

Møte i forhandlingsutvalg: Byvekstavtale Nord-Jæren

06.12.2018

Norconsult 



Rushtidsavgiften: Sosiale konsekvenser og konsekvenser for nullvekstmålet



Formål og grunnlagsdata

- ▶ Rushtidsavgiftens sosiale konsekvenser og konsekvenser for nullvekstmålet på Nord-Jæren er vurdert ved bruk av følgende grunnlagsmateriale:
 - ▶ Erfaringer fra andre byer
 - ▶ Spørreundersøkelser
 - ▶ Trafikkdata/reisetidsdata
 - ▶ Modellberegninger

Svenske erfaringer

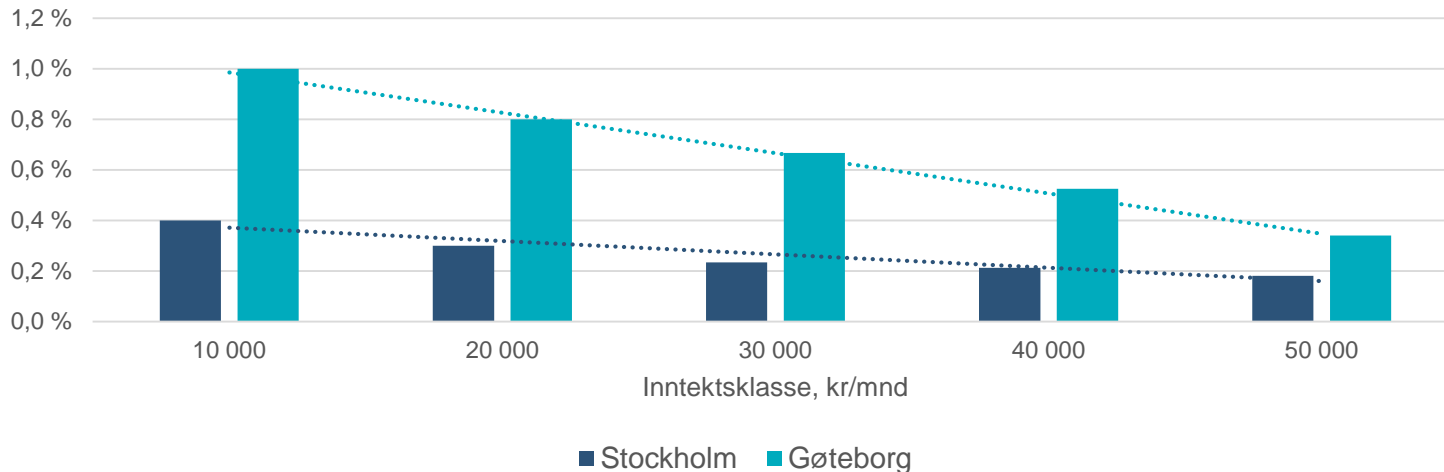
- ▶ «Trenghelsskatt» i Stockholm og Gøteborg:
 - ▶ Sterkere fokus på køreduksjon enn de norske bomringene
 - ▶ Innkreving fra morgen til ettermiddag, gratis på kveld og natt
 - ▶ Takst (SEK):
 - ▶ Stockholm: 11–35 kr per passering
 - ▶ Gøteborg: 9–22 kr per passering

-Generelt høyere bilandel i Gøteborg
- Plasseringer av bomstasjoner fanger opp en større del av trafikken i Gøteborg

