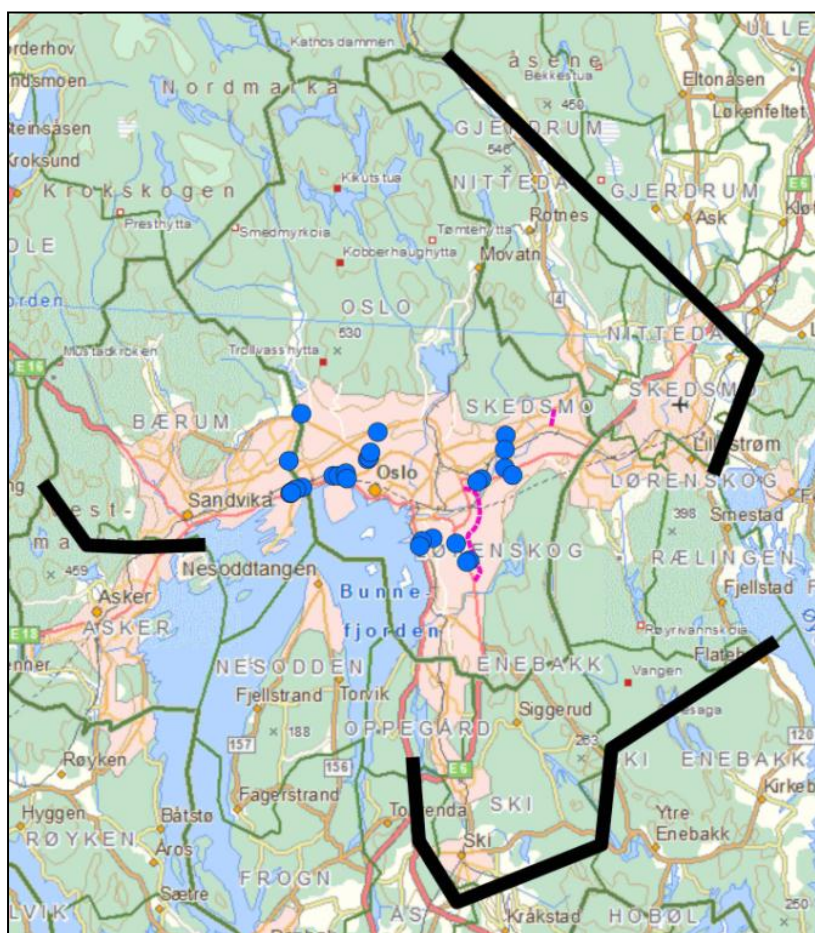


I tabellen på neste side er ulike provenyer illustrert ved dette prinsippet.

	Inn- tekter	Drifts- kostnader	Takst	Avvisning	Netto poten- sial år 1	Potensial, 10 år inkl bomringen og Bærumssn.	Andel som bidrar
Dagens bomring	2.170	320	26 /13 (Oslo/Bæ)	0 %	1.850	20,2	100
Snitt ring 2	830	120	26	10,6 %	710	28,3	127
Lokale ringer	840	100	26	6,0 %	740	28,5	118
Sum alle over	3.850	550	Som over	12,7 %	3.300	36,5	146

Prinsipp 4: Regionsnitt Akershus

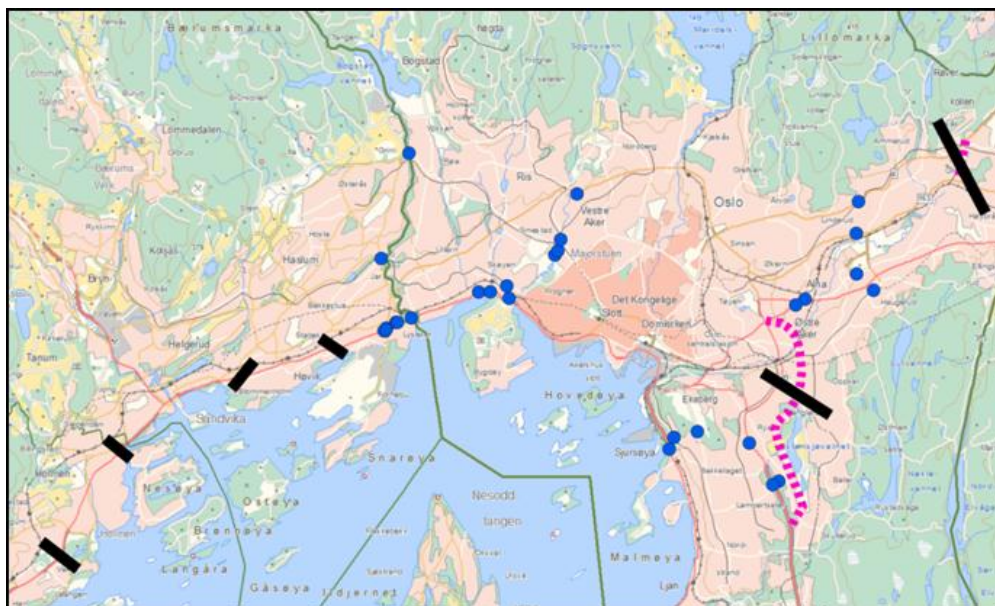
Regionsnitt Akershus innebærer at fylket i hver korridor deles i to deler. Innkrevingsnittene er forsøksvis lagt i en kommunegrense. Ca. lik avstand langs snittene og til Oslo sentrum har vært en målsetting og at det skal harmonere med Ruters takstsonegrense der det er mulig.



	Inn- tekter	Drifts- kostnader	Takst	Avvisning	Netto poten- sial år 1	Potensial, 10 år inkl bomringen og Bærumssn.	Andel som bidrar
Dagens bomring	2.170	320	26 /13 (Oslo/Bæ)	0 %	1.850	20,2	100
Snitt i Follo	160	20	13	0,4 %	140	21,7	113
Snitt Asker/ Bærum	150	10	13	0,9 %	140	21,7	110
Snitt på Romerike	150	10	13	0,9 %	140	21,8	118
Sum alle over	2640	370	Som over	1,8 %	2270	24,8	138

Prinsipp 5: Prosjektfinansiering

Prosjektfinansiering inneholder i tillegg til dagens innkrevingsystem fire snitt på E18 vest tilsvarende de aktuelle delparsellene (inkludert E18 Asker sentrum), gamle og "nye" Ring 3 i forbindelse med Manglerudprosjektet og tre snitt i Groruddalen i forbindelse med Fossumdiagonalen. Prosjektene er beregnet hver for seg med hovedalternativ to-veis innkrevning.



Snittene på E18 beregnes hver for seg, og samlet. Fire snitt samlet er ikke nødvendigvis lik summen av de 4 enkeltsnittene. Når man ser samlet på hele strekningen vil prisen bli relativt høy for de som passerer alle snitt (pluss den eksisterende bomringen og Bærumssnittet), og da slår avvisningen inn slik at det blir et visst trafikkbortfall.

Med prosjektfinsiering er det lagt til grunn at prosjektene finansieres på samme måte som “ordinære” bompengeprojekt. Dette innebærer at Stortinget må vedta de enkelte prosjektene. Prosjektene må derfor ha reguleringsplan og ha vært gjennom en KS2 prosess før de kan vedtas og tas opp til bevilgning. Ordinære bompengeprojekt har også en ekstra sikkerhet ved at overskridelser inntil kostnadsrammen dekkes av stat/fylke og bompenge i tråd med bompengandelen og at ytterligere kostnader i sin helhet skal dekkes av stat/fylke.

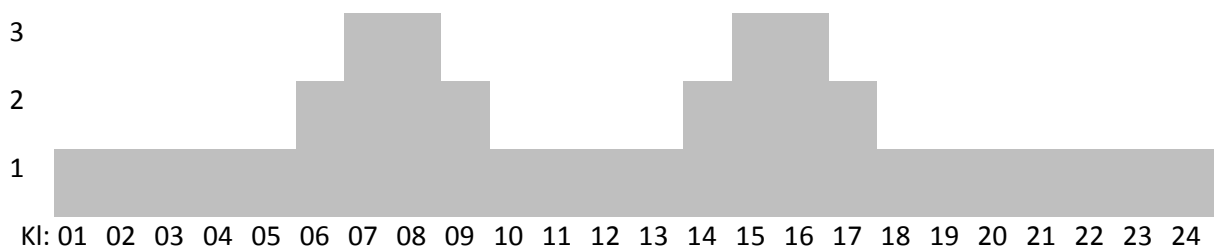
Det er lagt til grunn at disse prosjektene finansieres etterskuddsvis (etter at den nye vegen er bygd). Som en forenklet tilnærming er det lagt til grunn en statlig investeringsandel andel på 30 pst og en gjennomsnittlig rente på 6,5. Det er gjort en forenklet beregning basert på enkle forutsetninger og uten at bomsnittene er detaljert. De forenklede beregningene viser at:

- Manglerudprosjektet (5 mrd, 70 % bompenge) kan finansieres med en takst for liten bil i størrelsesorden 15 og 20 kroner i hver retning
- E18 gjennom Bærum (11 mrd, 70 % bompenge) kan finansieres med en takst for liten bil i størrelsesorden 40 og 50 kroner i hver retning samlet for 3 bompengesnitt
- Trondheimsveien, Fossum/Bredtvedtdiagonal og oppgradering av Østre Aker vei (3,4 mrd, 70 % bompenge) kan finansieres med en takst for liten bil i størrelsesorden 13 og 18 kroner i hver retning

Alternative takstregimer

Det er i analysearbeidet også gjennomført beregninger med avvikende takstregimer. Primært gjelder det studie av provenyopotensialer hvis man innfører et påslag for passering i rushtidene, for å utnytte vegkapasiteten bedre og eventuelt gi grunnlag for en lavere takst ellers i døgnet. En mulig modell er illustrert her:

Nivå



Som eksempel er det studert effekter av å legge til 10 kr pr nivå for grunntakster i størrelsesorden 26 kr, dvs. som i dagens bomring. Rushtidspåslaget i innkrevingsnitt med lavere grunntakst, for eksempel 13 kr (Bærumssnittet), har fått 5 kr i påslag pr nivå. I tabellen på neste side er noen beregningseksempler vist.

Eventuelle rushtidspåslag i bomringen(e) kan kombineres med lavere kollektivtrafikkpriser utenom rushtid. En slik prisprofil kan for så vidt innføres uavhengig av samlet prisenivå, men vil i praksis være mest aktuell å vurdere ved en prisøkning, som i tilfelle helt eller delvis knyttes til rushtidsreiser.

