



Bymiljøpakken

Økonomiske konsekvenser – Rushtidsavgift

Oppdatert med trafikk tall for oktober 2018



Innhold

1. Innledning.....	3
2. Økonomiske effekter av rushtidsavgift i Bymiljøpakken	3
2.1 Forutsetninger i St. prop 47 S.....	3
2.2 Oppdaterte forutsetninger	4
2.3 Konsekvenser på totalfinansiering.....	7
2.4 Konsekvenser på portefølje.....	8
2.5 Oppsummering	10

Sekretariatet i Bymiljøpakken 30.11.2018



1. Innledning

I styringsgruppemøtene 30. august og 28. september 2018 ble det bedt om en konsekvensanalyse av rushtidsavgift i Bymiljøpakken. Forhandlingsutvalget for Byvekstavtale Nord-Jæren sluttet seg til en skisse for hva konsekvensanalysen skulle inneholde i møtet 23. oktober 2018. En del av denne analysen skal se på økonomiske konsekvenser på inntekter og utgifter i Bymiljøpakken, samt vurdere andre alternativer til rushtidsavgift.

I samme møte ble sekretariatet i Bymiljøpakkens foreløpige analyse av disse effektene presentert, basert på trafikkforutsetningene som ligger i Stortingsproposisjon 47 S (2016-2017).

Med oppstart av bompengeneinnkreving 1. oktober har vi tilgjengelige trafikk tall gjennom bomstasjonene for oktober måned. Dette gir et trafikk bilde for første måned, men er en for kort periode for å få stabile erfaringstall. I tillegg er tallene preget av noe usikkerhet som beskrives i rapporten.

I dette notatet har sekretariatet i Bymiljøpakken oppdatert trafikk tall med data fra de 38 nye bomstasjonene for oktober.

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 i St. prop 47 S

Beregning av inntekter er basert på forutsetningene i St. prop 47 S (2016-2017). Totale brutto bompengeneinntekter er estimert til 26,6 mrd.

Bompengepotensialet er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Innkrevingsperiode: 15 år fra 2018
- Nullvekst i persontransport med bil
- 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.

Konsekvenser på inntekter

Vi har sett på forskjellige scenarier med og uten rushtidsavgift.

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

For å kunne sammenligne trafikkbildet i oktober med tidligere forutsetninger viser vi de økonomiske konsekvensene basert på prop. 47 S først i følgende tabell 1:

Tabell 1: Forutsetninger basert på St. prop. 47 S

	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 halvtakst)	-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)	-	-

2.2 Oppdaterte forutsetninger

Oktober-tall fra bompengeselskapet Ferde viser et gjennomsnitt på 210 000 daglige passeringer gjennom bomstasjonene. Dette er cirka 4 prosent mindre enn tidligere antatte passeringer.

Elbil-andelen er en viktig faktor for beregning av inntekter. I oktober var elbil-andelen på cirka 13 prosent, noe som er betydelig høyere enn antatt.



Andre faktorer som påvirker inntektene er antall passeringer som er fritatt fra betaling. Dette inkluderer gratis passeringer på grunn av timesregel, passeringstak, og i tillegg andre fritak som utrykningskjøretøy, forflytningshemmede og kollektivtransport i rute.

Følgende tabell viser andel gratis passeringer fra totaltrafikken i forhold til forutsetninger i St. prop. 47 S.

Tabell 2: Gratis passeringer

Gratis passeringer	Forutsetninger i prop. 47S	Erfaring fra oktober 2018
Elbil-andel	5 %	13 %
Timesregel + passeringstak	20 %	23,5 %
Svinn	3 %	4 %
Andre fritak*	0 %	3 %
Ukjent passering (feil/mangler i vegkantutstyret)	0 %	4 %
Prosent ikke betalende trafikk	28 %	48 %

Økte gratis passeringer bidrar til reduserte inntekter, i tillegg til at mesteparten av disse gratis passeringene skjer i rushtid. For elbil er det cirka to tredjedel som kjører i rushtid.

Andel tunge kjøretøy var også overestimert i beregningene, og kan også bidra til lavere inntekter.

Ved oppstart av bompengene ble ikke takstene prisjustert ifølge konsumprisindeks, ref. forutsetninger i St.prop. Takstene ble satt i 2016-nivå og det ble valgt å utsette en prisjustering.

Usikkerhet

Antall passeringer i oktober er preget av noe usikkerhet. Det er første måned etter innføring av nytt bompengesystem. Erfaring fra andre byer, som Oslo og Bergen, viser at det er en «første måneds»-effekt der trafikken reduseres, men at trafikken justeres noe og stabiliseres i ettertid.

På Nord-Jæren har det også vært hærverk på fem bomstasjoner som var ute av drift i et par uker. Dette har også bidratt til reduserte inntekter.

I tillegg er det flere veier (Eiganesveien, Jåttåveien, Lindeveien) som ble vedtatt skiltet med gjennomkjøring forbudt for å tette bomringene, disse var opprinnelig forutsatt fysisk stengt. Det har vært observert snikkjøring gjennom disse veiene, som også kan bidra til en usikkerhet i antall passeringer gjennom bomstasjonene.



