



**Bymiljøpakken**

# Økonomiske konsekvenser av å redusere rushtidsavgiften i Bymiljøpakken

Sekretariatet august 2019



## Innledning

Styringsgruppen ba i møte 12. april 2019 om et notat som belyser de økonomiske og trafikale konsekvensene av å redusere rushtidsavgiften. De økonomiske konsekvensene blir belyst i dette notatet. I tillegg ble sekretariatet, i samarbeid med styringsstab i Vegdirektoratet, bedt om å vurdere hvilke andre kompenserende tiltak som eventuelt må legges til grunn i for eksempel Regionalplan Jæren for å oppnå nullvekstmålet. Dette er belyst i et eget notat.

I brev datert 20. mai 2019 kom Samferdselsdepartementet med nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger og inntektssvikt i de porteføljestyrte pakkene skal håndteres innenfor vedtatt økonomisk ramme. Videre skal porteføljestyringen sikre at det ikke blir behov for å innløse garantien, og det er derfor ikke behov for å kunne forlenge innkrevingsperioden. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort, men takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes. For Bymiljøpakken betyr det at muligheten for å justere takstene slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes fortsatt er gjeldende i tråd med St.prop 47S (2016-2017). Gjennomsnittsinntekt per passering er her fastsatt til 21 kroner i 2018-kroner.

## Forutsetninger

Prosjektporteføljen i Stortingsproposisjon 47S (2016-2017) representerer et regionalt kompromiss som var grunnlaget for fylkestingets vedtak om Bypakken i 2014.

Det er forutsatt at porteføljen av prosjekt og programområder blir holdt uendret. Total kostnadsramme er på 32 mrd. 2018-kroner.

Porteføljestyring og kostnadskontroll blir utført av styringsgruppen for Bymiljøpakken.

### Forutsetninger for analyseberegningene

Det er gjort beregninger av effekt på inntekter, basert på forutsetningene i prop. 47S. I tillegg er det gjort beregninger basert på erfaring, det vil si at faktisk registrerte passeringstall i bomstasjonene danner grunnlag for prognoser. Dette er gjort for å gi et mer helhetlig bilde, men er basert på erfaringer fra kun seks måneders drift.

De økonomiske konsekvensene blir vist med en elbilandel på 20 prosent. Det er en mer realistisk forutsetning enn det som ble antatt i 2014, med en elbilandel på 5 prosent. I juni 2019 var elbilandelen gjennom bomstasjonene på 16,7 prosent.



Det ble i prop. 47S anslått en viss andel gratis passeringer. Tabellen under viser forutsetningene lagt til grunn for de ulike beregningene i notatet.

Tabell 1:

Gratis passeringer	Forutsetninger i prop.	Forutsetninger i prop. + elbilandel 20 %	Erfaringer/prognoser foreløpige tall + elbilandel 20 %
Elbilandel	5 %	20 %	20 %
Timesregel + passeringstak	20 %	20 %	24 %
Avskrevet	3 %	3 %	3%
Andre fritak*	0 %	0 %	3 %
Ukjente passeringer (feil i vegkantutstyr)	0 %	0 %	4%

\*Utrykningskjøretøy, kollektivtrafikk i rute, forflytningshemmede

Forventede totale brutto bompengeneinntekter var, basert på forutsetninger i prop. 47S, anslått til 26,6 mrd. 2018-kroner.

Erfaringer så langt, basert på registrerte passeringstall i bomstasjonene etter oppstart 1. oktober og med en elbilandel på 20 prosent, viser at vi kan forvente totale brutto bompengeneinntekter på 15,1 mrd. 2018-kroner. Dette inntektsestimatet er basert på erfaringer fra kun ett halvt års drift og med el-bil andel på 20 %. Tekniske problemer medførte pause i innkreving av rushtidsavgift i denne perioden. Andel gratis passeringer knyttet til ukjente og avskrevne passeringer lå i denne perioden på 7 % som er et høyt nivå. Etter at rushtidsavgift ble gjeninnført viser tall fra Ferde AS at andelen ukjente og avskrevne passeringer er redusert til 0,5-0,6 %.