Takstene som vises i tabellen nedenfor, er grunntakster. Eksempel: For Bygrense NØ og Sør som gir 3.08 mrd i netto inntekt har følgende takster: Osloingen kr 34 for Nivå 1, kr 44 for nivå 2 og kr 54 for nivå 3. Tilsvarende for de andre innkrevingsnittene vil være 17 kr for nivå 1, 22 kr for nivå 2 og 27 kr for nivå 3.

Provenymål:	-	3 mrd	4 mrd
Takstregime: 2010 kr.	Grunntakst + Rushpåslag 10 + 10 kr hhv 5 + 5 kr	Økt grunntakst + Rushpåslag 10 + 10 kr hhv 5 + 5 kr	Økt grunntakst + Rushpåslag 10 + 10 kr hhv 5 + 5 kr
Dagens	2,22 mrd Os:26 / Bæ:13	3,03 mrd Os:42 / Bæ: 21	4,07 mrd Os:86 / Bæ:43
Dagens+ Bygrensen NØ og sør og fylkesgrense Buskerud			
Bygrense NØ og Sør		3,08 mrd Os:34/ Bæ:17/ NØ+S:17	3,99 mrd Os:52/ Bæ:26/ NØ+S:26
NØ og Sør og fylkesgrense Buskerud			4,08 mrd Os:50/Bæ:25/ NØ+S:25/Bu:25
Dagens + Regionsnitt Akershus			
Alle	2,72 mrd Os:26/ Bæ:13/ Alle:13		
Alle+Ring 2	3,18 mrd Os:26/Bæ:13/ Alle:13/R2:13		4,00 mrd Os:37/Bæ:18/ Alle:18/R2:18

ANDRE BIDRAG TIL STYRKING AV INNTEKTSRAMME

Grunneierbidrag – enkeltprosjekter

I mange tilfeller vil grunneiere, leietakere eller andre aktører ha stor interesse og nytte av at større infrastrukturtiltak realiseres. Det er ikke rom i Oslopakke 3 til å fullfinansiere alle ønskelige prosjekter. Det foreslås derfor at en kartlegger muligheter for å få tilleggsfinansiering slik at en samlet finansieringsplan kan ligge til grunn før endelige vedtak om utbygging av nye store prosjekter fattes. Dette gjelder særlig prosjekter som legger til rette for stor byutvikling.

Det er flere modeller for en slik kostnadsdeling. En kan ta utgangspunkt i hvilken nytte de ulike partene vil ha av et prosjekt. En annen modell kan være å basere seg på vurderinger av konsekvenser for markedsverdien av berørte eiendommer som følge av tiltaket. Det blir viktig å arbeide videre med juridiske og økonomiske problemstillinger som en del av planleggingen av prosjektene.

Under er det listet noen prosjekter som kan være aktuelle for en slik modell og illustrert hva en 50% andel tilleggsfinansiering ville innebære.

Prosjekt	Oslopakke 3	Annen finansiering	Sum kostnad
Metro Fornebu-Lysaker-Skøyen-Majorstuen	3000	1500*	4500
Ny Majorstuen stasjon	900	900	1800
Bane Ahus	1250	1250	2500
Tverrforbindelse T-bane Økern-Furusetbanen	1500	1500	3000
Bane Gjersrud-Stensrud	1250	1250	2500
Bane Sandvika-Rykkinn via Franzefoss	1000	1000	2000
E18 Filipstad forlengelse Operatunnelen	650	650	1300

* Summen inkluderer tidligere forpliktet bidrag på 500 mill kr som er prisjustert til 600 mill 2011-kr.

Brukerbetaling kollektivtrafikanter

For å sikre kapasitet og kvalitet til målsatt vekst i kollektivtrafikken trengs nye midler til så vel investering som drift. Slike midler kan komme fra billettinntekter, offentlig tjenestekjøp, øremerkede offentlige midler og andre kilder, som bompenger. Ekstra brukerbetaling ved realøkning i billettprisene kan være ett element i en samlet finansieringspakke.

I Oslopakke 2 ble det gjort et finansieringsgrep tidlig i 2001 hvor 2 kroner ekstra til kollektivtrafikk i bomringen ble fulgt av 75 øre ekstra i gjennomsnitt på kollektivtrafikkprisene. Ordningen med «75-øringen» var bundet av avtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune frem til 1.11.11. Tillegget er videreført.

I Oslo har midlene hele tiden blitt håndtert internt hos Sporveien/ Ruter, og inngår i grunnlaget for finansiering av metrovogner. De midlene som kan henføres til Akershus (og tidligere SL), er i avtaleperioden overført Akershus fylkeskommune, som i hovedsak har brukt midlene til lån til Oslo Vognselskap AS til kjøp av metrovogner til Kolsåsbanen. Således frigjøres årlig nye midler ved de O3-finansierte avdragene Ruter betaler gjennom vognleien.

Et tilnærmet tilsvarende grep som for «75-øringen» kunne nå være et tillegg på 10 %, eller i gjennomsnitt 1 krone per påstigning, parallelt med styrking av finansieringen fra vegtrafikanter.

Ruters årlige billettinntekter er nå på ca. 3 mrd kr, og 10 % økning gir brutto ca. 300 mill kr i året. Fratrullet normal prisfølsomhet skulle nettoresultatet kunne bli ca. 225 mill kr første år. Beløpet vil imidlertid øke med senere trafikkvekst, og vil antakelig nå 300 mill kr etter 6-8 år.

Korrigeres det for tilpasninger ved at økt trafikkvolum også inneholder høyere kollektiv reisefrekvens hos gjennomsnittet av eksisterende kunder, som dermed går over til billettslag med lavere pris per reise, kan netto bidrag bli tilnærmet halvdelen av brutto pristillegg. På den annen side – gitt at midlene settes inn i kvalitetsstyrking, som økt frekvens og punktlighet, og som kundene verdsetter høyere enn pris, skulle prisfølsomhetsfradraget bli mer enn kompensert ved den positive elastisitetens virkningen av økt kvalitet.

Statlig satsing på kollektivtrafikk i storbyene

Et økt statlig engasjement for lokal infrastruktur for kollektivtransport, og særlig for kostnads-krevende investeringer i kapasitetssterke baneløsninger, har vært etterlyst. Arbeidsgruppen har ikke sett det som sin oppgave å vurdere dette nærmere, men registrerer at dette har fått økt politisk oppslutning i den senere tid.

Et statlig finansieringsbidrag vil gi en mer robust finansiering, og kan trolig løses på flere måter; ved en styrking av dagens belønningsordning, et øremerket bidrag per kollektivreise i den aktuelle byregion, mv. Men en økt statlig satsning kan trolig mest ryddig og oversiktlig skje ved justerte ansvarsmodeller. En statlig overtakelse av ansvar for infrastruktur, uavhengig av behovet for styrket finansiering, kan være gunstig for kompetansesamling og -utvikling og bedre prioriteringsprosesser på tvers av dagens ansvarsgrenser.

Alternative ordninger for finansiering av kollektivtrafikk internasjonalt

Arbeidsgruppen ble i en tidlig fase oppmerksom på at TØI hadde et oppdrag for Kommunenes sentralforbund å se nærmere på internasjonale ordninger for finansiering av kollektivtransport; TØI rapport 1176/2011 – kollektivtransport og kostnader. Kapittel 3 i nevnte rapport gir en god oppsummering av internasjonale ordninger og nedenfor er oppsummering i dette kapittelet tatt inn:

Internasjonale studier viser at det eksisterer et bredt spekter av ordninger for å støtte kollektivtransporten. Dette gjelder både drift og investeringer. Vi oppsummerer i det følgende de viktigste lærdommene fra gjennomgangen:

- *I Sverige har tilskuddene til drift vært satt i system gjennom Huvudmannamodellen, der landstingene (länene) og kommunene deler på tilskuddene etter en på forhånd oppsatt modell basert blant annet på utført trafikkarbeid. En fordel med ordningen er at den gir en*

tydelig forbindelse mellom de ressurser som landsting og kommune stiller til rådighet og hva kommunens innbyggere får igjen. Blant utfordringene er at ordningene ikke entydig bidrar til å oppfylle det viktigste formålet, nemlig å øke antallet kollektivreisende. Blant annet bør en få til en bedre koordinering av transporter over flere kommunegrenser.

- Både nasjonalt og internasjonalt finnes det banker og finansinstitusjoner som har til hovedoppgave å finansiere investeringer i infrastruktur. Gunstige rentesatser og betingelser kjennetegner disse institusjonene. Transportsektoren er blant de sektorene som mottar mest lån og garantier fra blant annet Svenska Riksgälden, NIB og EIB.
- Øremerkede skatter og avgifter har i mange tilfeller vært benyttet som bidrag til finansiering av kollektivtransport. Et spekter av ulike avgifter og skatter har vært tatt i bruk. Mange av disse avgiftene er tilknyttet bilbruk, som bompenger, drivstoffbruk og parkering. En av de ordningene som har bidratt mest til kollektivtrafikken, er tillegget til den franske ekstra arbeidsgiveravgiften for byer med et skinnegående tilbud. Systemet dekker ca. 75 % av underskuddet for kollektivtransporten på landsbasis.
- Verdistigningen på eiendommer som har gevinst av en bybane- eller metroutbygging kan på ulike måter brukes til å finansiere en utbygging. Salg av offentlig eiendom kan gi et stort bidrag, men er et engangstiltak. Utleie av eiendom eller ulike former for eksploateringsavgifter kan gi en mer langsiktig gevinst. Slike avgifter har stor likhet med eiendomsskatt, men har en kraftigere sats og ilegges kun de som har en økonomisk fordel av tiltaket. Det fins eksempler blant annet fra Finland og Sverige på bruk av slike avgifter. En eiendomsskatt for hele kommunen, øremerket til kollektivtiltak, er også en mulighet. Det er mulig at en øremerket eiendomsskatt lettere kan få tilslutning enn den nåværende ordningen.
- OPS-løsninger har en viss utbredelse i vegsektoren, men blir nå i økende grad tatt i bruk også for kollektivtransport, spesielt når det gjelder bybane og metro. Flere ulike modeller har vært utprøvd, tilpasset lokale forhold og behov. Både design, bygging, drift og vedlikehold, kan settes ut til samme private operatør for en kontraktfestet periode. Modellen har hatt suksess noen steder, mens andre steder har operatøren fått til dels store problemer.
- Privat drift av offentlig infrastruktur på mer og mindre langsiktige kontrakter er også vanlig og har vært gjennomført med suksess flere steder. Andre steder har uheldige omstendigheter og tilpasninger ført til store problemer. Offentlig drift av privat eid infrastruktur er sjelden, men gjennomføres i London.
- OPS kan være tillokkende der offentlig kapital mangler, men dette bør ikke være den viktigste begrunnelsen for å ta modellen i bruk. Norge som nasjon mangler ikke penger. Mangel på penger til viktige formål er derfor hovedsakelig et spørsmål om organisering.
- Dersom man får til en god fordeling av risiko mellom offentlig eier og privat kontraktør, kan man få til riktige incentiver til effektiv drift uten stor fare for at en fiasko skal slå tilbake på det offentlige. Dette er imidlertid krevende og krever grundig planlegging. Her må også høye transaksjons- og oppfølgingskostnader tas med i betraktningen.