Totaltrafikken i oktober var også påvirket av høstferie, hvor antall registrerte passeringer var noe lavere enn de andre ukene.

Ferde har rapportert cirka 4 prosent ukjente passeringer. Det har vært en del feil og mangler i vegkantutstyret. Typisk vil dette være passeringer som ikke er brikkelest, eller som mangler bilde eller bildet har dårlig kvalitet. Ferde opplyser at de jobber med å kartlegge dette for å unngå inntektstap videre framover.

Svinn og feil i vegkantutstyret utgjør samlet cirka 7 prosent av totale passeringer.

Konsekvenser på inntekter

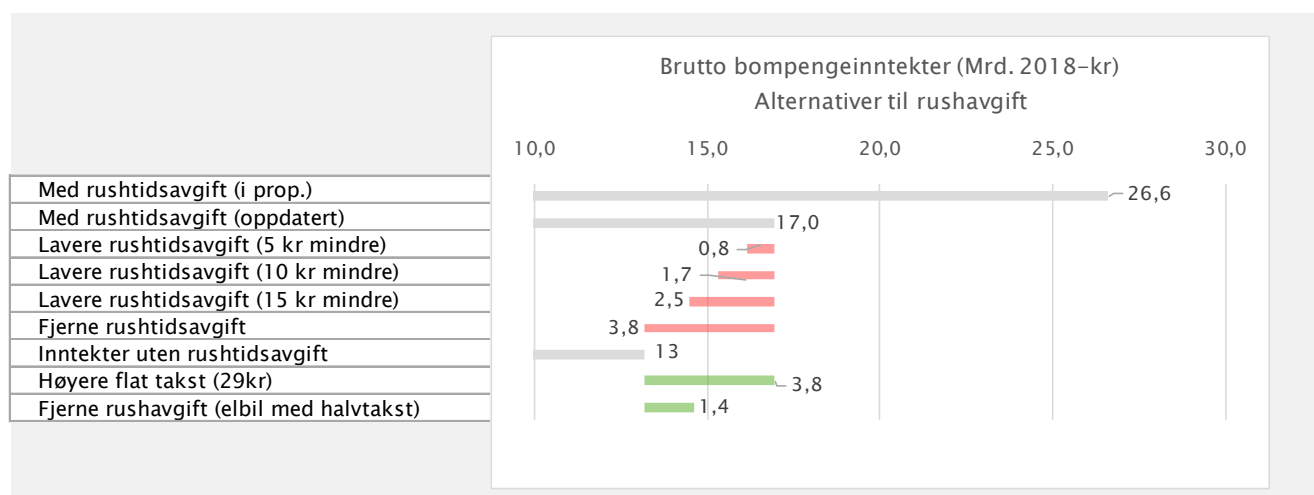
Selv om en måneds drift er for kort tid for å konkludere om inntektene for hele 15 år, har vi oppdatert de økonomiske konsekvensene med de tilgjengelige trafikkdata vi har for oktober.

Totale bompengerinntekter blir redusert fra 26,6 mrd. til cirka 17 mrd. 2018-kroner med full rushtidsavgift. Dette er basert på 87 mill. kroner i brutto bompengerinntekter i oktober.

Gjennomsnitt i månedlige inntekter fra den avsluttede Jærenpakke 1 har vært på cirka 50 mill. kroner det siste året. Selv med økning av bomtakstene og antall bomstasjoner, har ikke inntektene økt tilsvarende.

Økonomiske effekter for scenarioer vises i følgende graf:

Graf 1: Økonomiske konsekvenser av rushtidsavgift





Halv takst på elbil vil bidra med om lag 1,4 mrd kroner hvis rushtid er fjernet.

Tabell 3: Økonomiske konsekvenser av rushtidsavgift (basert på inntekter oktober 2018)

	Alternativer til rushtidsavgift	Effekt på inntekter (mrd. kr)	Gjennomsnitts inntekt per passering (2018-kr)
Scenario 0	Full rushtidsavgift	-9,6	14
Scenario 1	Fjerne rushtidsavgift	-13,4	11
Scenario 2	Fjerne rushtidsavgift (elbil med halv takst)	-12	12,2
Scenario 3	Høyere flat takst (46 kr)	-	22
Scenario 4	Lavere rushtidsavgift (5 kr mindre)	-10,5	13,4
Scenario 5	Lavere rushtidsavgift (10 kr mindre)	-11,3	12,7
Scenario 6	Lavere rushtidsavgift (15 kr mindre)	-12,1	12
Scenario 7	Full rushtidsavgift + halv takst elbil	-7,3	16
Scenario 8	Redusert svinn med 4 % + halv takst elbil	-6,1	17,1
Scenario 9	Halv takst elbil + flat takst (41,5 kr)	-	22

Med forlenget tidsramme vil drift- og finansieringskostnader være høyere for hvert år ekstra med drift av bomstasjonene. For hvert ekstra år med drift er det estimert cirka 200 mill. kroner til innkreving og finansieringskostnader. For å opprettholde samme inntektsnivå på 26,6 mrd. og fjerne rushtidsavgift vil det kreve å forlenge tidsramme med 15 år.

