



Bymiljøpakken

Økonomiske konsekvenser - Rushtidsavgift

Foreløpig

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Økonomiske effekter av rushtidsavgift i Bymiljøpakken.....	3
2.1 Forutsetninger	3
2.2 Konsekvenser på inntekter.....	3
2.3 Konsekvenser på totalfinansiering	5
2.4 Konsekvenser på portefølje.....	6
2.5 Passeringstak	7
2.6 Oppsummering.....	7
3. Andre alternativer/tiltak	7
4. Sosiale konsekvenser.....	8

1. Innledning

I styringsgruppemøtene 30. august og 28. september 2018 ble det bedt om en konsekvensanalyse av rushtidsavgift i Bymiljøpakken.

En del av denne analysen er å se på økonomiske konsekvenser på inntekter og utgifter i Bymiljøpakken, samt vurdere andre alternativer til rushtidsavgift.

I dette notatet har sekretariatet i Bymiljøpakken analysert disse effektene basert på trafikkforutsetningene som ligger i Stortingsproposisjon 47 S (2016-2017).

Etter oppstart av bompengeneinnkreving 1. oktober 2018 vil det bli oppdaterte trafikk tall som kan hentes ut fra tellepunkter og bomstasjoner. Trafikk tall etter cirka to måneders drift vil gi en mer nøyaktig analyse.

De økonomiske konsekvensene må i det videre arbeidet ses i sammenheng med andre overordnede føringer, blant annet nullvekstmål og framkommelighet.

2. Økonomiske effekter av rushtidsavgift i Bymiljøpakken

2.1 Forutsetninger

Beregning av inntekter er basert på forutsetningene i St. Prop 47 S (2016-2017). Totale brutto bompengeneinntekter er estimert til 26,5 mrd.

Bompengepotensialet er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Innkrevingsperiode: 15 år fra 2018
- Nullvekst i personbil
- Trafikkavvisning: 10 prosent
- Elbilandel: 5 prosent

Det forutsettes at elbil har betalingsfritak. Næringslivstransport utgjør 15 prosent av totaltrafikken. Rabatt, timesregel og passeringstak er også inkludert i beregningene.

Inntektene ble beregnet ut fra totaltrafikk gjennom bomsnittene over døgnet med antatt trafikk i rushtid på 27 prosent.

Trafikktallene er beregnet basert på regional transportmodell (RTM) med grunnlagsdata fra 2010.

2.2 Konsekvenser på inntekter

Basert på forutsetninger i St. Prop. 47 S (2016-2017).

Vi har sett på forskjellige scenarier med og uten rushtidsavgift.

Trafikkbildet har stor betydning for hvor mye effekt rushtidsavgiften kan ha på økonomien i Bymiljøpakken.

Scenario 1:

Fjerne rushtidsavgift for lette og tunge kjøretøy. Antatt trafikkavvisning uendret.

Dette vil bety en reduksjon i inntektene med 5,6 mrd. kr.

For å opprettholde samme inntektsnivå på 26,5 mrd. kan tidsrammen for innkreving forlenges med fire år.

Scenario 2:

Fjerne rushtidsavgift for lette og tunge kjøretøy og elbil betaler halv takst. I dette scenariet vil inntektene reduseres med 4,8 mrd. For å opprettholde samme inntektsnivå kan tidsrammen for innkreving forlenges med 3,3 år.

Scenario 3:

Flat takst hele døgnet. For å opprettholde samme inntektsnivå, kan en flat takst på 29 kroner brukes for lette kjøretøy og 73 kroner for tunge kjøretøy.

Scenario 4:

Reduksjon i rushtidsavgift med 5 kroner vil redusere inntektene med 1,2 mrd. En forlengelse av tidsrammen på 0,7 år vil opprettholde samme inntektsnivå.

Scenario 5:

Reduksjon i rushtidsavgift med 10 kroner vil redusere inntektene med 2,5 mrd. En forlengelse av tidsrammen på 1,5 år vil opprettholde samme inntektsnivå.