Som oppsummering kan man si at støtte til kollektivtransport ikke generelt er et uttrykk for dårlig drift, men at dens egenart gjør at den vanskelig kan være selvberende. Offentlig subsidiering av infrastruktur og drift vil være normaltilstanden. Det offentlige bør imidlertid klargjøre for seg selv hvilke problemer som ønskes løst før man velger en finansiell løsning.

Offentlig privat samarbeid (OPS) som løsning for enkeltprosjekter

TØI har i samme rapport gjort en gjennomgang av bruken av OPS som modell for utbygging av kollektivinfrastruktur, jfr. kap. 3.2.6 i TØI rapport 1176/2011. Sammendraget er gjengitt under. Ruter utreder OPS som en mulig gjennomføringsmodell for metro Majorstuen-Skøyen-Fornebu, og utdrag fra sammendraget i Ruterrapport 2011:12 er også gjengitt nedenfor. Dette arbeidet videreføres nå på mer konkret nivå.

Arbeidsgruppen har ikke tatt stilling om OPS bør vurderes nærmere i forhold til enkeltprosjekter i Oslopakke 3, og legger til grunn at det vil være en del av den politiske diskusjonen.

Oppsummering om OPS (TØI rapport 1176/2011)

Mangel på offentlig kapital har i flere land gjort det tillokkende å anvende OPS for utbygging, vedlikehold og drift av kollektivtransport, spesielt da banesystemer. På samme måte som for utbygging og drift av veier byr dette på store muligheter, men også på mange utfordringer.

Politikere og transportmyndigheter må vurdere en rekke forhold når det skal tas beslutning om å ta i bruk OPS i en eller annen form. Phang (2007) lister opp en del forhold som vi har modifisert og supplert:

- *Høye transaksjonskostnader må tas med i betraktning. Anskaffelseskostnader og oppfølgingskostnader på eiersiden må avveies mot forventet gevinst ved å bruke private aktører.*
- *Mangel på teknisk innsikt på eiersiden må tas i betraktning ved kontraktsinngåelse med private kontraktører.*
- *Det er en asymmetrisk fordeling av informasjon mellom partene. Den private kontraktøren vet mer om egenskapene ved prosjektet enn eieren gjør. Eieren kan heller ikke observere hvor effektiv kontraktøren er i sitt arbeid.*
- *Ved sammensetting og oppdeling i delkontrakter med ulike oppdragstakere må kontroll gjennom oppdeling vurderes mot komplementaritet i større kontrakter.*
- *Kortvarige kontrakter med stor grad av kontroll må avveies mot langvarige kontrakter med potensial for tekniske forbedringer og kostnadsinnsparinger.*
- *Overføring av all eller en svært stor del av risikoen til privat kontraktør som ikke kontrollerer hele risikoen kan slå tilbake gjennom høy sikkerhetsmargin i pristilbudet. I verste fall vil en konkurs slå tilbake på den offentlige eieren.*

Oppsummering av OPS-modell for metro til Fornebu

Ruter utreder en mulig OPS-modell for metro til Fornebu via Skøyen. En første utredningsfase er dokumentert i Ruterrapport 2011:12. Under følger noen sentrale punkter fra sammendraget:

I dag representerer realiseringen av et nytt kollektivtilbud til Fornebu i all praksis spørsmål om muligheten for en økt andel privat finansiering og muligheten for å utfordre og redusere kostnadsbildet i selve infrastrukturinvesteringen, eksempelvis ved en kortere gjennomføringstid og i den påfølgende organiseringen av driften. Konsulenten konkluderer med at disse utfordringene er egnet for organisering som et offentlig privat samarbeid.

Konsulentene mener at et baneprosjekt til Fornebu har en karakter og er av en slik størrelse at det vil kunne gjennomføres som et såkalt OPS-prosjekt. Et prosjekt består imidlertid av elementer som trasé og skinnegang, stasjoner, tunneler, signalanlegg, rullende materiell, vedlikehold, operativ drift etc. Om prosjektet bør organiseres samlet eller på noen måte deles opp, er det for tidlig å konkludere med.

For å ta prosjektet videre skisserer konsulentene et videre arbeid med gjennomføringen av to gjensidig avhengige og til dels parallelle arbeidsprosesser:

- 1. der tilgang til privat kapital og forutsetninger for dette avklares og*
- 2. der selve anskaffelsesprosessen planlegges videre*

Gjennom eget notat har konsulentene også vurdert om det er særlige juridiske forhold som kan hindre den skisserte prosessen, uten at det kommer opp forhold av vesentlig betydning.

NOTAT

Oppdrag **Oslopakke 3 - Finansiell bistand**
Kunde **Statens vegvesen region øst**
Notat nr. **2 v6b**
Til **Oslopakke 3 sekretariatet**

Fra **Lars O. Ødegaard, Mattias Stridh, Ida Søgner Tveit**
Kopi

PRINSIPPER/SCENARIOER SOM SKAL PROVENYBEREGNES

Dato 2011-12-16

Rambøll
Hoffsveien 4
Pb 427 Skøyen
NO-0213 OSLO

T +47 22 51 80 00
F +47 22 51 80 01
www.ramboll.no

Vår ref. loosl

Innhold

1.	Innledning	3
2.	Innkrevingsprinsipp og hovedresultater	5
2.1	Prinsipper	5
2.2	Resultater	5
2.3	Prinsipp 1: Endret takstregime på dagens bomring og Bærumssnittet	6
2.4	Prinsipp 2a og 2b: Bygrensen i NØ og sør, og Buskerud grense i vest.	7
2.5	Prinsipp 3: Ring 2 og lokale ringer.	8
2.6	Prinsipp 4: Regionsnitt Akershus	9
2.7	Prinsipp 5: Prosjektfinansiering	10
3.	Oversiktstabeller med resultater	11
4.	Alternative takstregimer	12
	Vedlegg	13



1. Innledning

Under prosjekt "Finansiell bistand til Oslopakke 3" er Rambøll Norge AS er tildelt deloppgave "Beregning av proveny". Proveny er den netto inntekt Fjellinjen kan stille til disposisjon for prosjekter og drift av kollektivtrafikk under Oslopakke 3 parapylen. Oppdraget inneholder følgende deler:

- Foreslå nye prinsipper/scenarioer for innkreving av trafikkantbetaling.
- Ett av flere fokus skal være å fordele byrdene på flere enn i dag, dvs foreslå prinsipper der flere trafikkanter er med på å bidra med trafikkantbetaling.
- Enkelte prinsipper kan ha et større miljøfokus enn andre, for eksempel skjerming av Oslo sentrum mot gjennomgangstrafikk.
- Det skal lages en beregningsmodell som gir netto inntekt for forskjellige prinsipp basert på forskjellige nivå på takster. Modellen skal ta hensyn til driftskostnader. De øker i takt med antall innkrevingsnitt, om enn ikke fullt så raskt. Det er ikke regnet inn besparelser som følge av teknologiforbedring eller økt brikkeandel. Økt brikkeandel fører til færre videobilder som må granskes manuelt; en kostnadskrevende prosess. Driftskostnadene er med andre ord regnet konservativt og kan ha potensial for reduksjon.

Prinsippene var planlagt modellberegnet av Statens vegvesen i transportmodellen RTM23+ for å teste i hvilken grad forskjellige prinsipper og takstnivå ville påvirke trafikkbildet i regionen, herunder eventuell overgang fra bilreiser til kollektivreiser. Resultatene skulle gi trafikk igjennom de enkelte innkrevingsnittene. Denne trafikken skulle så overføres til Provenymodellen som beregner netto inntekt. Det har vist seg utfordrende å gjennomføre denne stegvise arbeidsmetodikken innenfor det tilgjengelige tidsvinduet.

Rambøll har derfor gjennomført en noe forenklet beregning. Hele trafikkmatrisen fra RTM23+ er tatt inn i Provenymodellen. Vi benytter den for å beregne trafikk som passerer de enkelte innkrevingsnittene. Bilmatrisen brukes også til å beregne hvor mange bilturer som passerer mer enn ett innkrevingsnitt. En liten andel av bilturene passerer mange eller alle innkrevingsnitt. Jo flere snitt, desto dyrere og en økt sjanse for at hele bilturen avvises på grunn av høy kostnad. Sannsynlighet for avvisning beregnes i en logit-modell basert på erfaringsdata. Merk at en slik modell får økende usikkerhet hvis takstene blir relativt høye, for eksempel i området 80+ kr pr tur. Denne metodikken beregner relativt bra hvor mye trafikk som forsvinner ved økende takster, og dermed trafikk- og inntektsbortfall. Men den tar ikke opp i seg hvor det blir av denne avviste trafikken. Vanligvis er det tre muligheter: 1) Bilturen gjennomføres ikke. 2) Bilturen finner en destinasjon som ikke innebærer trafikkantbetaling. 3) De som reiser velger alternativ reisemåte, som kollektiv, sykkel eller gange. En beregning i RTM23+ modellen ville gitt et svar på hva som skjer med den avviste trafikken.

Provenymodellen er bygd opp slik at alle beregninger foretas i ett regneark, dvs at parametre som er dynamiske (kan justeres på) endres bare ett sted. Det er lagt inn følgende justerbare parametre:

- Takst: Lette (<3,5t), halvtunge (3,5t – 7,5t), tunge (>7,5t). Halvtunge og tunge har i dagens system samme takst.
- Kostnader: Investeringskostnad for nye innkrevingsnitt og driftskostnad. Driftskostnad er avhengig av antall nye snitt, men øker saktere enn antallet pga av stordriftsfordeler, ny teknologi etc. Justerbar.
- Innkrevingsretn.: en-veis og to-veis innkreving.

- Prosjektfinans.: Antatt ferdig-år for delparsell kan varieres, dvs det tidspunkt innkrevingen starter for den spesifikke parsellen. Finanskostnader er ikke inkludert.
- Trafikkvekst: Kan varieres. Den er lagt inn som standard med 1% pr år.
- Takster: Kan varieres. Økt proveny medfører økte takster og/eller flere bilister som er med på å betale.

