

Skisse konsekvensanalyse rushtidsavgift

Vi viser til styringsgruppens møter 30. august og 28. september 2018 hvor de lokale partene bestilte en konsekvensanalyse for rushtidsavgift på Nord-Jæren.

Oppdraget skal utrede konsekvenser for innføring av rushtidsavgift for både innbyggere og næringsliv.

I foreliggende skisse presenterer vi et forslag til struktur, analysesomfang og framdrift.

Det er lagt til grunn innspill fra alle lokale vedtak i kommunene i tillegg til innspill fra næringslivet.

Overordnede føringer:

Føringer for Bymiljøpakken ble avklart i møte 10. september 2018 med samferdselsministeren og partene i Bymiljøpakken. Det vises til fire viktige forutsetninger for å eventuelt endre på pakken:

- Krav om nullvekstmålet i personbiltransport
- Balanse mellom inntekter og utgifter
- Enighet mellom alle partene
- Statlig bidrag er avklart gjennom stortingsbehandling

Målet for Bymiljøpakken er nullvekst i personbiltransport fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport.

Hovedpunkter

Konsekvensene av rushtidsavgift er delt i samfunnsmessige konsekvenser og effekter på næringsliv.

På grunn av kort tidsramme (cirka en måned) for å levere analysen, foreslår vi å dele arbeidet i to trinn.

I første trinn kan det leveres på de viktigste spørsmålene basert på tilgjengelige data. Dette inkluderer følgende punkter:

- Økonomiske effekter av rushtidsavgift i Bymiljøpakken
- Vurdering av andre alternativer til rushtidsavgift og konsekvensene: eks. elbilavgift, høyere flat takst, lavere rushtidsavgift, forlengelse av tidsramme
- Konsekvenser på nullvekstmål og framkommelighet
- Konsekvenser på reisemønster og valg av transportmiddel
- Sosiale konsekvenser av rushtidsavgift

I analysen skal vi se på effekter og konsekvenser etter innføring av rushtidsavgift. Det er basert på tilgjengelige tall på trafikk og reisemønster, og oppdaterte tall etter cirka to

måneder med drift i bomstasjonene. I neste fase kan vi se på langsiktige konsekvenser av bompengeneinnkreving som et verktøy og vurdering av andre type tiltak, som veipricing i tillegg til miljøeffekter.

Samfunnsmessige konsekvenser:

- **Transportkvalitet:** Transportkvalitet kan være analysert med grunnlag i Bymiljøpakken sine mål om nullvekst i personbiltransport, framkommelighet, trafikkavvisning og køtider. Hvordan vil rushtidsavgift påvirke disse målene og deretter transportkvaliteten.
- Effekt på kjøremønster og kjøretid:
Hvor mange kjører gjennom en bomstasjon begge veier i rushtid (eks. Stavanger til Forus begge veier). (De som bor i en ring og jobber i en ring eller må passere flere bomstasjoner)?
Vil flere reise lengre for å handle, for å unngå bom?

⇒ *Kjøremønster og betaling i rushtid.*
- **Overgang til andre transportmidler:** Kollektivtrafikk, sykkel og gåing i og utenfor bomringene.
- **Sosiale effekter:**
 - Konsekvenser for **småbarnsfamilier**/lavinntektsfamilier/flyttemønster.
Levering i barnehage (*for hvor mange er dette et reelt problem?*)

Hvor stor andel har ikke tilgang til kollektiv (til jobb og barnehage)?
Hvor mange leverer i barnehage/hvor mange av disse kan ikke bruke kollektiv?
 - Inntekt sett opp mot valg av transportmidler/reisemåter
 - Endringer i reiseformål/reisevaner (handel, fritidsaktiviteter, jobb/skole) fordelt på ulike typer husholdninger og inntekter)
 - Forslag til avbøtende tiltak fra kommunene
 - *Lik belastning for de som bruker bil uavhengig av hvor i byen og regionen en bor*
- **Erfaring fra andre byer:** Konsekvenser i andre byer, eks. Stockholm, Gøteborg, Grenland, Oslo, Trondheim, Bergen. (*Endringer i handel, økonomi, fritidsaktiviteter og lignende*).

Avbøtende tiltak i andre byer.