Scenario 6:

Reduksjon i rushtidsavgift med 15 kroner vil redusere inntektene med 3,7 mrd. En forlengelse av tidsrammen på 2,4 år vil opprettholde samme inntektsnivå.

Scenario 7:

Elbil betaler halv takst i kombinasjon med redusert rushtidsavgift. Med 4 kroner mindre i rushtidsavgift, vil inntektene opprettholdes.

Scenario 8:

Elbil betaler halv takst i kombinasjon med flat takst. Med en flat takst på 27,8 kr vil inntektene opprettholdes.

Oppsummering

Tabell1:

	Alternativer til rushtidsavgift	Effekt på inntekter (mrd. kr)	Forlenget tidsramme for å opprettholde inntekter
Scenario 1	Fjerne rushtidsavgift	-5,6	4 år
Scenario 2	Fjerne rushtidsavgift (elbil med	-4,8	3,3 år
Scenario 3	Høyere flat takst (29kr)	-	-
Scenario 4	Lavere rushtidsavgift (5 kr mindre)	-1,2	0,7 år
Scenario 5	Lavere rushtidsavgift (10 kr mindre)	-2,5	1,5 år
Scenario 6	Lavere rushtidsavgift (15 kr mindre)	-3,7	2,4 år
Scenario 7	4 kr mindre i rush + halv takst elbil	-	-
Scenario 8	Halv takst elbil + flat takst (27,8kr)	-	-

Endrede forutsetninger til 10 prosent elbilandel

Med økt elbilandel til 10 prosent vil økonomiske effekter av rushtidsavgift endre seg. I følgende tabell er de økonomiske effektene oppsummert i de 8 scenariene.

Tabell2:

10% elbilandel	Alternativer til rushtidsavgift	Effekt på inntekter (mrd. kr)	Forlenget tidsramme for å opprettholde inntekter
Scenario 1	Fjerne rushtidsavgift	-7,3	5,7 år
Scenario 2	Fjerne rushtidsavgift (elbil med halv takst)	-5,6	4 år
Scenario 3	Høyere flat takst (31,5 kr)	-	-
Scenario 4	Lavere rushtidsavgift (5 kr mindre)	-3,3	2 år
Scenario 5	Lavere rushtidsavgift (10 kr mindre)	-4,4	3 år
Scenario 6	Lavere rushtidsavgift (15 kr mindre)	-5,6	4 år
Scenario 7	Halv takst elbil+ full rushavgift	-	-
Scenario 8	Halv takst elbil + flat takst (28,9 kr)	-	-

Endrede forutsetninger til 5 prosent trafikkavvisning

En trafikkavvisning på 5 prosent er en sannsynlig forutsetning hvis rushtidsavgiften fjernes. Derfor har vi også beregnet økonomiske effekter med en redusert trafikkavvisning.

Tabell3:

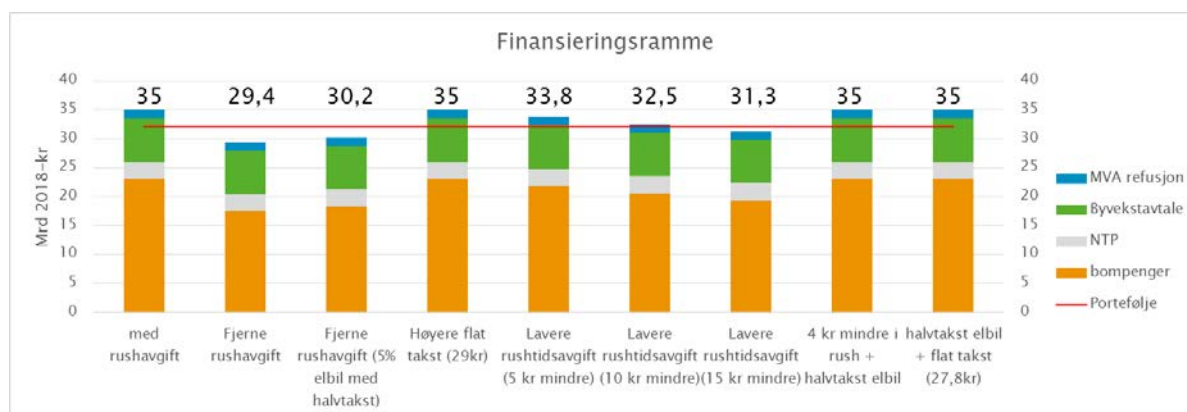
5% trafikk avvisning	Alternativer til rushtidsavgift	Effekt på inntekter (mrd. kr)	Forlenget tidsramme for å opprettholde inntekter
Scenario 1	Fjerne rushavgift	-4	2,6 år
Scenario 2	Elbilavgift (elbil med halv takst)	-3,1	2 år
Scenario 3	Høyere flat takst (26,8 kr)	-	-
Scenario 4	Lavere rushtidsavgift (5 kr mindre)	+0,8	-
Scenario 5	Lavere rushtidsavgift (10 kr mindre)	-0,5	0,3 år
Scenario 6	Lavere rushtidsavgift (15 kr mindre)	-1,9	1 år
Scenario 7	11,5 kr mindre i rush + halv takst elbil	-	-
Scenario 8	Halv takst elbil + flat takst (25,8 kr)	-	-