I tillegg er det lagt inn mulighet for å angi en makspris ved kjøring gjennom flere innkrevingsnitt etter hverandre (foreløpig ikke brukt), mulighet for å endre brikkeandeler (hvis brikke blir obligatorisk i alle biler, noe som reduserer driftskostnadene). Tap som følge av flere faktorer er lagt inn: Ikke identifiserbare bilskilt, gratispasseringer (buss, EL-bil, HC), mer enn 1 passering pr time, månedstak, alt basert på erfaringstall fra Fjellinjen. Tapsprosenten kan endres hvis man tror noen av gruppene som i dag passerer gratis ikke vil få anledning til det i fremtiden.

Dagens innkrevingsystem ligger i bunnen av alle beregninger. Men taksten i dagens innkrevingsnitt varierer i forhold til hvilket provenymål man har. For eksempel kan taksten reduseres noe hvis man kombinerer dagens innkreving med Bygrensen/Buskerud hvis provenymålet "bare" er 3 mrd.



Figur 1 Dagens innkrevingsnitt i Bomringen og Bærumssnittet.

2. Innkrevingsprinsipp og hovedresultater

2.1 Prinsipper

I tillegg til dagens bomring og Bærumssnittet, er det beregnet proveny for 4 andre innkrevingsprinsipper:

- Prinsipp 1: Endret takstregime på dagens bomring og Bærumssnittet
- Prinsipp 2a: Bygrensen Oslo – Akershus
- Prinsipp 2b: Bygrensen Oslo – Akershus og fylkesgrense mot Buskerud i vest.
- Prinsipp 3: Ring 2 og lokale ringer rundt tettsteder i Akershus.
- Prinsipp 4: Regionsnitt Akershus. Prinsippet deler Akershus i to, i de tre korridorene. I NØ mellom Nittedal-Skedsmo-Rælingen og resten av Romerike. I sør mellom Ås og Ski og i vest mellom Asker og Bærum
- Prinsipp 5: Prosjektfinansiering.

Innkrevingsnittene er lagt til (mer eller mindre) logiske geografiske grenser. De er med andre ord ikke lagt til trafikkmessig optimale snitt, dvs der trafikken er størst og hvor flest mulig er med på å betale.

Dagens bomring ble i 1989 lagt så nær som mulig de trafikkmessige største snittene for å få flest mulig passeringer og dermed mest inntekter. Noen tilpassinger ble gjennomført der en begrenset flytting av snittene medførte liten reduksjon i trafikken som passerte, men reduksjon av antall bomstasjoner og en lettere "lukking" av bomringen.

Det er beregnet proveny for hele prinsipper og for deler av prinsippene, der det er geografisk logisk å se på deler av prinsippene isolert. Eksempelvis er det for prinsipp Ring 2 og tettsteder, beregnet proveny også for Ring 2 alene. For prinsipp 3 er det for eksempel beregnet proveny for Bygrensen i NØ og sør alene (bygrensen i vest = Bærumssnittet), for fylkesgrensen i Buskerud alene og for alle tre snittene samlet. Alle prinsippene kombineres i utgangspunktet med dagens Bomring og Bærumssnitt. Beregninger kan gjennomføres uten dagens innkrevingsystem.

2.2 Resultater

Provenyberegningene viser som resultat netto inntekt pr år i 2010 kr samt hvilke takster de forskjellige kjøretøygruppene får i de forskjellige snittene.

Beregningene er gjennomført for de forskjellige prinsippene med to provenymål, henholdsvis 50% økning (+1 mrd) fra dagens bomring og 100% økning (+2 mrd) fra dagens bomring. Dagens bomring gir netto inntekt ca 1,85 mrd kr. Det finnes et utall kombinasjoner av prinsipper og takster for å nå provenymålene. Det er gjort et utvalg beregninger for å spenne ut et lerret som viser muligheter og konsekvenser.

I tillegg beregnes avvisningsprosent og hvor stor prosentandel av bilturene som skjer innenfor RTM23+ modellen som er med på å betale. Modellen dekker bilturer som skjer innenfor og til/fra Oslo og Akershus, samt Buskerudbyen, Ringerike, Jevnaker, Sør-Odal, Askim, Trøgstad og Moss.

2.3 Prinsipp 1: Endret takstregime på dagens bomring og Bærumssnittet

Dagens bomring er optimalt plassert for å fange mest mulig trafikk med relativt få innkrevingsstasjoner. Denne analyse viser hvor mye potensial som finnes for å ta inn mere penger på eksisterende infrastruktur, uten å fysisk bygge flere innkrevingsstasjoner.

Figur 2 Prinsipp 1, Dagens innkrevingsystem m/endrete takster



Tabell 1: Modellresultater prinsipp 1

Modellresultater prinsipp 3: Endret takstregime i dagens bomring og Bærumssnittet						
Variant	Kr pr passering u/rabatt i :	Osloingen	Bærum	Øvrige	Potensial	Andel turer som betaler
Dagens bomring		26	13	-	1.85 mrd	100
Dagens bomring + økt takst		48	24	24	3.05 mrd	89
Dagens + Fylkesgrense Buskerud		90	45	45	4.12 mrd	68

Resultatene viser at det må til dramatiske økninger i takstnivået for å kreve inn 3 eller 4 milliarder med dagens bomring. Trafikkavvisningen vil bli betydelig.

Detaljerte resultater av beregningene med nøkkeltall finnes som vedlegg.

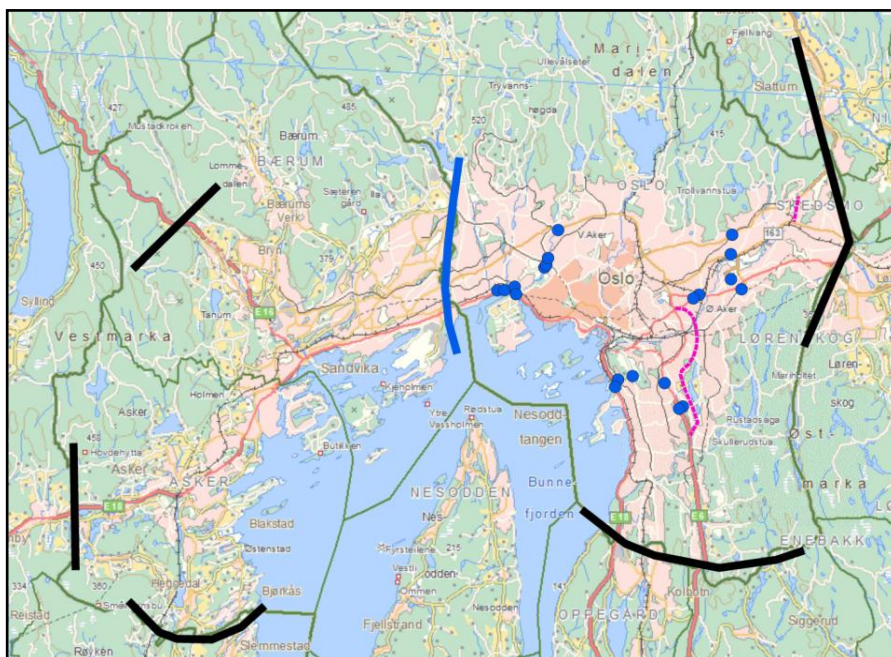
2.4 Prinsipp 2a og 2b: Bygrensen i NØ og sør, og Buskerud grense i vest.

Prinsipp 2a legger et nytt innkrevingsnitt i bygrensen i NØ og sør. I vest ligger Barumssnittet allerede i bygrensen.

Prinsipp 2b er komplettert med et snitt i vest på fylkesgrensen mot Buskerud.

Det er gjort beregninger for dagens system pluss bygrensen i NØ og sør. Videre for det ovennevnte pluss fylkesgrensen mot Buskerud.

Figur 3 Prinsipp 2a og 2b, Bygrensen og Buskerud i vest



Tabell 2: Modellresultater prinsipp 2a og 2b

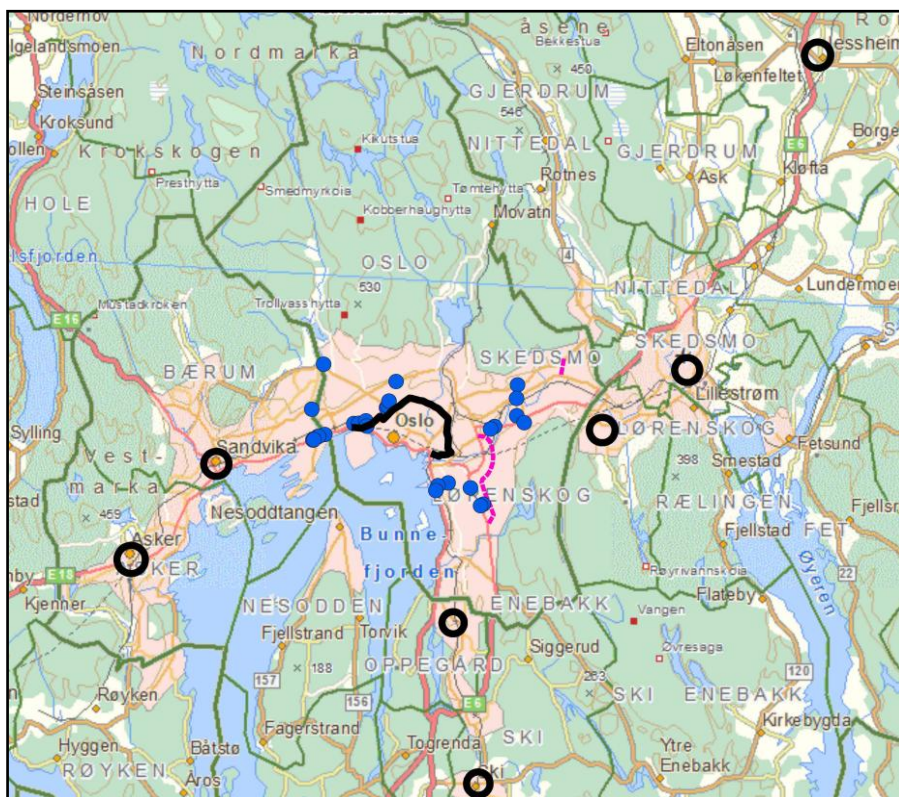
Modellresultater prinsipp 3: Bygrensen i NØ og sør med Buskerud grense i vest						
Variant	Kr pr passering u/rabatt i :	Osloingen	Bærum	Øvrige	Potensial	Andel turer som betaler
Dagens bomring		26	13	-	1.85 mrd	100
Dagens + Bygrense NØ og Sør		26	13	13	2.14 mrd	115
Dagens + Fylkesgrense Buskerud		26	13	13	2.02 mrd	109
Dagens + Bygrense NØ og Sør + Fylkesgrense Buskerud		26	13	13	2.21 mrd	125
Varianter med økte takster					Potensial	Andel turer som betaler
Dagens + Bygrense NØ og Sør + økt takst		39	18	18	2.98 mrd	109
Dagens + Bygrense NØ og Sør + økt takst		58	29	29	4.04 mrd	99
Dagens + Bygrense NØ og S + Fylkesgr Busk. + økt takst		54	27	27	4.02 mrd	110

For å nå provenymål 4 mrd kr, må takstene settes relativt høyt. Det medfører at avvisningen å slå inn slik at antallet bilturer som bidrar ikke øker, eller øker bare litt.