Konsekvenser for næringsliv

- Næringstransport: køtider, kjøremønstre, framkommelighet, trafikkavvisning
- Kostnader for næringslivet, tidskostnader
- Intervju med firma om næringstransport (Rogaland fylkeskommune)
- Konkurransesituasjonen til Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus (Sentrumshandel)
- Erfaring fra andre byer: Konsekvenser i andre byer, eks. Stockholm, Gøteborg, Oslo, Trondheim, Bergen

Innspill fra næringslivet til konsekvensanalyse:

- Vurdering av smartere innkrevingsløsninger med miljødifferensierte takster
- Vurdering av reduksjon i takstnivå og passeringstak
- Bruk av kollektivfeltene etter samme modell som i Transportkorridor Vest

Gjennomføring

Analysen skal gjennomføres i samarbeid mellom sekretariatet, administrasjonen fra de ulike partene, og med bistand fra et eksternt analysefirma, gjennom rammeavtaler i Statens vegvesen.

Det fins allerede en del data som kan brukes. Det blir også nye trafikkdata tilgjengelig etter oppstart 1. oktober hvor det vises faktiske effekter på trafikk.

Sekretariatet har utarbeidet et foreløpig grunnlag til økonomiske konsekvenser basert på forutsetning i Stortingsproposisjon 47 S (2016-1017).

- Økonomiske effekter – på inntekter og utgifter i Bymiljøpakkens portefølje
- Vurdering av andre alternativer til rushtidsavgift og konsekvensene: eks. elbilavgift, høyere flat takst, lavere rushtidsavgift
- Andre tiltak for å oppnå nullvekst (hvis rushtidsavgift fjernes)

Videre arbeid må belyse ulike økonomiske virkemidler som verktøy for å oppnå nullvekstmål og bedre framkommelighet. For eksempel: rushtidsavgift, betaling for elbil, passeringstak, reforhandling til økte statlige midler.

Andre virkemidler kan være: Barnehagetildeling: barnehageplass nærmest mulig bolig eller arbeidsplass. Parkeringsstrategi, arealutvikling (Ref. Byvekstavtale)

1) Data som vi kan hente allerede nå:

- Reisevaneundersøkelse (tilgjengelig snart)
- NORCE undersøkelse:
 - Bo-arbeidssted
 - Tilgang til kollektivtilbud
 - Bomstatus for arbeidsreisen før og etter ny bomring, samt tidspunkt for passering
 - Tilgang til transportmiddel, reisefrekvens og transportmiddelbruk
 - Tilpasning til bomring og rushtidsavgift for arbeidsreiser
 - Reisefrekvens og transportmiddelbruk for øvrige reiser og endring av reisemønster
- Tellepunkter for biltrafikk og sykkel før 1. oktober
- Etter oppstart 1. oktober
 - Trafikktall bil og sykkel i og utenfor bomringene
 - Trafikkavvisning
 - Elbilandel
 - Antall passeringer utover passeringstak
 - Køtider
 - Andel næringstransport

2) Det som skal analyseres på et senere tidspunkt/ tar tid å hente data for:

- Langsiktige effekter av rushtidsavgift: kjøremønster og elasticitet av bilbruk
- Vurdering av smartere GPS-baserte system
- Miljøeffekter
- Etter et års drift skal hele takstsystemet vurderes (vises til St. Prop 47 S (2016-2017)). Vi vil kunne se på takstnivå, forhold mellom takstene for takstgruppe 1 og 2, forholdet mellom prisene i og utenfor rushtiden, og perioden for rushtid, i tillegg til nivået på passeringstaket.

3) Beskrivelse av oppgaven til eksternt firma:

- Konsekvensanalyse av rushtidsavgift på nevnte punkter
- Lage rapport
- Faglige kommentarer til konsekvensene
- Legge vekt på infografikk, å vise viktige data og konklusjoner grafisk på en smart og pedagogisk måte
- Vurdering av andre alternativer til rushtidsavgift
- Vurdering av konsekvensene av andre tiltak for å oppnå nullvekst i personbiltrafikk

- Presentasjon med analyseresultater

Foreslått finansiering er å bruke disponible midler fra sekretariatsbudsjett for 2018.

Framdrift: Forslag til skisse presenteres i møte i forhandlingsutvalget den 23. oktober. Første del av oppdraget kan være klar tidligst månedsskiftet november/desember. Det legges opp til jevnlig rapportering i forhandlingsmøtene.

4) Statistikk og rapporter som kan brukes:

- NORCE-grunnlag
- RVU
- Trafikknotat 2014
- Tellepunkter bil og sykkel: Status før 1. oktober og etter
- Rushtidsrapport Bergen og Oslo
- Rapporter fra næringslivet
- Rapporter fra Kolumbus (kollektivbruk, endringer)
- Ferde
- SSB
- Byutredning Nord-Jæren