2.3 Konsekvenser på totalfinansiering

Finansiering av Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler. Total økonomisk ramme er på 35 mrd. 2018 kroner, hvor 7,5 mrd. er statlig bidrag fra byveksttalen, 3 mrd. statlige midler til vegprosjekter (NTP), 23 mrd. netto bompenginntekter og 1,5 mrd. fylkeskommunale midler.

Det å fjerne rushtidsavgift kan ha konsekvenser på nullvekstmålet og deretter byveksttalemidler. I denne oversikten viser vi total finansieringsramme i de forskjellige scenariene, antatt at statlige midler er uendret.

Graf 1



Å fjerne rushtidsavgift totalt vil gi en ubalanse mellom inntekter og utgifter (32,1 mrd), selv med 3 mrd. margin i finansieringsramme. Andre alternativer, som for eksempel 4 kroner mindre i rushtidsavgift, i kombinasjon med halv takst for elbil, vil gi samme inntekter som et scenario med full rushtidsavgift.

Det er også stor sannsynlighet for at innkrevings- og driftskostnader blir mye lavere enn antatt i St. Prop. 47 S (2016-2017). I følge Ferde vil driftskostnader av bomstasjoner være på 80 mill. årlig, som kan bety en besparelse på 1,3 mrd. over 15 år.

2.4 Konsekvenser på portefølje

Som vist i tabellen under er totalkostnadene på 32,1 mrd. 2018 kroner.

De største prosjektene har gjennomgått en fullstendig kostnadsvurdering og har foreslått mulige kostnadsreduksjoner.

Kostnadsoversikt i tabellen viser totale investeringer som reflekterer kostnadsrammer prosjektene skal jobbe mot.

Tabell 4

Prosjekt	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Finansieringsrammer		
		Statlige midler (NTP)	Statlige midler (Byvekstavtale)	Bompenger
Sykelstamvegen	1,4		1,3*	
Bussveien	10,8		5,4	5,4
TKV (Eksl. Bussveien)	1,4			1,4
E39 Smiene – Harestad	3,4	1,4		2,0
E39 Hove – Ålgård	3,6	1,6		2,0
Bomstasjoner 38 STK	0,1			0,1
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	0,8			0,8
Kollektivtiltak	3,5			3,5
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse	0,4			0,4
Sekkepost**	3,3			3,3
Drift kollektiv	3,3		0,8	2,6
Planlegging Sandnes øst	0,1			0,1
Total prosjektkostnader	32,1	3,0	7,5	21,7

*Statlige midler til programrådetiltak på riksveg er i handlingsprogram for Bymiljøpakken 2018-2021 prioritert til sykkelstamvegen. Finansiering av sykkelstamvegen skal håndteres i reforhandling av Byvekstavtalen.

** Sekkepost til kollektiv, sykkel, gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak

Framdrift

Endringer i framdrift vil ha konsekvenser på likviditetsbeholdning per år og finansieringsbehov.