Detaljerte resultater av beregningene med nøkkeltall finnes som vedlegg.

2.5 Prinsipp 3: Ring 2 og lokale ringer.

Ring 2 og tettsteder har som målsetting å skjerme de mest sentrale delene av byen og tettstedene for trafikk – i tillegg til finansiering. Langs Ring 2 er innkrevingsnittene lagt på utsiden slik at gjennomgangstrafikk påvirkes til å bruke Ring 3 eller tunnelsystemet. Det er i tillegg lagt ringer rundt Asker sentrum, Sandvika, Ski sentrum, Kolbotn, Lørenskog sentrum, Lillestrøm og Jessheim. Prinsippet er beregnet med Ring 2 alene og med Ring 2 pluss ringene rundt tettstedene. Hvis prinsippet skal studeres nærmere må det gis en ytterligere konkretisering.



Figur 4 Prinsipp 3, Ring 2 og lokale tettsteder

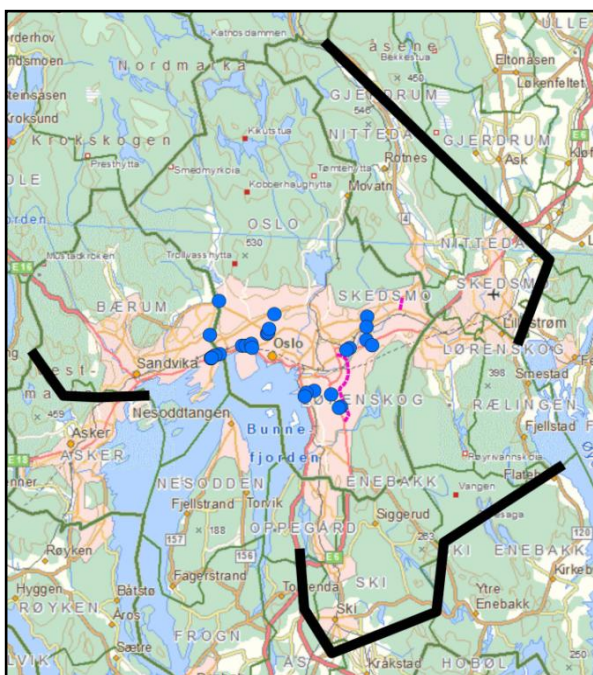
Tabell 3: Modellresultater prinsipp 3

Modellresultater prinsipp 3: Ring 2 og lokale ringer						
Variant	Kr pr passering u/rabatt i :	Osloingen	Bærum	Øvrige	Potensial	Andel turer som betaler
Dagens bomring		26	13	-	1.85 mrd	100
Dagens + Ring 2		26	13	26	2.56 mrd	127
Dagens + Lokale ringer		26	13	26	2.60 mrd	118
Dagens + Ring 2 + Lokale ringer		26	13	26	3.30 mrd	146
Varianter med økte takster					Potensial	Andel turer som betaler
Dagens + Ring 2 + økt takst		32	16	32	3.01 mrd	121
Dagens + Ring 2 + Lokale Ringer + økt takst		34	17	34	4.05 mrd	137

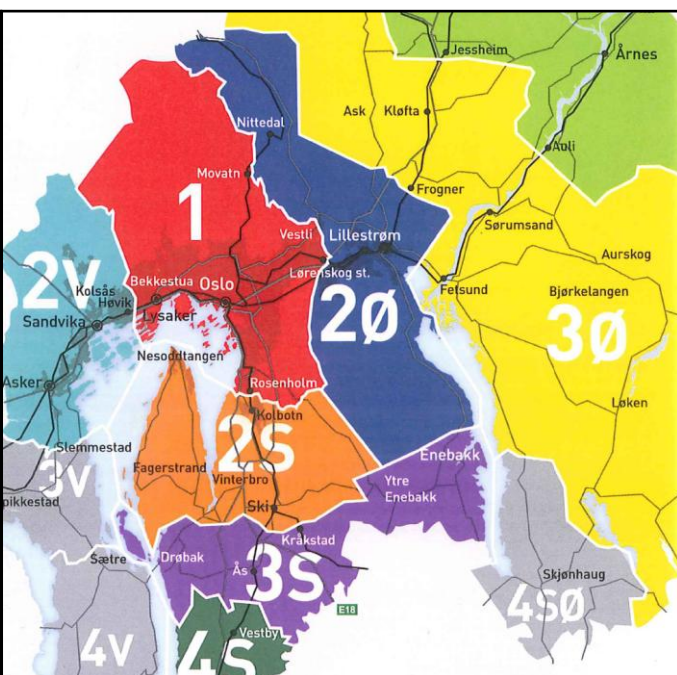
Analysen viser forskjellige lokale ringer bidrar mer enn andre. Andel av inntekt fra de enkelte ringene rundt tettstedene er omtrent som følger: Lillestrøm: 32%, Ski 18%, Lørenskog 16%, Asker 15%; Jessheim 10%, Sandvika 8%, og Kolbotn 2%.

Detaljerte resultater av beregningene med nøkkeltall finnes som vedlegg.

2.6 Prinsipp 4: Regionsnitt Akershus



Figur 5 Prinsipp 4 Regionsnitt i Akershus



Figur 6 Ruter As sin pris og sonestruktur fra 2. oktober 2011

Regionsnitt i Akershus innebærer at fylket i hver korridor deles i to deler. Innkrevingsnittene er ca lagt i en kommunegrense. Prinsippet fungerer rimelig bra i vest på grensen mellom Asker og Bærum. Innkrevingsnittet sammenfaller ikke med Ruters takstsonegrense. I nordøst ligger Nittedal, Skedsmo og Rælingen på innsiden. I nordøst er det stort sett sammenfall med Ruters takstsonegrense, bortsett fra for deler av Enebakk. I sør er innkrevingsnittet er lagt i grensen mellom Ski og Ås kommune. Fordi både Ski og Ås strekker seg vel så mye nord-sør som øst vest, får innkrevingsnttet en litt spesiell form. Det sammenfaller ikke med Ruters takstsonegrense.

Et alternativ kan være å følge Ruters takstsonegrense, noe som vil dele både Ski og Ås på tvers samt legge deler av Drøbak på "innsiden." I vest, vil snittet gå fra innsiden av Høvik til utsiden av Kolsås.

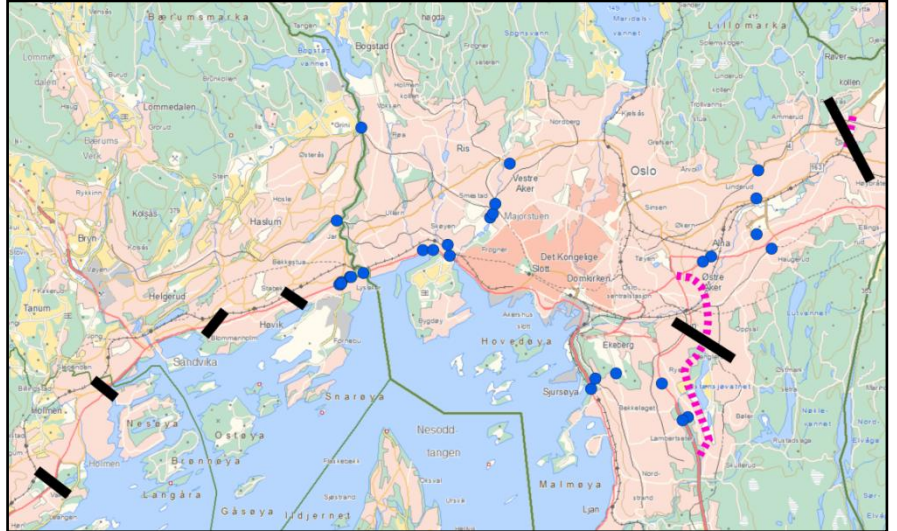
Tabell 4: Modellresultater prinsipp 4

Modellresultater prinsipp 4: Regionsnitt i Akershus						
Variant	Kr pr passering u/rabatt i :	Osloingen	Bærum	Øvrige	Potensial	Andel turer som betaler
Dagens bomring		26	13	-	1.85 mrd	100
Dagens + Follo		26	13	13	1.99 mrd	113
Dagens + Bærum		26	13	13	1.99 mrd	110
Dagens + Romerike		26	13	13	2.00 mrd	118
Dagens + Alle Akershus		26	13	13	2.27 mrd	138

Detaljerte resultater av beregningene med nøkkeltall finnes som vedlegg. Andre kombinasjoner, med f.eks. Regionsnitt Akershus og Ring 2 sammen presenteres også i vedlegget.

2.7 Prinsipp 5: Prosjektfinansiering

Prosjektfinansiering inneholder i tillegg til dagens innkrevningssystem 4 snitt på E18 vest tilsvarende de aktuelle delparsellene, gamle og "nye" Ring 3 i forbindelse med Manglerudtunnel og 3 snitt i Groruddalen i forbindelse med Fossumdiagonalen. Prosjektene beregnes hver for seg med hovedalternativ to-veis innkreving.



Figur 7 Prinsipp 5, Prosjektfinansiering

De 4 snittene på E18 beregnes hver for seg, og samlet. 4 snitt samlet er ikke nødvendigvis lik summen av de 4 enkeltsnittene. Når man ser samlet på hele strekningen vil prisen bli relativt høy for de som passerer alle snitt (pluss den eksisterende bomringen og Bærumssnittet), og da slår avvisningen inn slik at det blir et visst trafikkbortfall.

Tabell 5: Modellresultater prinsipp 5

Modellresultater prinsipp 5: Prosjektfinansiering						
Variant	Kr pr passering u/rabatt i :	Osloringen	Bærum	Øvrige	Potensial	Andel turer som betaler
Dagens bomring		26	13	-	1.85 mrd	100
Dagens + E18 Vest. 4 snitt, toveis á 13 kr		26	13	13 to-veis	2.71 mrd	115
Dagens + Fossumdiagonalen, toveis á 13 kr		26	13	13 to-veis	2.09 mrd	108
Dagens + Manglerudtunnelen, toveis á 13 kr		26	13	13 to-veis	2.16 mrd	106

Detaljerte resultater av beregningene med nøkkeltall finnes som vedlegg.