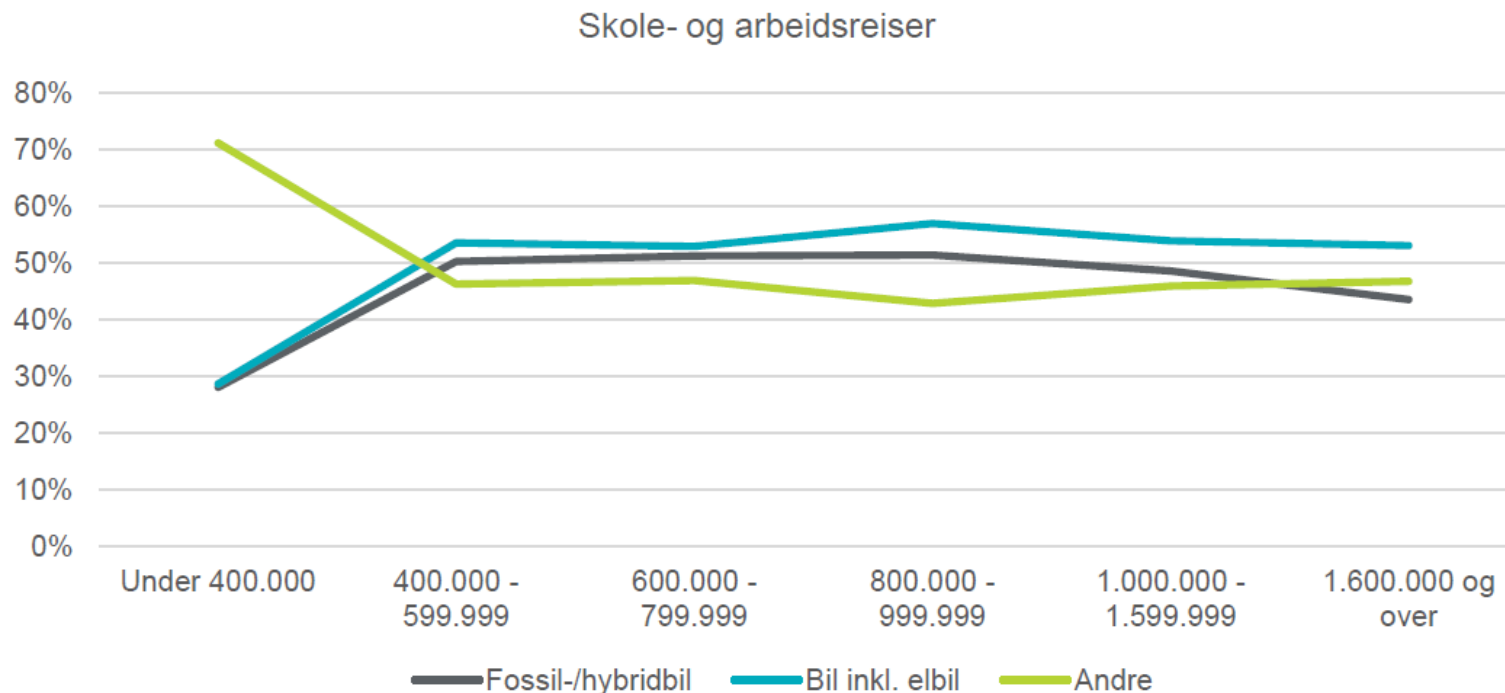


Trenghelsskatten virker mer regressivt i Gøteborg enn i Stockholm (brattere linje)