## Konsekvenser ved å fjerne eller redusere rushtidsavgift

Følgende alternativ er vurdert:

- Rushtidsavgift blir fjernet
- Rushtidsavgift blir halvert (redusert med 11 kroner)

Halvering av rushtidsavgiften gjelder for både lette og tunge kjøretøy. Taksten for tunge kjøretøy vil fortsatt være 2,5 ganger mer enn taksten for lette. Beregninger av inntektseffekter tar hensyn til endring i trafikkavvisning, på grunn av lavere rushtidsavgift. Dette er basert på resultatene fra Norconsults rapport<sup>1</sup> der effekten av forskjellige avgiftsnivåer på nullvekstmålet blir analysert.

Tabell 2:

Forutsetninger i prop. (el-bilandel 5 %)	Total brutto bompenginntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt (mrd. 2018-kr.)	Effekt på trafikk
Full rushtidsavgift	26,6	21,3		10 % trafikkavvisning
Fjerne rushtidsavgift	21,5	16,9	-5,1	Økt trafikk med 1,6 %
Halvere rushtidsavgift	24,1	19,2	-2,5	Økt trafikk med 0,7 %

Forutsetninger i prop. + elbilandel 20 %	Total brutto bompenginntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt (mrd. 2018-kr.)	Effekt på trafikk
Full rushtidsavgift	20,1	16,1		10 % trafikkavvisning
Fjerne rushtidsavgift	16,4	12,9	-3,7	Økt trafikk med 1,6 %
Halvere rushtidsavgift	18,4	14,6	-1,7	Økt trafikk med 0,7 %

<sup>1</sup> <https://bymiljøpakken.no/wp-content/uploads/2018/11/DEL-2-Rushtidsavgift-p%C3%A5-Nord-J%C3%A6ren-Norconsult.pdf>



Prognosene / erfaring med elbilandel 20 %	Total brutto bompenginntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt (mrd. 2018-kr.)	Effekt på trafikk
Full rushtidsavgift	15,1	12,5		7 % trafikkavvisning*
Fjerne rushtidsavgift	11,7	9,7	-3,4	Sannsynligvis økt trafikk
Halvere rushtidsavgift	13,5	11,2	-1,6	Sannsynligvis økt trafikk

\* På 10 tellepunkter

### a) Fjerne rushtidsavgift

Fjerning av rushtidsavgift har konsekvenser på totale brutto inntekter. Med en flat takst på 22 kroner for lette kjøretøy og 55 kroner for tunge kjøretøy, øker trafikken med 1,6 prosent gjennom døgnet (viser til Norconsults rapport). Inntektstapet er på cirka 5,1 mrd. 2018-kroner. Dette tar ned brutto inntekter fra 26,6 mrd. 2018-kroner til 21,5 mrd. 2018-kroner. Disse tallene er basert på forutsatte inntekter fra proposisjonen og med en elbilandel på 5 prosent, også fra proposisjonen.

Med en høyere elbilandel gjennom bomstasjonene, slik erfaringen så langt viser, ser inntektene annerledes ut. Totale inntekter med full rushtidsavgift blir 20,1 mrd. kroner. Ved å fjerne rushtidsavgiften, blir inntektene redusert med 3,7 mrd. 2018-kroner, til 16,4 mrd. 2018-kroner. Også her er det lagt til grunn inntekter fra proposisjonen, men med en høyere elbilandel.

Erfaringene så langt viser et større inntektstap. Prognosene viser at full rushtidsavgift gir totale brutto inntekter på 15,1 mrd. kroner. Dette er et godt stykke unna proposisjonen, med et gap på minus 11,5 mrd. kroner. Fjerning av rushtidsavgiften utgjør et ytterligere inntektstap på 3,4 mrd. kroner.

### b) Halvere rushtidsavgift

Dersom rushtidsavgiften blir halvert (redusert med 11 kroner), blir inntektene redusert med 2,5 mrd. kroner. Dette er basert på en elbilandel på 5 prosent (fra prop.).

Med en elbilandel på 20 prosent, som er nærmere erfaringen så langt, blir inntektene redusert med 1,7 mrd. kroner.