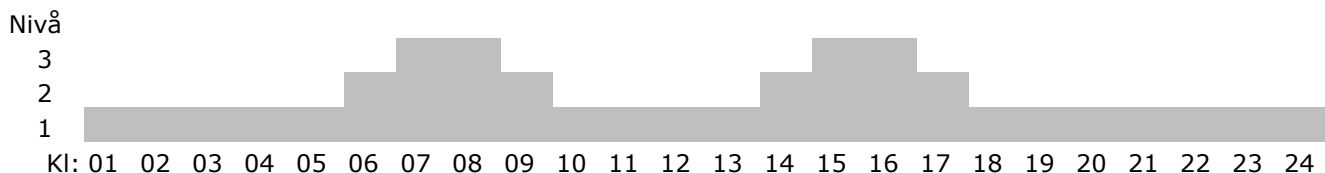
3. Oversiktstabeller med resultater

Provenymål:	-	3 mrd	4 mrd
Takstregime: 2010 kr.	Dagens	Økt	Økt
Dagens	1,85 mrd Os:26 / Bæ:13	3,05 mrd Os:48 / Bæ: 24	4,12 mrd Os:90 / Bæ: 45
Ring 2	2,56 mrd Os:26 / Bæ:13 / R2: 26	3,01 mrd Os:32 / Bæ:16 / R2: 32	3,97 mrd Os:52 / Bæ:26 / R2:52
Lokale ringer	2,60 mrd Os:26 / Bæ:13 / Lok:26	3,10 mrd Os:32 / Bæ:16/ Lok:32	
Ring 2 og lokale ringer	3,30 mrd Os:26/Bæ:13/ R2:26/Lok:26		4,05 mrd Os:34 / Bæ:17 / R2:34 / Lok:34
Bygrense NØ og Sør	2,14 mrd Os:26 / Bæ:13 / NØ+S:13	2,98 mrd Os:39 / Bæ:18 / NØ+S:18	4,04 mrd Os:58 / Bæ:29 / NØ+S:29
Fylkesg. Buskerud	2,02 mrd Os:26 / Bæ:13 / Busk:26	3,03 mrd Os:42 / Bæ:21 / Busk:42	
NØ og Sør og fylkesgrense Buskerud	2,21 mrd Os:26 / Bæ:13/ NØ+S:13 /Bu:13	3,03 mrd Os:37/Bæ:18/ NØ+S:19/Bu:19	4,02 mrd Os:54/Bæ:27/ NØ+S:27/Bu:27
Follo	1,99 mrd Os:26 / Bæ:13 / Fol:13		
Asker/Bærum	1,99 mrd Os:26 / Bæ:13 / Ask-Bæ:13		
Romerike	2,00 mrd Os:26 / Bæ:13/ Rom:13		
Alle	2,27 mrd Os:26 / Bæ:13/ Alle:13	3,03 mrd Os:36 / Bæ:18 / Alle:18	
Alle+Ring 2	2,65 mrd Os:26 / Bæ:13 / Alle:13 / R2:13	3,02 mrd Os:30 / Bæ:15/ Alle:15/ R2:15	

Takstregime:	Dagens	Rushpåslag Oslo: +10/+20 Rushpåslag prosjekt: +5/+10
Prosjekt E18 vest	2,71 mrd Os:26 / Bæ:13/ E18:13 to-veis	3,15 mrd Os:26 / Bæ:13/ E18: 13 to-veis
Prosjekt Fossumdiagonalen	2,09 mrd Os:26 / Bæ:13/ Foss:13 to-veis	2,49 mrd Os: 26 / Bæ:13/ Foss: 13 to-veis
Prosjekt Manglerudtunnelen	2,16 mrd Os:26 / Bæ:13/ Mangl:13 to-veis	2,53 mrd Os: 26 / Bæ:13/ Mangl: 13 to-veis
Alle prosjekt	3,24 mrd Os:26 / Bæ:13 / Alle:13 to-veis	3,71 mrd Os: 26 / Bæ:13/ Alle: 13 to-veis

4. Alternative takstregimer

Det er gjennomført noen beregninger med litt avvikende takstregimer. Primært gjelder det studie av provenypotensialer hvis man innfører et påslag for passering i rushtidene. I modellen finnes det mulighet for å differensiere døgnet i inntil 5 takstnivå. Foreløpig brukes 3 nivå, litt etter modell fra Stockholm:



Tillegget fra nivå 1 til nivå 2 og videre til nivå 3 kan varieres individuelt. Som eksempel er det studert effekter av å legge til 10 kr pr nivå for grunntakster i størrelsesorden 26 kr, dvs som i dagens bomring. Rushtidspåslaget i innkrevingsnitt med lavere grunntakst, for eksempel 13 kr (Bærumssnittet), har fått 5 kr i påslag pr nivå. Beregningsteknisk er det mulig å gi noen perioder av døgnet med for eksempel liten trafikk, taksten 0 kr. Noen eksempler på resultater:

Provenymål:	-	3 mrd	4 mrd
Takstregime: 2010 kr.	Grunntakst + Rushpåslag 10 + 10 kr hhv 5 + 5 kr	Økt grunntakst + Rushpåslag 10 + 10 kr hhv 5 + 5 kr	Økt grunntakst + Rushpåslag 10 + 10 kr hhv 5 + 5 kr
Dagens	2,22 mrd Os:26 / Bæ:13	3,03 mrd Os:42 / Bæ:21	4,07 mrd Os:86 / Bæ:43
Dagens+ Bygrensen NØ og sør og fylkesgrense Buskerud			
Bygrense NØ og Sør		3,08 mrd Os:34/ Bæ:17/ NØ+S:17	3,99 mrd Os:52/ Bæ:26/ NØ+S:26
NØ og Sør og fylkesgrense Buskerud			4,08 mrd Os:50/Bæ:25/ NØ+S:25/Bu:25
Dagens + Regionsnitt Akershus			
Alle	2,72 mrd Os:26/ Bæ:13/ Alle:13		
Alle+Ring 2	3,18 mrd Os:26/Bæ:13/ Alle:13/R2:13		4,00 mrd Os:37/Bæ:18/ Alle:18/R2:18

Det er også sett på hvilket proveny man kan oppnå hvis man i tillegg til dagens etablerer innkrevingsnitt i bygrensene i NØ og sør pluss i fylkesgrensen mot Buskerud, supplert med Ring 2. Hensikten er å spre betalingen på flest mulig bilturer og se på potensialet med relativt moderate takster i hvert enkelt innkrevingsnitt. En betydelig andel av bilturene er korte og vil passere ett eller to snitt. Maksimalprisen vil i dette systemet være 52 kr uten rushtidspåslag og 92 kr med rushtidspåslag:

Modellresultater: Dagens + By-/fylkesgrenser og Ring 2						
Variant	Kr pr passering u/rabatt i :	Osloingen	Bærum	Øvrige	Potensial	Andel som betaler
Dagens bomring		26	13	-	1.85 mrd	100
Dagens + Ring 2 + Bygrense + Fylkesgrense Buskerud		26	13	13	2.59 mrd	159
Dagens + R 2 + Bygr + gr. Buskerud m/rushtidspåslag	26 / 36 / 46	13 / 18 / 23	13 / 18 / 23	13 / 18 / 23	3.12 mrd	153

Vedlegg

Detaljerte resultater av beregningene finnes som vedlegg. De gir mer detaljerte mulighetsrommene man har med dagens takstnivå, endret takstnivå og eventuelle rushtidspåslag innenfor varierende provenymål. Vedleggene vist i tillegg om det er flere eller færre bilturer enn i dag som betaler, en beregnet avvisningsprosent og en beregnet driftskostnad og driftskostnaden andel av brutto innkrevet beløp.

Resultatene presenteres i "logiske" grupper. Det er plass til inntil 5 resultater pr ark. Vedleggsarkene er nummererte. Tallene i tabellen under viser både vedleggsarkenes nummerering og hvilke innkrevingsnitt som er samlet på de enkelte arkene. Det er (foreløpig) 10 resultatark med til sammen 42 beregninger:

Provenymål: Metode:	- Økt	3 mrd Økt	4 mrd Økt grunntakst + Rushpåslag	- Økt grunntakst + Rushpåslag	3 mrd Økt grunntakst + Rushpåslag	4 mrd Økt grunntakst + Rushpåslag
Dagens	1	3	3	3	3	3
Dagens+ Ring 2	1	4	5			
Lokale ringer	1	4				
Ring 2 og lokale ringer	1		5			
Dagens+ Bygrense NØ og Sør	2	4	5		6	6
Fylkesgrense Buskerud	2	4				
Fylkesgr. Busk. og NØ og S	2	4	5			6
Dagens+ Regionsnitt Akershus: Follo	7					
Regionsnitt Ak.: Bærum	7					
Regionsnitt Ak.: Romerike	7					
Regionsnitt Ak.: Alle	7	8		8		
Regionsnitt Ak.: Alle+Ring 2	7	8		8		8
Metode:	Dagens			Rushpåslag Oslo: +10/+20 Rushpåslag prosjekt: +5/+10		
Prosjekt E18 vest		9			10	
Prosjekt Fossumdiagonalen		9			10	
Prosjekt Manglerudtunnelen		9			10	
Alle prosjekt		9			10	

Dagens takstnivå: Ringer i Oslo og Akershus

Dagens		Resultatpotential 2010 kr:		1 850 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 170 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 320 000	Oslo: 26 kr		0 Mkr
Andel driftskostnad:	17,0 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 65			20,2 mdr
Andel som betaler makspris:	6,5 %			
Andel betalere:	27,8 %			
Andel betalere (index 2010):	100	Trafikkavvisning:		0,0 %
Dagens+Ring 2		Resultatpotential 2010 kr:		2 560 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 010 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 440 000	Oslo: 26 kr		710 Mkr
Andel driftskostnad:	17,4 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Ring 2: 26 kr		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 65			28,3 mdr
Andel som betaler makspris:	5,3 %			
Andel betalere:	35,4 %			
Andel betalere (index 2010):	127	Trafikkavvisning:		-10,6 %
Dagens+Lokale ringer		Resultatpotential 2010 kr:		2 600 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 010 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 420 000	Oslo: 26 kr		740 Mkr
Andel driftskostnad:	16,1 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Lokale ringer: 26 kr		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 117			28,5 mdr
Andel som betaler makspris:	0,0 %			
Andel betalere:	32,8 %			
Andel betalere (index 2010):	118	Trafikkavvisning:		-6,0 %
Dagens+Ring 2+Lokale ringer		Resultatpotential 2010 kr:		3 300 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 850 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 550 000	Oslo: 26 kr		1450 Mkr
Andel driftskostnad:	16,5 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Lokale ringer: 26 kr		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 117	Ring 2: 26 kr		36,5 mdr
Andel som betaler makspris:	0,0 %			
Andel betalere:	40,6 %			
Andel betalere (index 2010):	146	Trafikkavvisning:		-12,7 %
Inntekter (kk):		Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):				
Andel driftskostnad:				
Pristak / tur:				2014-2023
Høyeste pris (1 tur):				
Andel som betaler makspris:				
Andel betalere:				
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:		