Bompengebetaling i % av inntekt for ulike inntektsgrupper

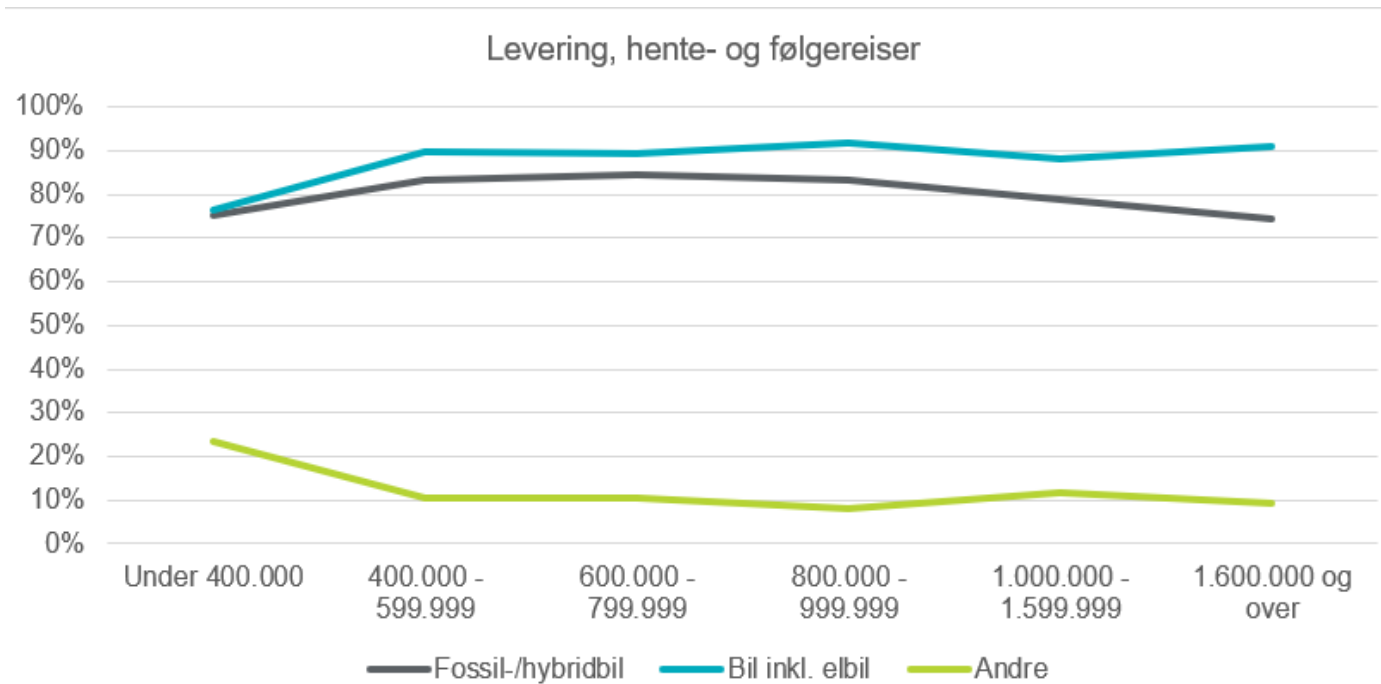


Reisemiddelfordeling: Kolumbus-undersøkelsen 2018



- ▶ Blant de med inntekt under 400.000 kr reiser mindre enn 1 av 3 med bil
- ▶ Blant de med inntekt over 400.000 kr reiser mer enn halvparten med bil
- ▶ Sammenlignet med den laveste inntektsgruppen kjører de med inntekt over 1.600.000 kr 10 ganger så ofte elbil