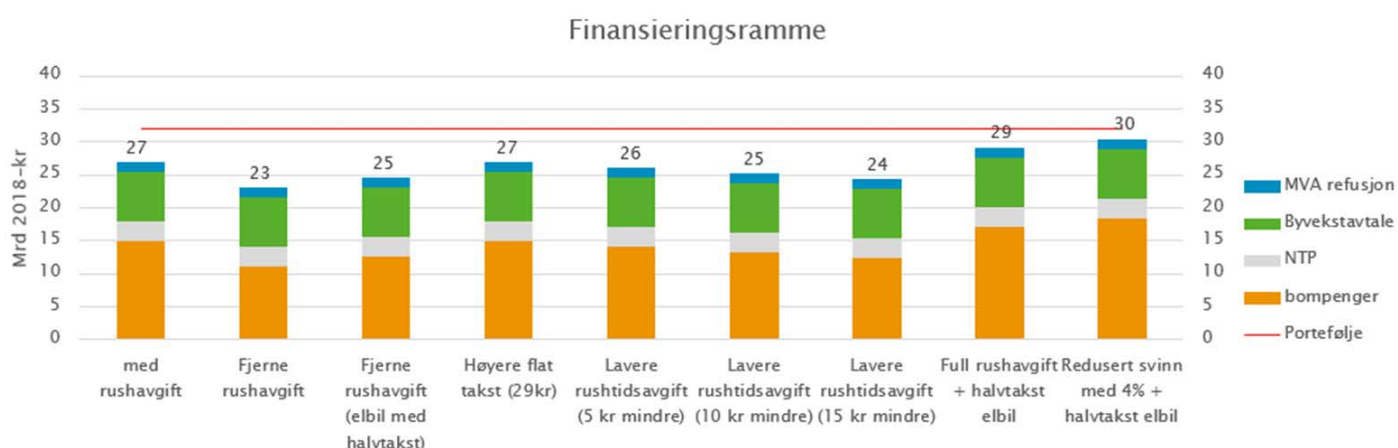
2.3 Konsekvenser på totalfinansiering

Finansiering av Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler. Oppdatert økonomisk ramme er på 27 mrd. 2018-kroner, hvor 7,5 mrd. er statlige bidrag fra byvekstavtalen, 3 mrd. statlige midler til vegprosjekter (NTP), 15 mrd. netto bompenginntekter og 1,5 mrd. fylkeskommunale midler.

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



Graf 2: Konsekvenser for finansieringsrammer



Trafikktall fra oktober viser lavere inntekter enn forutsatt. Når vi bruker disse tallene som grunnlag vil total finansieringsramme være 5,2 mrd. kroner lavere enn utgiftene, gitt dagens bompengelopplegg med full rushtidsavgift.

Fjerning av rushtidsavgift totalt vil bety en differanse mellom inntekter og utgifter (32,1 mrd. kroner) på cirka 9 mrd.kr.

Andre alternativer, som for eksempel rushtidsavgift som i dag, i kombinasjon med halv takst for elbil, vil øke inntektene med 2,3 mrd. kroner. Det er fortsatt cirka 3 mrd. kroner lavere inntekter enn utgifter.

Den andre alternativet vi har sett på er å beholde rushtidsavgift som i dag, i tillegg legge til halv takst på elbil, samt at det forutsettes at Ferde reduserer feilregistreringer med 4 prosent. Dette vil øke inntektene med 3,5 mrd. kroner og redusere gapet mellom inntekter og kostnader til 1,7 mrd. kroner.

Innkrevings- og driftskostnader er satt til 80 mill. årlig i denne beregningen som rapportert fra Ferde. Antatte finansieringskostnader er det samme som i St. prop.

2.4 Konsekvenser på portefølje

Som vist i tabellen under er totalkostnadene i Bymiljøpakken 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: Prosjektportefølje

Prosjekt	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Finansieringsrammer		
		Statlige midler (NTP)	Statlige midler (Byvekstavtale)	Bompenger
Sykkelstamvegen	1,4		1,3*	
Bussveien	10,8		5,4	5,4
Transportkorridor vest (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 Stangeland	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 programområdetiltak 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 prosent til 40 prosent). Dette gjelder spesielt for prosjektene som er i tidlig planleggingsfase, der reguleringsplanlegging ikke har startet og løsninger er ikke bestemte.

2.5 Oppsummering

Resultatene for totale inntekter gjennom 15 år er basert på erfaringstall fra kun en måned med drift i nye bomstasjoner. Dette er en veldig kort tidsperiode og det er stor usikkerhet i inntektstallene.

Fjerning av rushtidsavgiften vil ha en betydelig økonomisk konsekvens på inntektene og på gjennomsnittlig inntekt per passering, som er satt til 20 kroner (prisnivå 2016-kroner).

Forlenging av tidsrammen for bompengeneinnkreving kan gjenopprette totalt inntektsnivå, men ikke gjennomsnittlig inntekt per passering på 20 kroner (prisnivå 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.