Dagens takstnivå: By- og fylkesgrenser

Dagens+Bygrense NØ og Sør		Resultatpotential 2010 kr:		2 140 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 520 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 390 000	Oslo: 26 kr		280 Mkr
Andel driftskostnad:	18,2 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Bygrense: 13 kr		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 78			23,3 mdr
Andel som betaler makspris:	3,0 %			
Andel betalere:	32,1 %			
Andel betalere (index 2010):	115	Trafikkavvisning:		-1,6 %
Dagens+Fylkesgrense Buskerud		Resultatpotential 2010 kr:		2 020 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 360 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 350 000	Oslo: 26 kr		170 Mkr
Andel driftskostnad:	17,1 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Fylkesgrense: 26 kr		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91			22 mdr
Andel som betaler makspris:	2,5 %			
Andel betalere:	30,4 %			
Andel betalere (index 2010):	109	Trafikkavvisning:		-0,8 %
Dagens+Grenser B/NØ/Sør		Resultatpotential 2010 kr:		2 210 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 620 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 420 000	Oslo: 26 kr		360 Mkr
Andel driftskostnad:	18,8 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Fylkesgrense: 13 kr		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91	Bygrense: 13 kr		24,2 mdr
Andel som betaler makspris:	1,6 %			
Andel betalere:	34,8 %			
Andel betalere (index 2010):	125	Trafikkavvisning:		-1,9 %
Inntekter (kk):		Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):				
Andel driftskostnad:				
Pristak / tur:				2014-2023
Høyeste pris (1 tur):				
Andel som betaler makspris:				
Andel betalere:				
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:		
Inntekter (kk):		Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):				
Andel driftskostnad:				
Pristak / tur:				2014-2023
Høyeste pris (1 tur):				
Andel som betaler makspris:				
Andel betalere:				
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:		

Dagens ringer - forskjellige provenymål

Dagens (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:		3 050 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 410 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 360 000	Oslo: 48 kr		1200 Mkr
Andel driftskostnad:	11,9 %	Bærum: 24 kr		
Pristak / tur:	-			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 120			33,7 mdr
Andel som betaler makspris:	6,6 %			
Andel betalere:	24,9 %			
Andel betalere (index 2010):	89		Trafikkavvisning:	-12,7 %
Dagens (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:		4 120 Mkr
Inntekter (kk):	kr 4 510 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 390 000	Oslo: 90 kr		2270 Mkr
Andel driftskostnad:	9,4 %	Bærum: 45 kr		
Pristak / tur:	-			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 225			47,2 mdr
Andel som betaler makspris:	7,1 %			
Andel betalere:	18,8 %			
Andel betalere (index 2010):	68		Trafikkavvisning:	-37,0 %
Dagens m Rushtidspåslag (2x)		Resultatpotential 2010 kr:		2 220 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 550 000	Takster: normal (rushtidspåslag)		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 330 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)		370 Mkr
Andel driftskostnad:	14,8 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)		
Pristak / tur:	-			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 65			24,2 mdr
Andel som betaler makspris:	6,5 %			
Andel betalere:	26,7 %			
Andel betalere (index 2010):	96		Trafikkavvisning:	-4,7 %
Dagens m rush2x (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:		3 030 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 390 000	Takster: normal (rushtidspåslag)		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 360 000	Oslo: 42 kr (52 kr/62 kr)		1180 Mkr
Andel driftskostnad:	11,9 %	Bærum: 21 kr (26 kr/31 kr)		
Pristak / tur:	-			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 105			33,4 mdr
Andel som betaler makspris:	6,7 %			
Andel betalere:	24,6 %			
Andel betalere (index 2010):	88		Trafikkavvisning:	-14,0 %
Dagens m rush2x (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:		4 070 Mkr
Inntekter (kk):	kr 4 450 000	Takster: normal (rushtidspåslag)		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 380 000	Oslo: 86 kr (96 kr/106 kr)		2220 Mkr
Andel driftskostnad:	9,4 %	Bærum: 43 kr (53 kr/63 kr)		
Pristak / tur:	-			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 215			46,8 mdr
Andel som betaler makspris:	7,1 %			
Andel betalere:	18,0 %			
Andel betalere (index 2010):	65		Trafikkavvisning:	-40,0 %

Provenymål 3 mrd

Dagens+Ring 2 (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr: 3 010 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 3 470 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 460 000	Oslo: 32 kr	1160 Mkr
Andel driftskostnad:	15,2 %	Bærum: 16 kr	
Pristak / tur:	-	Ring 2: 32 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 80		33,4 mdr
Andel som betaler makspris:	5,5 %		
Andel betalere:	33,8 %		
Andel betalere (index 2010):	121	Trafikkavvisning:	-15,6 %
Dagens+Lokale ringer (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr: 3 100 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 3 530 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 430 000	Oslo: 32 kr	1250 Mkr
Andel driftskostnad:	13,9 %	Bærum: 16 kr	
Pristak / tur:	-	Lokale ringer: 32 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 144		34,2 mdr
Andel som betaler makspris:	0,0 %		
Andel betalere:	31,8 %		
Andel betalere (index 2010):	114	Trafikkavvisning:	-9,9 %
Dagens+Bygrense NØ og Sør (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr: 2 980 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 3 400 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 420 000	Oslo: 39 kr	1130 Mkr
Andel driftskostnad:	14,2 %	Bærum: 18 kr	
Pristak / tur:	-	Bygrense: 18 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 114		32,8 mdr
Andel som betaler makspris:	3,1 %		
Andel betalere:	30,3 %		
Andel betalere (index 2010):	109	Trafikkavvisning:	-8,2 %
Dagens+Fylkesgrense Buskerud (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr: 3 030 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 3 410 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 390 000	Oslo: 42 kr	1180 Mkr
Andel driftskostnad:	12,7 %	Bærum: 21 kr	
Pristak / tur:	-	Fylkesgrense: 42 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 147		33,3 mdr
Andel som betaler makspris:	2,5 %		
Andel betalere:	28,2 %		
Andel betalere (index 2010):	101	Trafikkavvisning:	-9,8 %
Dagens+Grenser B/NØ/Sør (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr: 3 030 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 3 470 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 450 000	Oslo: 37 kr	1180 Mkr
Andel driftskostnad:	14,8 %	Bærum: 18 kr	
Pristak / tur:	-	Fylkesgrense: 19 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 130	Bygrense: 19 kr	33,3 mdr
Andel som betaler makspris:	1,6 %		
Andel betalere:	33,2 %		
Andel betalere (index 2010):	119	Trafikkavvisning:	-7,6 %

Provenymål 4 mrd

Dagens+Ring 2 (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	3 970 Mkr
Inntekter (kk):	kr 4 450 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 480 000	Oslo: 52 kr	2120 Mkr
Andel driftskostnad:	12,1 %	Bærum: 26 kr	
Pristak / tur:	-	Ring 2: 52 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 130		45,1 mdr
Andel som betaler makspris:	6,2 %		
Andel betalere:	28,1 %		
Andel betalere (index 2010):	101	Trafikkavvisning:	-32,3 %
Dagens+Ring 2+Lokale ringer (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	4 050 Mkr
Inntekter (kk):	kr 4 610 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 560 000	Oslo: 34 kr	2200 Mkr
Andel driftskostnad:	13,9 %	Bærum: 17 kr	
Pristak / tur:	-	Lokale ringer: 34 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 153	Ring 2: 34 kr	45,2 mdr
Andel som betaler makspris:	0,0 %		
Andel betalere:	38,2 %		
Andel betalere (index 2010):	137	Trafikkavvisning:	-19,4 %
Dagens+Bygrense NØ og Sør (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	4 040 Mkr
Inntekter (kk):	kr 4 500 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 460 000	Oslo: 58 kr	2190 Mkr
Andel driftskostnad:	11,4 %	Bærum: 29 kr	
Pristak / tur:	-	Bygrense: 29 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 174		44,9 mdr
Andel som betaler makspris:	3,2 %		
Andel betalere:	27,4 %		
Andel betalere (index 2010):	99	Trafikkavvisning:	-18,7 %
Dagens+Grenser B/NØ/Sør (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	4 020 Mkr
Inntekter (kk):	kr 4 500 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 480 000	Oslo: 54 kr	2170 Mkr
Andel driftskostnad:	12,0 %	Bærum: 27 kr	
Pristak / tur:	-	Fylkesgrense: 27 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 189	Bygrense: 27 kr	44,6 mdr
Andel som betaler makspris:	1,6 %		
Andel betalere:	30,7 %		
Andel betalere (index 2010):	110	Trafikkavvisning:	-16,4 %
Inntekter (kk):		Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):			
Andel driftskostnad:			
Pristak / tur:			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):			
Andel som betaler makspris:			
Andel betalere:			
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:	

By/fylkesgr. Rushpåslag. 3mrd og 4 mrd
Dagens+Bygr NØ og Sør m påslag (3 mdr inntekt) Resultatpotential 2010 kr: 3 080 Mkr

Inntekter (kk):	kr 3 500 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 420 000	Oslo: 34 kr (44 kr/54 kr)	1230 Mkr
Andel driftskostnad:	13,8 %	Bærum: 17 kr (22 kr/27 kr)	
Pristak / tur:	-	Bygrense: 17 kr (22 kr/27 kr)	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 102		33,8 mdr
Andel som betaler makspris:	3,1 %		
Andel betalere:	29,8 %		
Andel betalere (index 2010):	107	Trafikkavvisning:	-10,3 %

Dagens+Bygr NØ og Sør m påslag (4 mdr inntekt) Resultatpotential 2010 kr: 3 990 Mkr