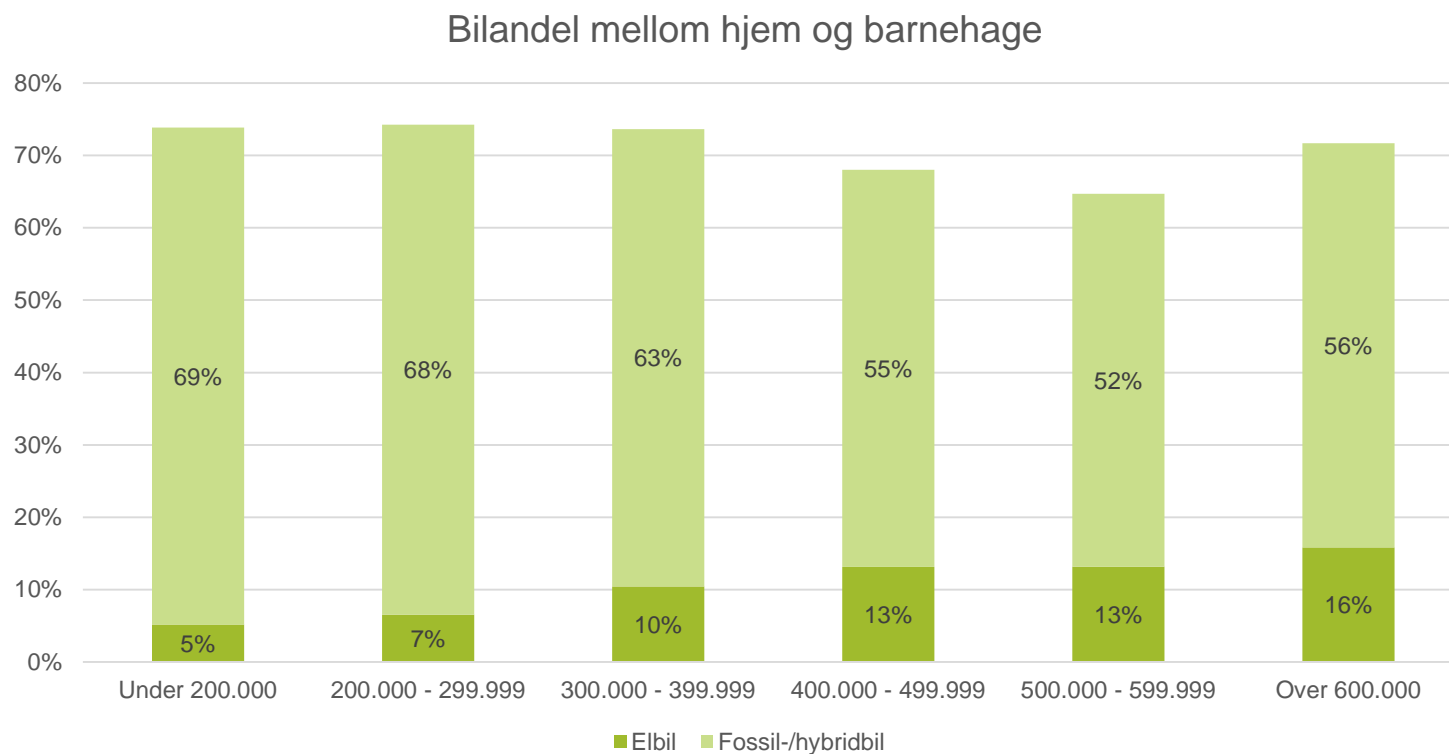
Reisemiddelfordeling: Kolumbus-undersøkelsen 2018



- ▶ Reisemiddelfordeling for reiser i forbindelse med levering, henting og følging varierer i liten grad med inntekt
- ▶ Rundt 8 av 10 reiser gjøres med fossil-/hybridbil
- ▶ Elbilandelen øker med inntekt

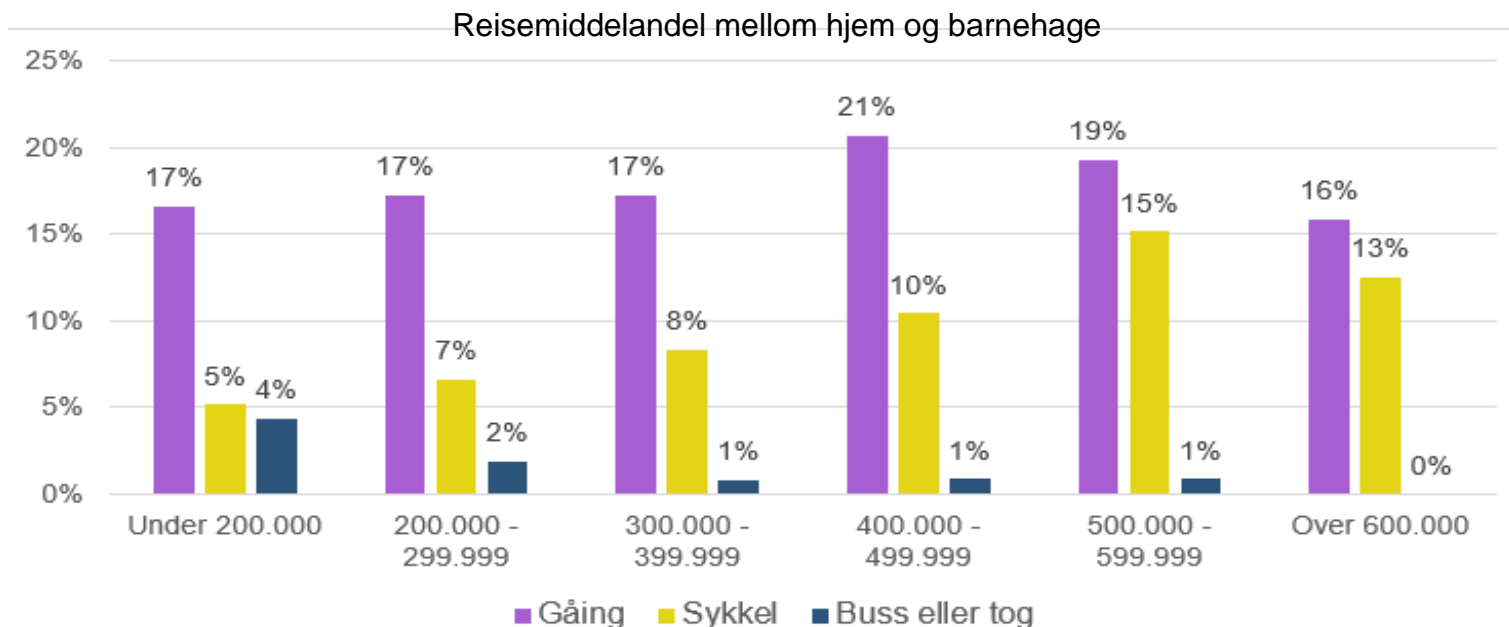
Barnehageundersøkelse: Bilandeler fordelt på inntekt per forbruksenhet

