



Bymiljøpakken

Status økonomi

Bymiljøpakken

Sekretariatet august 2019



Innledning

I styringsgruppemøtet 20. mai 2019 ble inntektsforutsetninger og erfaringer fra første halvår med drift i Bymiljøpakken gjennomgått. Det ble i etterkant av dette møtet sendt ut et notat, «Inntektsforutsetninger og erfaringer første halvår med drift i Bymiljøpakken», som redegjør for forutsetninger i Stortingsproposisjon 47 S (2016-2017) og erfaringene etter et halvt år med drift. Erfaringene viser at det ligger an til lavere bompengerinntekter enn det som var forutsatt i St.prop.

Reforhandling av byvekstavtalen pågår. En reforhandlet avtale vil kunne påvirke totaløkonomien i Bymiljøpakken.

Dette notatet gir en status for totaløkonomien i Bymiljøpakken basert på dagens bompengepopplegg, gjeldende byvekstavnale og Nasjonal transportplan 2018-2029. Notatet redegjør i tillegg for usikkerhet og muligheter i Bymiljøpakken.

Forbruk og budsjetterte midler per dags dato

Forbruk 2018

Bymiljøpakken startet opp 1. oktober 2018. Bymiljøpakken hadde i 2018 et totalforbruk på ca. 490 mill.kr, hvorav 216 mill. kr i statlige midler, 146 mill. kr i bompenger og 128 mill. kr i belønningsmidler.

I tillegg har Bymiljøpakken hatt et forbruk på 592,4 mill.kr. for prosjektene som var igangsatt i den forrige bompengoordningen, Nord-Jæren pakken (Jæren pakke 1).

Forbruket er nærmere omtalt i Årsrapport 2018.

Årsbudsjett 2019 og tertialrapport T1 2019

Styringsgruppen for Bymiljøpakken vedtok i mai 2018 et årsbudsjett for 2019 i tråd med gjeldende handlingsprogram 2018 -2021 og gjeldende byvekstavnale.

Årsbudsjett for 2019 er på cirka 1100 mill. 2018-kroner.



Status Sykkelstamvegen

Det er byggeaktivitet på Sykkelstamvegen på strekningen Asser Jåttensvei – Sandnes grense. I tillegg bygges samtidig kollektivfelt langs E39 Asser Jåttensvei – Solasplitten. Begge tiltakene finansieres med statlige midler fra Byvekstavtalen. Utfordringer med grunnnerv og sluttoppgjør har ført til at prosjektene kom i gang senere enn opprinnelig forventet. Mindreforbruk i 2018 ble overført til 2019, og det ligger an til at forventet mindreforbruk i år vil overføres til 2020.

Status Bussveien

Det pågår arbeid med prosjektering og grunnnerv for strekninger på Bussveien. Kostnadsgjennomgangen som ble gjennomført for prosjektet i 2018 medførte forsinket framdrift i arbeidet. I tillegg har prioritering av arbeid knyttet til regionreformen medført utfordringer for fremdriften. Det ligger an til et mindreforbruk på prosjektet i 2019. Det arbeides kontinuerlig med tiltak som kan iverksettes for å øke fremdriften. Prosjektet finansieres med delt finansiering mellom bompenger og statlige midler fra Byvekstavtalen. Mindreforbruk overføres til 2020.

Status mindre programområdetiltak

Det pågår bygge og prosjekteringsaktivitet på flere viktige mindre programområdetiltak knyttet til gående, syklende og bedre trafiksikkerhet. Det er utarbeidet en egen rapport som viser oversikt over ferdigstilte og planlagte programområdetiltak.

Rekvisisjoner for utbetaling til kommunale mindre programområdetiltak forventes først gjennomført mot slutten av året i hht. avtaler med hver enkelt kommune.