Prognosene viser at en halvering gir 13,6 mrd. kr i inntekter. Inntektsreduksjonen blir da minus 1,6 mrd. kroner.

## Konsekvenser ved å fjerne eller redusere rushtidsavgift i kombinasjon med andre tiltak

Det er i tillegg sett på konsekvenser av å fjerne eller redusere rushtidsavgiften i kombinasjon med andre aktuelle tiltak i et eventuelt endret bompengelopplegg i Bymiljøpakken.

Under blir tiltakene vurdert enkeltvis. Til slutt kommer en kombinasjon av forskjellige tiltak, i en oversikt over samlet effekt.

### Aktuelle tiltak

#### **Tiltak 1: 50 prosent takst for elbil**

Innføring av halv takst for elbil øker totale bompengeinntekter med cirka 1 mrd. 2018-kroner, der elbilandelen er på 5 prosent. Taksten er innført kun for personbiler og ikke for tunge kjøretøy.

Den økonomiske effekten av dette tiltaket blir høyere med høyere elbilandel. Andelen elbiler gjennom bomstasjonene på Nord-Jæren har passert 16 prosent. Dette tallet er forventet å øke enda mer i tiden som kommer.

Med 20 prosent elbilandel, viser foreløpige beregninger at inntektene øker med 4,4 mrd. 2018-kroner. Her er det regnet med halv takst for elbil.

Prognoser basert på erfaringer, med elbilandel på 20 prosent og halv takst på elbil betyr en økt inntekt på 3,6 mrd. kroner.



Tabell 3:

Forutsetninger i prop. (el-bilandel 5 %)	Total brutto bompenginntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt på trafikk
Basert på prop. Elbil (5 % elbil)	26,6	21,3	10 % trafikkavvisning
Basert på prop. Halv takst for elbil (5 % elbil)	27,7	22,2	Økt trafikkavvisning
Effekt (mrd. 2018-kr)	+1,1		

Forutsetninger i prop. + elbilandel 20 %	Total brutto bompenginntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt på trafikk
Prop. uten takst for elbil	20,1	16,1	10 % trafikkavvisning
Prop. med halv takst for elbil	24,5	19,6	Økt trafikkavvisning
Effekt (mrd. 2018-kr)	+4,4		

Prognosene / erfaring – med elbilandel 20 %	Total brutto bompenginntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt på trafikk
Uten takst for elbil	15,1	12,5	7 % trafikkavvisning*
Halv takst for elbil	18,7	15,6	Økt trafikkavvisning
Effekt (mrd. 2018-kr)	+3,6		

\* På 10 tellepunkter



## Tiltak 2: Redusere perioden for innkreving av rushtidsavgift

Ulike alternativ for rushtidsperiode har blitt vurdert:

- 07.00-09.00 og 15.00-17.00 – som er praksis i dag
- 07.00-09.00 og 15.00-**16.30** – en halv time kortere på ettermiddagen

Økonomiske konsekvenser er vist i følgende tabell:

Tabell 4:

Forutsetninger i prop. (elbilandel 5 %)	Total brutto bompengainntekter	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt (mrd. 2018-kr.)	Effekt på trafikk
Full rushtidsavgift-periode	26,6	21,3		Økt trafikk i perioden før og etter rushtid
07.00-09.00 og 15.00-16.30	25,9	20,8	-0,7	Økt trafikk i perioden før og etter rushtid

Forutsetninger i prop. + elbilandel 20 %	Total brutto bompengainntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt (mrd. 2018-kr.)	Effekt på trafikk
Full rushtidsavgift-periode	20,2	16,1		Økt trafikk i perioden før og etter rushtid
07.00-09.00 og 15.00-16.30	19,7	15,8	-0,5	Økt trafikk i perioden før og etter rushtid

Prognosene / erfaring med elbilandel 20 %	Total brutto bompengainntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering	Effekt (mrd. 2018-kr.)	Effekt på trafikk
Full rushtidsavgift-periode	15,1	12,5		Økt trafikk i perioden før og etter rushtid
07.00-09.00 og 15.00-16.30	14,7	12,2	-0,4	Økt trafikk i perioden før og etter rushtid





Med en elbilandel på 20 prosent og forutsetninger i prop. 47S har alternativ b en effekt på minus 0,5 mrd. kroner.