- ▶ Liten variasjon i bilandel, men elbilandelen øker med inntekt:



Kilde: Barnehageundersøkelsen

Barnehage: Kollektiv, sykkel og gåing fordelt på inntekt per forbruksenhet

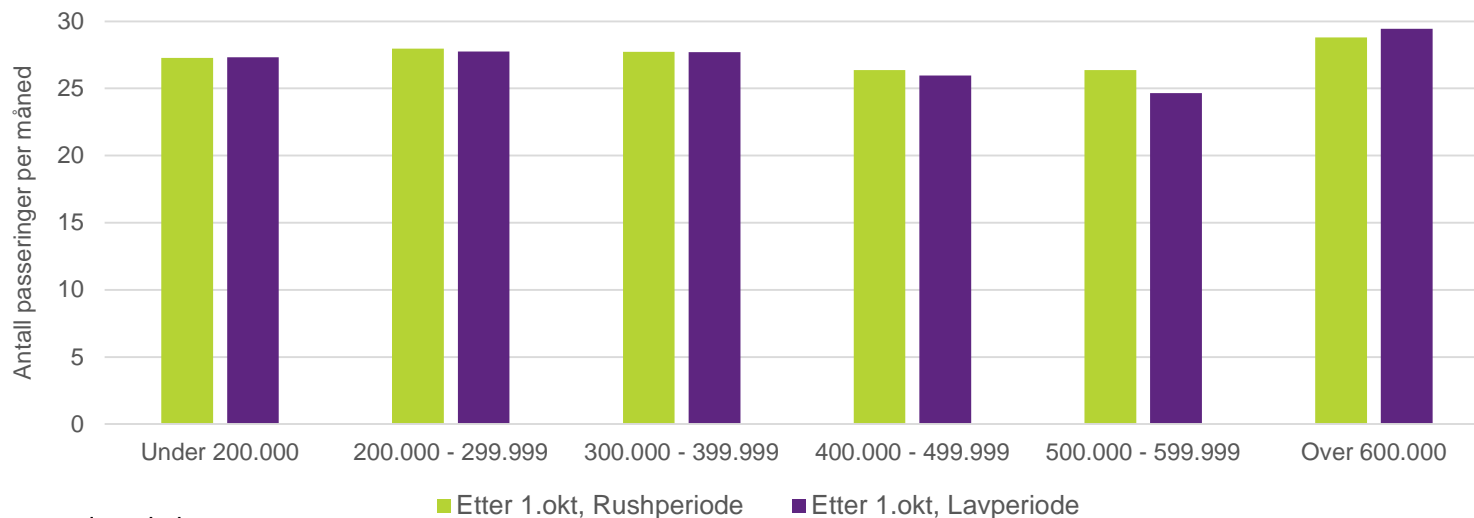
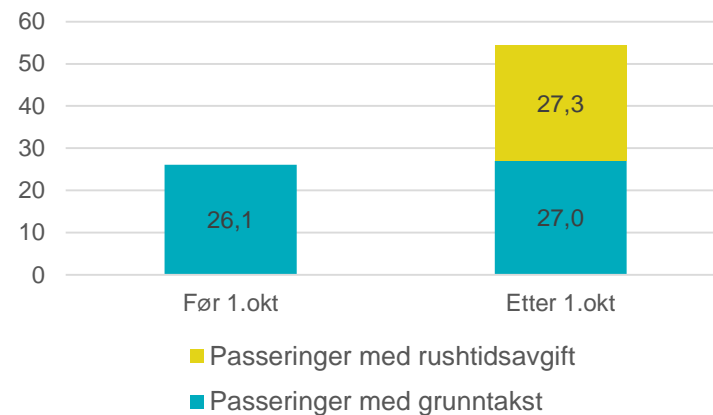