Drift kollektiv - belønningsmidler

Budsjettet som Rogaland fylkeskommune har vedtatt for 2019 gir følgende bruk av belønningsmidler:

- a) Økt rutetilbud: ca. 62 mill. kroner
- b) Takstsamarbeid: ca 10 mill. kroner
- c) Mobilitetsatsing: ca. 50 mill kroner
- d) Miljøvennlig ruteproduksjon, bussvei: ca. 15 mill kroner
- e) Teknologisk utvikling: ca. 8 mill kroner

Når det gjelder miljøvennlig ruteproduksjon og teknologisk utvikling ligger en foreløpig på et lavt kostnadsnivå ifht ambisjonsnivået, og en ønsker å øke disse beløpene betraktelig for å kunne innfri forventningene.

Totalt blir dette en bruk av belønningsmidler på ca 145 millioner kroner i 2019. Det har så langt vært nøktern pengebruk av belønningsmidlene, noe som har ført til et mindreforbruk og en overføring av midler fra 2016 og 2017. I tillegg kom ekstrabevilgningen på 180 mill kroner i september 2017, som har skapt et økonomisk handlingsrom. På grunn av overførte midler vil det være mulig å levere tjenester betalt med belønningsmidler til slutten av 2019. Tildelte belønningsmidler fra staten i 2019 er 100



mill.kr. i henhold til gjeldende byvekstavtale. Fra 2020 vil det være et prekært behov for friske midler for å fortsatt kunne levere tjenester på dagens nivå.

Det er ikke brukt bompenger til drift kollektiv.

Årsbudsjett 2020

Styringsgruppen for Bymiljøpakken har vedtatt årsbudsjett for 2020 i tråd med gjeldende handlingsprogram 2018 -2021 og gjeldende byvekstavtale.

Årsbudsjett for 2020 er på cirka 1330 mill. 2020 kroner bundne midler.

I tillegg er det lagt inn ubundne midler på cirka 705 mill. 2020 kroner. Basert på innspill fra partene er det prosjekt som, med forbehold om reguleringsplanvedtak og andre nødvendige avklaringer, kan være aktuelle for investering i 2020, men som ikke ligger inne i gjeldende handlingsprogram. Disse prosjektene kan gjennomføres med ikke bundne midler gitt et revidert handlingsprogram.

Årsbudsjettet viser at det i 2020 ligger an til 58 mill.kr i underfinansiering til drift kollektiv/belønningsmidler dersom gjeldende byvekstavtale legges til grunn.

Bompengeinntekter

Trafikk i bomstasjoner

Styringsgruppen har siden oppstart blitt oppdatert på trafikk gjennom bomstasjoner i Bymiljøpakken. Under vises en oppdatert oversikt måned for måned basert på tall fra Ferde AS.



Tabell 1 Trafikk i bomstasjoner

	Forutsetninger i Prop.47S	Oktober	November	Desember	Januar	Februar
Trafikk per døgn (ÅDT)	218 500	210 018	218 395	200 469	208 251	211 615
Inntekt per måned (mill.)	137,0	86,1	85,5	67,6	70,5	64,9
Gjennomsnitt inntekt per passering	21,0	13,2	13,0	10,9	10,9	11,0
Trafikk i rushtid	27,0 %	28,6 %	29,4 %	28,5 %	32,9 %	32,7 %

Gratis passeringer						
Elbilandel	5,0 %	13,2 %	14,2 %	14,2 %	14,5 %	14,8 %
Timesregel	10,0 %	20,5 %	20,5 %	20,9 %	19,9 %	20,6 %
Passeringstak	10,0 %	3,5 %	3,5 %	2,7 %	3,1 %	2,7 %
Avskrevet	3,0 %	3,9 %	3,2 %	4,2 %	4,0 %	3,1 %
Andre fritak*	0,0 %	3,0 %	2,9 %	2,7 %	2,9 %	2,9 %