Prognosene, basert på erfaring i inntekt og trafikk så langt, viser en nedgang i inntekter på 0,4 mrd. kr i alternativ b.

### **Tiltak 3: Endre passeringstak for utvalgte trafikantgrupper**

Lavere passeringstak for utvalgte trafikantgrupper med særskilte behov har blitt vurdert.

Eksempel: Husholdninger med lav inntekt, med barn i barnehagealder (1-5 år) utgjør 1 prosent av totalhusholdningene på Nord-Jæren (1100 husholdninger) (viser til notat om Økonomiske konsekvenser - Rushtidsavgift lagt fram for styringsgruppen 2. november 2018).

I Norconsults rapport om konsekvenser av rushtidsavgift er det presentert en undersøkelse med barnehageforeldre på Nord-Jæren. Undersøkelsen viser at barnehageforeldre har et gjennomsnittlig antall bompasseringer på 54 passeringer per måned.

98 prosent av de spurte foreldrene har tilgang til en bil eller flere.

Totalt antall bompasseringer for denne gruppen blir  $54 * 1100 * 0,98 = 58\ 200$  passeringer

En reduksjon av passeringstak til 54 passeringer vil ifølge dette ikke ha en effekt.

En reduksjon av passeringstak til for eksempel 40 passeringer vil ha en minimal effekt. Antall gratis passeringer vil øke med  $14 * 1100 * 0,98 = 15\ 092$  passeringer (cirka 0,2 prosent av trafikken).

Den økonomiske effekten er på 90 mill. kr over 15 år. Dette kan inkluderes som et tiltak i kommunene.



## Tiltak med samlet effekt

Her blir det vist en samlet vurdering av flere kombinerte tiltak i følgende tabell:

Tabell 5:

Forutsetninger i prop. (el-bilandel 5 %)	Total brutto bompengainntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering
Basert på prop. Elbil (5 % elbil)	26,6	21,3
Halv takst for elbil + fjerne rushtidsavgift	22,3	17,6
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift	25,1	19,9
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift + kortere rushtidsperiode (7-9 og 15-16.30)	24,7	19,7
Halv takst for elbil + full rushtidsavgift	27,7	22,2

Forutsetninger i prop. med 20 % elbil	Total brutto bompengainntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering
Prop. uten takst for elbil (20 % elbil)	20,2	16,1
Halv takst for elbil + fjerne rushtidsavgift	19,8	15,6
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift	22,2	17,7
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift + kortere rushtidsperiode (7-9 og 15-16.30)	21,9	17,4
Halv takst for elbil + full rushtidsavgift	24,5	19,6



Prognosene / erfaring med elbilandel 20 %	Total brutto bompengeinntekter Mrd. 2018-kr	Gjennomsnitt inntekt per passering
Uten takst for elbil (20 % elbil)	15,1	12,5
Halv takst for elbil + fjerne rushtidsavgift	13,9	11,6
Halv takst for elbil + halvere rushtidsavgift	16,4	13,7
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift + kortere rushtidsperiode (7-9 og 15-16.30)	16,2	13,5
Halv takst for elbil + full rushtidsavgift	18,7	15,6

**Når forutsetningene fra proposisjonen er lagt til grunn:** En kombinasjon av halv takst for elbil og halvert rushtidsavgift reduserer inntektene fra 26,6 mrd. til 25,1 mrd. kroner.

Med en elbilandel på 20 prosent, vil et alternativ med halv takst for elbil, halvert rushtidsavgift og en halv time kortere rushtidsperiode om ettermiddagen øke inntektene fra 20,2 mrd. til 21,9 mrd. kroner. Høyere elbilandel bidrar til mer inntekter enn reduksjonen i rushtidsavgift.