Inntekter (kk):	kr 4 450 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 460 000	Oslo: 52 kr (62 kr/72 kr)	2140 Mkr
Andel driftskostnad:	11,4 %	Bærum: 26 kr (31 kr/36 kr)	
Pristak / tur:	-	Bygrense: 26 kr (31 kr/36 kr)	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 156		44,4 mdr
Andel som betaler makspris:	3,2 %		
Andel betalere:	27,1 %		
Andel betalere (index 2010):	97	Trafikkavvisning:	-19,9 %

Dagens+Grenser B/NØ/Sør og påslag (4 mdr inntekt) Resultatpotential 2010 kr: 4 080 Mkr

Inntekter (kk):	kr 4 560 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 480 000	Oslo: 50 kr (60 kr/70 kr)	2230 Mkr
Andel driftskostnad:	11,8 %	Bærum: 25 kr (30 kr/35 kr)	
Pristak / tur:	-	Fylkesgrense: 25 kr (30 kr/35 kr)	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 175	Bygrense: 25 kr (30 kr/35 kr)	45,3 mdr
Andel som betaler makspris:	1,6 %		
Andel betalere:	30,1 %		
Andel betalere (index 2010):	108	Trafikkavvisning:	-18,5 %

Inntekter (kk):		Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):			
Andel driftskostnad:			
Pristak / tur:			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):			
Andel som betaler makspris:			
Andel betalere:			
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:	

Inntekter (kk):		Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):			
Andel driftskostnad:			
Pristak / tur:			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):			
Andel som betaler makspris:			
Andel betalere:			
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:	

Akershus. Dagens takstnivå

Dagens+Akershus Follo		Resultatpotential 2010 kr: 1 990 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 2 320 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 340 000	Oslo: 26 kr	140 Mkr
Andel driftskostnad:	16,9 %	Bærum: 13 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 78		21,7 mdr
Andel som betaler makspris:	0,6 %		
Andel betalere:	31,4 %		
Andel betalere (index 2010):	113	Trafikkavvisning:	-0,4 %
Dagens+Akershus Bærum		Resultatpotential 2010 kr: 1 990 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 2 320 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 330 000	Oslo: 26 kr	140 Mkr
Andel driftskostnad:	16,7 %	Bærum: 13 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 78		21,7 mdr
Andel som betaler makspris:	3,2 %		
Andel betalere:	30,5 %		
Andel betalere (index 2010):	110	Trafikkavvisning:	-0,9 %
Dagens+Akershus Romerike		Resultatpotential 2010 kr: 2 000 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 2 330 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 330 000	Oslo: 26 kr	140 Mkr
Andel driftskostnad:	16,8 %	Bærum: 13 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 78		21,8 mdr
Andel som betaler makspris:	1,7 %		
Andel betalere:	32,8 %		
Andel betalere (index 2010):	118	Trafikkavvisning:	-0,9 %
Dagens Alle Akershus		Resultatpotential 2010 kr: 2 270 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 2 640 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 370 000	Oslo: 26 kr	420 Mkr
Andel driftskostnad:	16,5 %	Bærum: 13 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91		24,8 mdr
Andel som betaler makspris:	1,4 %		
Andel betalere:	38,5 %		
Andel betalere (index 2010):	138	Trafikkavvisning:	-1,8 %
Dagens+Alle Akershus+Ring 2		Resultatpotential 2010 kr: 2 650 Mkr	
Inntekter (kk):	kr 3 140 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 500 000	Oslo: 26 kr	790 Mkr
Andel driftskostnad:	18,7 %	Bærum: 13 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91	Ring 2: 13 kr	29 mdr
Andel som betaler makspris:	1,1 %		
Andel betalere:	48,1 %		
Andel betalere (index 2010):	173	Trafikkavvisning:	-5,6 %

Ak+R2. 3 mrd. Dagens m/rush. 4 mrd m/rush

Dagens+Alle Akershus (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	3 030 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 3 420 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 400 000	Oslo: 36 kr	1180 Mkr
Andel driftskostnad:	13,1 %	Bærum: 18 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 18 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 126		33,2 mdr
Andel som betaler makspris:	1,4 %		
Andel betalere:	37,0 %		
Andel betalere (index 2010):	133	Trafikkavvisning:	-6,8 %
Dagens+Alle Akershus+Ring 2 (3 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	3 020 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 3 520 000	Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 510 000	Oslo: 30 kr	1160 Mkr
Andel driftskostnad:	16,8 %	Bærum: 15 kr	
Pristak / tur:	-	Akershus: 15 kr	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 105	Ring 2: 15 kr	33,2 mdr
Andel som betaler makspris:	1,1 %		
Andel betalere:	47,3 %		
Andel betalere (index 2010):	170	Trafikkavvisning:	-7,9 %
Dagens+Alle Akershus med påslag		Resultatpotential 2010 kr:	2 720 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 3 110 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 380 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)	870 Mkr
Andel driftskostnad:	14,1 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr (18 kr/23 kr)	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91		29,8 mdr
Andel som betaler makspris:	1,4 %		
Andel betalere:	37,3 %		
Andel betalere (index 2010):	134	Trafikkavvisning:	-5,9 %
Dagens+Alle Akershus+R2 m påslag		Resultatpotential 2010 kr:	3 180 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 3 690 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 510 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)	1330 Mkr
Andel driftskostnad:	15,9 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)	
Pristak / tur:	-	Akershus: 13 kr (18 kr/23 kr)	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91	Ring 2: 13 kr (18 kr/23 kr)	35 mdr
Andel som betaler makspris:	1,1 %		
Andel betalere:	46,5 %		
Andel betalere (index 2010):	167	Trafikkavvisning:	-10,2 %
Dagens+Alle Akershus+R2 m påslag (4 mdr inntekt)		Resultatpotential 2010 kr:	4 000 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 4 530 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 530 000	Oslo: 37 kr (47 kr/57 kr)	2150 Mkr
Andel driftskostnad:	13,2 %	Bærum: 18 kr (23 kr/28 kr)	
Pristak / tur:	-	Akershus: 18 kr (23 kr/28 kr)	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 128	Ring 2: 18 kr (23 kr/28 kr)	44,3 mdr
Andel som betaler makspris:	1,2 %		
Andel betalere:	44,3 %		
Andel betalere (index 2010):	159	Trafikkavvisning:	-16,2 %

Prosjekt. Enkeltvis og samlet

Dagens+Prosjekt E18 Vest		Resultatpotential 2010 kr:		2 710 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 130 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 410 000	Oslo: 26 kr		860 Mkr
Andel driftskostnad:	15,2 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr *		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 169			30 mdr
Andel som betaler makspris:	2,5 %			
Andel betalere:	31,9 %			
Andel betalere (index 2010):	115		Trafikkavvisning:	-13,8 %
Dagens+Prosjekt Fossumdiagonalen		Resultatpotential 2010 kr:		2 090 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 430 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 340 000	Oslo: 26 kr		240 Mkr
Andel driftskostnad:	16,3 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr *		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91			22,8 mdr
Andel som betaler makspris:	2,4 %			
Andel betalere:	30,0 %			
Andel betalere (index 2010):	108		Trafikkavvisning:	-2,6 %
Dagens+Prosjekt Manglerudtunnelen		Resultatpotential 2010 kr:		2 160 Mkr
Inntekter (kk):	kr 2 510 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 350 000	Oslo: 26 kr		310 Mkr
Andel driftskostnad:	16,1 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr *		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91			23,7 mdr
Andel som betaler makspris:	1,9 %			
Andel betalere:	29,5 %			
Andel betalere (index 2010):	106		Trafikkavvisning:	-7,2 %
Dagens+Alle prosjekt		Resultatpotential 2010 kr:		3 240 Mkr
Inntekter (kk):	kr 3 710 000	Takster:		jfr Dagens
Driftskostnader (kk):	kr 470 000	Oslo: 26 kr		1390 Mkr
Andel driftskostnad:	14,5 %	Bærum: 13 kr		
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr *		2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 195			36 mdr
Andel som betaler makspris:	1,8 %			
Andel betalere:	36,0 %			
Andel betalere (index 2010):	129		Trafikkavvisning:	-15,7 %
		Takster:		jfr Dagens
Inntekter (kk):				
Driftskostnader (kk):				
Andel driftskostnad:				2014-2023
Pristak / tur:				
Høyeste pris (1 tur):				
Andel som betaler makspris:				
Andel betalere:				
Andel betalere (index 2010):			Trafikkavvisning:	

* toveis innkreving

Prosjekt. Enkeltvis og samlet m/rushpåslag

Dagens+Prosjekt E18 Vest m påslag		Resultatpotential 2010 kr:	3 150 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 3 560 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 410 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)	1290 Mkr
Andel driftskostnad:	13,1 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)	
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr (18 kr/23 kr)*	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 169		34,9 mdr
Andel som betaler makspris:	2,5 %		
Andel betalere:	30,0 %		
Andel betalere (index 2010):	108	Trafikkavvisning:	-21,0 %
Dagens+Prosjekt Fossumdiagonalen m påslag		Resultatpotential 2010 kr:	2 490 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 2 850 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 350 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)	640 Mkr
Andel driftskostnad:	14,1 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)	
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr (18 kr/23 kr)*	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91		27,3 mdr
Andel som betaler makspris:	2,5 %		
Andel betalere:	28,8 %		
Andel betalere (index 2010):	104	Trafikkavvisning:	-7,4 %
Dagens+Prosjekt Manglerudtunnelen m påslag		Resultatpotential 2010 kr:	2 530 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 2 880 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 350 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)	680 Mkr
Andel driftskostnad:	14,0 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)	
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr (18 kr/23 kr)*	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 91		27,9 mdr
Andel som betaler makspris:	1,9 %		
Andel betalere:	28,1 %		
Andel betalere (index 2010):	101	Trafikkavvisning:	-13,7 %
Dagens+Alle prosjekt med påslag		Resultatpotential 2010 kr:	3 710 Mkr
Inntekter (kkr):	kr 4 170 000	Takster: normal (rushtidspåslag)	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):	kr 460 000	Oslo: 26 kr (36 kr/46 kr)	1860 Mkr
Andel driftskostnad:	12,4 %	Bærum: 13 kr (18 kr/23 kr)	
Pristak / tur:	-	Prosjekt: 13 kr (18 kr/23 kr)*	2014-2023
Høyeste pris (1 tur):	kr 195		41,4 mdr
Andel som betaler makspris:	1,8 %		
Andel betalere:	33,6 %		
Andel betalere (index 2010):	121	Trafikkavvisning:	-23,5 %
Inntekter (kkr):		Takster:	jfr Dagens
Driftskostnader (kkr):			
Andel driftskostnad:			
Pristak / tur:			2014-2023
Høyeste pris (1 tur):			
Andel som betaler makspris:			
Andel betalere:			
Andel betalere (index 2010):		Trafikkavvisning:	

* toveis innkreving