Usikkerhet i kostnader

Selv om prosjektene har vært gjennom en kostnadsvurdering, er det fortsatt usikkerhet i kostnader (fra 10% til 40%) spesielt på prosjektene som er i tidlig planleggingsfase, der reguleringsplanlegging ikke har startet og løsninger er ikke bestemte.

2.5 Passeringstak

Det er veldig vanskelig å beregne effektene med lavere passeringstak siden vi ikke har tilgjengelige tall på passeringer som benytter gratis kjøring gjennom bomstasjoner utover passeringstak. Det som har blitt brukt fram til nå er en avvisning av betalende trafikk på 20 prosent som går til både timesregel og passeringstaksordning.

Med innføring 1. oktober vil Ferde ha konkrete tall på dette som kan brukes til å estimere effekten av et lavere passeringstak.

2.6 Oppsummering

Analysen er gjennomført basert på trafikkforutsetninger i St. Prop. 47 S (2016-2017) og trafikkgrunnlaget fra regional transportmodell (RTM 2010). Dette gir oss en rask og grov beregning av økonomiske effekter knyttet til rushtidsavgift.

Resultatene er avhengige av trafikkbildet.

Etter cirka to måneder med drift i bomstasjonene vil vi ha tilgjengelig faktiske trafikk tall som kan brukes til å estimere konsekvensene basert på et bedre grunnlag.

Å fjerne rushtidsavgift vil ha en betydelig økonomisk konsekvens på inntektene. Dette kan variere fra 4 mrd. til 7 mrd. kroner avhengig av trafikkforutsetninger.

Å forlenge tidsrammen for bompengeneinnkreving kan gjenopprette totalt inntektsnivå, men ikke gjennomsnittlig inntekt per passering på 20 kroner i 2016-kroner.

Endring i takstene eller i andre forutsetninger kan kreve ny stortingsbehandling. Det legges til grunn at det må være en balanse mellom inntekter og utgifter.

Krav om nullvekst kan også bli en utfordring hvis rushtidsavgift blir fjernet og trafikkavvisning redusert. Konsekvensene av rushtidsavgift på trafikk skal utredes i den analysen som forhandlingsutvalget har bestilt.

I neste avsnitt presenteres andre alternativer og tiltak som kan brukes til å nå nullvekstmålet.

3. Andre alternativer/tiltak

Virkemidler for å oppnå nullvekstmål og bedre framkommelighet kan være:

- Rushtidsavgift
- Betaling for elbil
- Passeringstak
- Reforhandling til økte statlige midler

- Barnehagetildeling: barnehageplass nærmest mulig bolig eller arbeidsplass for å redusere antall reiser med bil til barnehage

- Parkeringsstrategi: mer restriktiv parkering
- Arealutvikling: høy arealutnyttelse i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken
- Kommunale støtteordninger

4. Sosiale konsekvenser

En del av analysen er å se på de sosiale effekter som rushtidsavgift kan ha. Som et første grunnlag har vi kartlagt husholdninger på Nord-Jæren.