**Når erfaringene på inntekter og trafikk så langt er lagt til grunn:** Prognosene gir 15,1 mrd. kroner i inntekter uten takst for elbil. Ved halv takst, halvert rushtidsavgift og kortere rushtidsperiode blir inntektene økt med 1,1 mrd. kroner.

Ved å innføre halv takst på elbiler og i tillegg beholde full rushtidsavgift, vil bompakken gi inntekter på 18,7 mrd. kr. Gjennomsnittlig inntekt pr. passering blir da 15,6 kr.



## Konsekvenser for porteføljen ved å fjerne eller redusere rushtidsavgift

### Oversikt over totaløkonomien i Bymiljøpakken

Bymiljøpakken består av bompengeneinntekter, statlige midler fra Nasjonal transportplan (NTP), statlige midler fra byvekstavtalen, samt fylkeskommunale MVA-midler. Kostnadene til prosjekt, drift av bomstasjoner og finansieringskostnader er samlet og vist i tabellen under. Alle prosjekt i porteføljen er lagt inn med sist rapporterte kostnadsanslag. Prognosene framover viser at det ligger an til lavere driftskostnader for bomstasjoner enn forutsatt i St.prop.

Tabell 6

	Basert på prop. 5 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prop. 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prognoser/erfaring med 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)
Sum bompengeneinntekter	26,6	20,1	15,1
Statlige midler NTP		3	
Statlige midler Byvekstavtalen		7,5	
Fylkeskommunal MVA-refusjon		1,5	
Gjenstående midler Jærenpakke 1		0,2	
<b>Totale inntekter</b>	<b>38,8</b>	<b>32,3</b>	<b>27,3</b>
Totale kostnader: Prosjekter, drift bomstasjoner og finansieringskostnader	36,4	36,4	33,8
Differansen (mrd. 2018-kr)	2,4	-4,1	-6,5



## Konsekvenser for totaløkonomien ved ulike kombinerte tiltak

Differanse/balanse mellom inntekter og kostnader, gitt ulike kombinerte tiltak, er vist i tabell under og er basert på gjeldende byvekstavtale.

Tabell 7

Differanse/balanse inntekter og kostnader (mrd. 2018-kr)	Basert på prop. 5 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prop. 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prognoser/erfaring med 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)
Dagens bompenggeopplegg	2,4	-4,1	-6,5
Halv takst for el-bil + fjerne rushtidsavgift	-1,9	-4,4	-7,7
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift	0,9	-2,0	-5,2
Halv takst for elbil + halvert rushtidsavgift + kortere rushtidsperiode (7-9 og 15-16.30)	0,5	-2,3	-5,4
Halv takst for elbil + full rushtidsavgift	3,5	0,3	-2,9

### Eksempel når erfaringene på inntekter og trafikk så langt er lagt til grunn:

Prognosene gir 15,1 mrd. kroner i inntekter uten takst for elbil. Med dagens bompenggeopplegg gir det en differanse på -6,5 mrd. kroner mellom inntekter og kostnader.

Ved å innføre halv takst på elbil og beholde full rushtidsavgift, vil differansen reduseres til -2,9 mrd. kr.



Ved å innføre halv takst for elbil samtidig som rushtidsavgift fjernes vil denne differansen øke til -7,7 mrd. kroner.

Ved halv takst for elbil, halvert rushtidsavgift og kortere rushtidsperiode blir differansen -5,2 mrd. kr.

### Andre tiltak som kan redusere differansen

Dersom andelen avskrevne passeringer holder seg på et nivå på 1 prosent eller lavere vil dette kunne redusere differansen med 1,5 mrd. kr, fra 6,5 mrd. kr til 5 mrd. kroner.

Dersom partene inngår en reforhandlet byvekstavtale i tråd med statens økonomiske tilbud fra 7,5 mrd. kroner til 10,5 mrd. kroner, vil differansen reduseres og under visse forutsetninger føre til økonomisk balanse i Bymiljøpakken.

Porteføljestyling i Bymiljøpakken og kostnadsreducerende tiltak kan redusere differansen.

Grafen under viser ulike kombinasjoner av tiltak og konsekvenser for totaløkonomien

Tabell 8