- ▶ Rundt 3 av 10 reiser med kollektiv, sykkel og gåing
- ▶ Sykkelandelen øker med inntekt
- ▶ Det er en betydelig lengre avstand mellom hjem og barnehage for de med lav inntekt enn for de med høyere inntekt

Kilde: Barnehageundersøkelsen

Barnehageundersøkelse: Bompasseringer per måned

- ▶ I gjennomsnitt betaler husholdninger med barnehagebarn for 28 flere passeringer per måned etter 1.okt.
- ▶ Halvparten av passeringene for barnehagehusholdningene skjer i rush
- ▶ Antall bompasseringer varierer ikke med inntekt



Kilde: Barnehageundersøkelsen

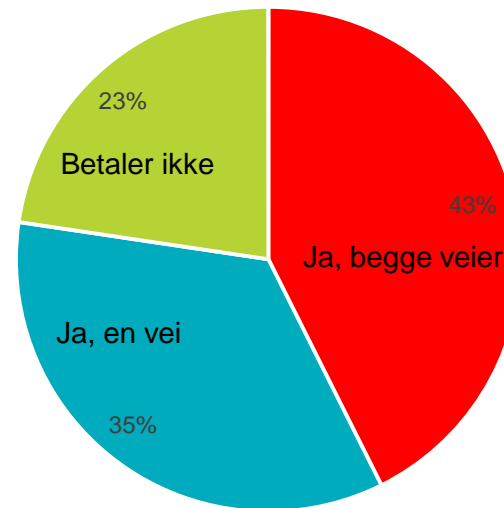
Bompasseringer mellom hjem, barnehage og arbeid

- ▶ 3 av 10 betaler for bom mellom hjem og barnehage
- ▶ 7 av 10 betaler bom mellom arbeid og barnehage
 - ▶ 4 av 10 betaler begge veier mellom arbeid og barnehage

Bom mellom hjem og barnehage



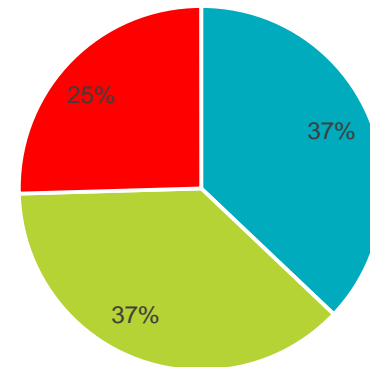
Bom mellom arbeid/skole og barnehage



Kilde: Barnehageundersøkelsen

Hvordan daglige reiser for barnehagefamilier er påvirket av nytt bompengesystem

- ▶ Mer enn 2 av 10 har byttet reisemiddel på daglige reiser
 - ▶ Mer enn 6 av 10 har fått dyrere daglige reiser
 - ▶ 1 av 20 har fått billigere daglige reiser
 - ▶ Mer enn 2 av 10 bruker lengre tid på sine daglige reiser
 - ▶ 1 av 20 bruker kortere tid på sine daglige reiser
-
- ▶ Av de som har tilgang til bil:
 - ▶ Nesten 4 av 10 opplever mindre kø i rushtiden
 - ▶ 1 av 4 opplever mer kø i rushtiden