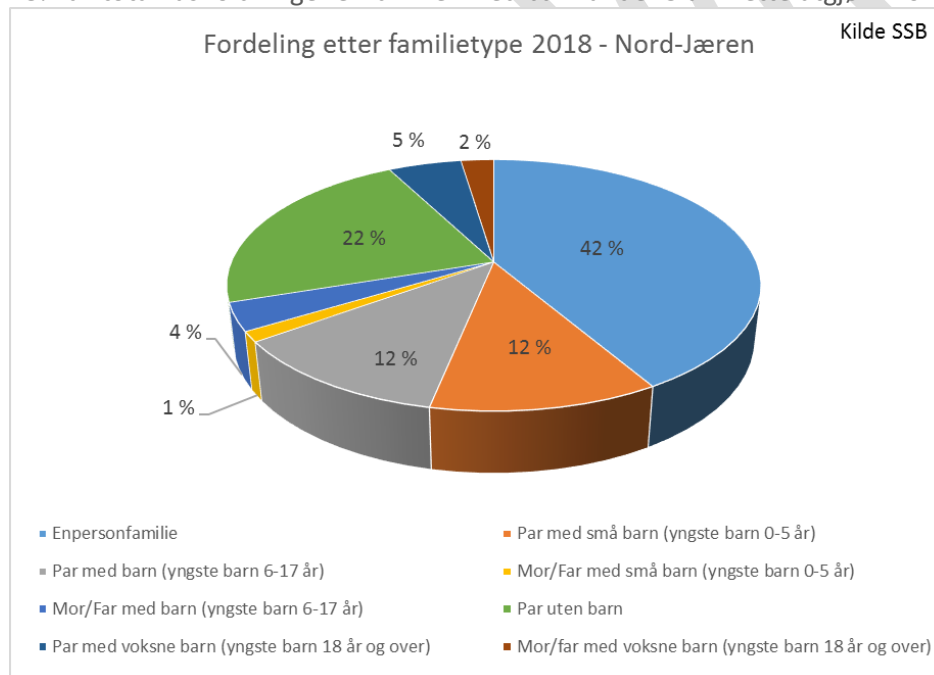
Statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB) gir oss et bilde over antall familier, fordelt på familietype i de fire kommunene (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg).

En utfordring med rushtidsavgift er relatert til reiser for henting og levering i barnehage. Hvor mange familier må kjøre gjennom en bomstasjon for å hente og levere i barnehagen og for hvor mange er dette et reelt problem?

I dette notatet skal vi kartlegge antall familier som kan ha økonomiske problemer som forhindrer nødvendige daglige reiser på grunn av rushtidsavgift.

Følgende graf viser **fordeling av hushold etter familietype i 2018¹**.

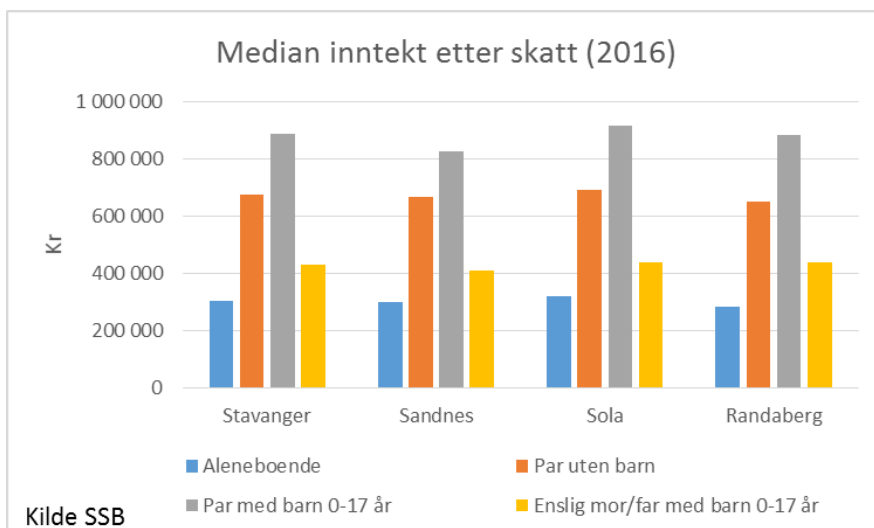
13% av totalhusholdninger er familier med barn under 5 år. Dette utgjør 14673 familier.



Median inntekt etter skatt etter familietype² på Nord-Jæren gir oss en oversikt over inntektsnivået generelt per familietype. Par med barn fra 0 til 17 år har en median inntekt etter skatt på 826 000 kroner i Sandnes og 919 000 kroner i Sola.

¹ SSB: 06083: Familier, etter familietype (K) (B) 2005 - 2018

² SSB: 06944: Inntekt etter skatt, etter husholdningstype. Antall husholdninger og median (K) (B) 2005 - 2016



Husholdninger i Rogaland etter husholdstype og inntekt etter skatt (2016)³ viser fordeling av familier ifølge inntektsnivå (Kilde SSB):

Prosent hushold «Par med småbarn (0 til 5 år)» med inntekt lavere enn 500 000 etter skatt utgjør cirka 6 prosent av alle par med småbarn.

	Under 200 000		200 000 - 299		300 000 - 399		400 000 - 499		500 000 - 599		600 000 - 749		750 000 - 999		1 000 000 kr og over	
	Inntekt i alt	kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr	999 kr
Alle hushold i Rogaland	199 108		10 379	17 649	18 127	19 066	18 470	21 363	30 387	63 667						
Aleneboende	71 578		9 096	15 943	14 115	11 153	8 325	6 192	3 762	2 992						
Par uten barn	46 716		316	390	1 350	3 970	5 461	7 637	10 772	16 820						
Par med barn 0-5 år	24 259		210	156	409	772	1 116	2 569	6 716	12 311						
Par med barn 6-17 år	24 772		117	64	149	352	507	1 384	4 436	17 763						
Par med voksne barn, yngste barn	10 871		32	16	49	76	141	355	1 354	8 848						
Einsleg mor/far med barn 0-5 år	2 513		161	427	606	533	401	213	107	65						
Einsleg mor/far med barn 6-17 år	7 118		209	413	951	1 380	1 402	1 287	802	674						
Einsleg mor/far med voksne barn,	4 472		68	118	236	470	625	954	1 052	949						
Flerfamiliehushold	6 809		170	122	262	360	492	772	1 386	3 245						

Antall familier med lavinntekt uansett familietype er beregnet basert på denne tabellen.

Lavinntekt defineres her som følgende:

Familietype	Inntektsnivå etter skatt
Aleneboende	Mindre enn 200 000
Par uten barn	Mindre enn 300 000
Par med barn 0-5 år	Mindre enn 500 000
Par med barn 6-17 år	Mindre enn 500 000
Par med voksne barn, yngste barn 18 år og over	Mindre enn 300 000
Alene mor/far med barn 0-5 år	Mindre enn 300 000
Alene mor/far med barn 6-17 år	Mindre enn 300 000
Alene mor/far med voksne barn, 18 år og over	Mindre enn 200 000
Flerfamiliehushold	Mindre enn 500 000

Basert på dette vil totalt antall husholdninger med lavinntekt være 14271 i hele Rogaland i 2016, som er cirka 7 prosent av det totale antall husholdninger.

³ SSB: 10707: Husholdninger, etter husholdstype og størrelse på inntekt etter skatt (F) 2011 - 2016

Husholdninger på Nord-Jæren etter husholdstype og inntekt etter skatt

SSB har kun statistikk for Rogaland og ikke for hver enkelt kommune. For å se hvordan dette fordeles på Nord-Jæren, har vi for enkelhets skyld lagt til grunn samme fordeling. Ved å bruke 7 prosent som antakelse på Nord-Jæren, vil antall familier med lavinntekt være cirka 7900 familier.

Antall familier med småbarn (0-5 år) og som har lavinntekt (ifølge oppgitt definisjon) og ved bruk av samme prosent som i Rogaland blir estimert til 1100 familier på Nord-Jæren i 2018.

Hvor mange og hvor mye disse familiene kjører gjennom en bomring kan vi finne ut fra reisevaneundersøkelse.

Men inntil den er tilgjengelig, så bruker vi disse tallene der vi forutsetter at alle må gjennom en bomring på hverdager. **Det er ikke tatt hensyn til tilgang til kollektiv, eller om familiene må gjennom en bomstasjon. Mange andre variabler kan også spille inn, som for eksempel tilgang til bil.**

Belasting av rushtidsavgift for alle lavinntektsfamilier (med og uten barn) vil kunne ha en total kostnad på hele Nord-Jæren (til betaling av en bompassering i rushtid på 230 dager i året) på cirka 32 millioner per år (hvis vi regner effekten av rushtidsavgift i forhold til normal takst).

Dette er et teoretisk tall og forutsetter at alle lavinntektsfamilier har bil og kjører gjennom en bomstasjon. Av disse lavinntektsfamiliene er 13 prosent småbarnsfamilier med barn fra 0 til 5 år og 15 prosent barnefamilier med barn fra 6 til 17 år.