- Nei, ingen endring i køforsinkelser
- Ja, det er mindre kø
- Ja, det er mer kø

Kilde: Barnehageundersøkelsen

Nullvekstmål for persontransport med bil i byområdene

- ▶ Veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, for å oppnå:
 - ▶ Reduserte klimagassutslipp, forbedre lokal luftkvalitet og begrense støy
 - ▶ Bidra til god fremkommelighet i byområdene samtidig som investeringsbehov begrenses
- ▶ Nullvekstmålet omfatter også elbiler, men ikke gjennomgangstrafikk og mobile tjenesteytere

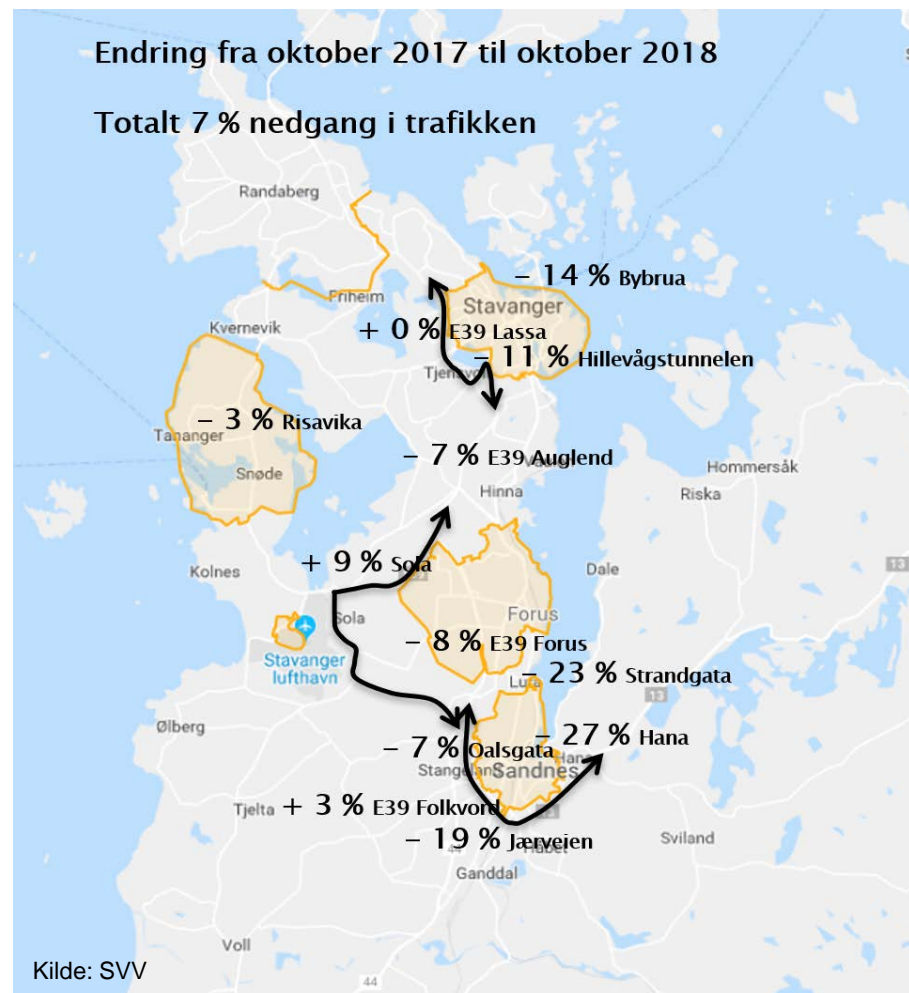
Norske erfaringer

- ▶ Tidsdifferensiert takst i Bergen fra 2016 og Oslo (+miljødifferensiert) fra 2017
- ▶ Trafikken reduseres ved innføring av rushtidsavgift
- ▶ Redusert trafikknivå gir reduserte forsinkelser i rush

- ▶ Hvor pålitelig kan tallene fra oktober på Nord-Jæren være?

Trafikkmengde på Nord-Jæren

- ▶ Til forskjell fra Bergen og Oslo ble rushtidsavgiften innført samtidig som nye bomstasjoner ble satt opp (og andre lagt ned)
- ▶ Viktige effekter på trafikknivået generelt av omleggingen av bompengesystemet er anslått basert på trafikk i utvalgte tellepunkt i oktober måned
- ▶ Hovedeffekter:
 - ▶ Generell reduksjon i trafikknivå
 - ▶ Endret rutevalg
 - ▶ Mindre forsinkelser i rush



Modellberegninger

Effekten på antall reiser over bomsnittene i rushtiden er vesentlig større

- ▶ Tallfeste betydningen for nullvekstmålet av en endring av rushtidsavgiften

Modellberegnete alternativer til rushtidsavgift		Prosentvis endring i trafikk (km) i <u>avtaleområdet</u> i 2030
Scenario 1	Fjerne rushtidsavgift (flat takst 22 kroner hele døgnet)	1,6 %
Scenario 3	Høyere flat takst (29 kroner)	-0,7 %

- ▶ Dagens bompengeretakster: Trafikken i avtaleområdet må reduseres med 12% for å nå nullvekstmålet i 2030
- ▶ Flat takst på 22 kr: Trafikken i avtaleområdet må reduseres med 13,6% for å nå nullvekstmålet i 2030
- ▶ Flat takst på 29 kr: Trafikken i avtaleområdet må reduseres med 11,3% for å nå nullvekstmålet i 2030

Avgiftnivå og nullvekstmålet

- ▶ Resultatene av å fjerne rushtidsavgiften må sees i sammenheng med:
 - ▶ Bare rundt $\frac{1}{4}$ av trafikken (lette kjøretøy) gjennom bomringene skjer i rush
 - ▶ Stort innslag av arbeidsreiser i rush som er mindre prisfølsomme enn andre reisehensikter
 - ▶ Bilistene i mindre grad tar omkjøringsveier for å unngå bomringene
 - ▶ Biler som ikke passerer bomringene berøres heller ikke av endringene
- ▶ Flat takst på 29 kr gir større måloppnåelse for nullvekst:
 - ▶ Takstøkningen fra 22 til 29 kr i lavtrafikkperioden gir en større reduksjon i bilkjøring enn trafikkøkningen ved å redusere rushtidsavgiften fra 44 til 29 kr

Er en flat takst mer «rettferdig» enn rushtidsavgift?

- ▶ Bomring vil aldri bli helt rettferdig siden noen tilfeldigvis har reisemønstre som medfører at de må passere bom flere ganger, uten å kjøre flere kilometer enn andre som ikke passerer bom
- ▶ Med flat takst fordeles innkrevingene på flere reiser, slik at tilfeldige utslag i reisemønstre som gir mange bompasseringer for enkelte husholdninger kan gi mindre økonomisk belastning
- ▶ Rushtidsavgift = «den som lager kø skal betale»

Oppsummering

- ▶ Hvilke målsettinger skal bompengesystemet på Nord-Jæren bidra til å nå?
 - ▶ Fremkommelighet – Høy rushtidsavgift og ingen fritak
 - ▶ Nullvekst i personbiltrafikk – Flat takst og ingen fritak
 - ▶ Redusere klimagassutslipp og forbedre lokal luftkvalitet – Fritak for elbiler
- ▶ En vekting av målsetningene, sammen med et mål for størrelsen på bominntektene, vil bestemme nivå og takststruktur for bompengeinnkrevningen

Norconsult 