	Forutsetninger i Prop.47S	Mars	April	Mai	Juni	Juli
Trafikk per døgn (ÅDT)	218 500	212 771	201 199	214 491	212 496	171 845
Inntekt per måned (mill.)	137,0	74,4	78,4	86,1	82,6	68,7
Gjennomsnitt inntekt per passering	21,0	11,3	13,0	12,9	13,0	12,9
Trafikk i rushtid	27,0 %	32,4 %	29,1 %	29,5 %	29,3 %	26,5 %

Gratis passeringer						
Elbilandel	5,0 %	15,5 %	16,1 %	16,6 %	16,7 %	15,6 %
Timesregel	10,0 %	20,4 %	21,6 %	21,1 %	21,4 %	21,0 %
Passeringstak	10,0 %	3,4 %	2,8 %	3,3 %	3,2 %	2,7 %
Avskrevet	3,0 %	2,6 %	0,6 %	0,6 %	0,4 %	..**
Andre fritak*	0,0 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %	2,8 %	2,9 %

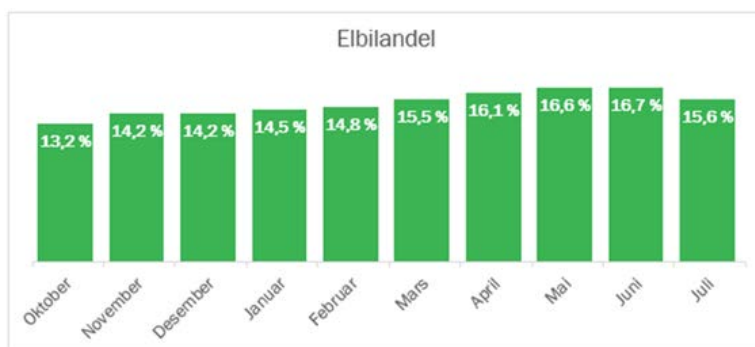
* Utrykningskjøretøy, forflytningshemmede, kollektivtransport i rute

** Under arbeid

Tallene viser at trafikken per døgn (ÅDT) og bompenginntektene, de første månedene med drift de fleste månedene har vært lavere enn forutsatt.

Andel trafikk i rushtid ser ut til å ha holdt seg relativt stabilt på 28-29 % i månedene det ble krevd inn rushtidsavgift. I månedene med tekniske problemer og uten innkreving av rushtidsavgift økte andelen til ca. 32 %.

Andelen gratis passeringer har vært høyere enn forutsatt. Det er spesielt økt elbilandel og økt bruk av timesregel som viser tydelig i tallene.





Se notat «Inntektsforutsetninger og erfaringer første halvår med drift Bymiljøpakken», for mer detaljert informasjon om avvik mellom forutsatte og faktiske gratispasseringer gjennom bomstasjonene.

Inntektsprognoser bompenger

Bompengeinntekter så langt i år (t.o.m. juni 2019) er det krevd inn 457 millioner kroner i bompenger. Prognoser fra Ferde AS viser at det forventes å ta inn 920 mill. 2018-kr (netto) i løpet av året.

Forventede årlige bompengeinntekter for år 2020, basert på prognosene fra bompengeselskapet Ferde AS, er 1058 mill. 2020-kroner.

Likviditetsbehov/Betalingsevne

Bymiljøpakken har pr. dags dato likviditet til å håndtere prosjektene som er planlagt gjennomført med bundne midler i 2019 og 2020. Dette er basert på innmeldt behov fra partene i Bymiljøpakken samt inntektsprognoser og tall fra Ferde AS. Partene har pr. første tertial T1 2019 ikke meldt om økonomiske og framdriftsmessige endringer av vesentlig betydning.

Et likviditetsbehov kan oppstå i 2021 dersom flere nye prosjekt skal igangsettes, som f.eks. prosjektene som er langt inn med ubundne midler i årsbudsjett 2020. Behov for eventuelt låneopptak må vurderes i arbeid med et nytt handlingsprogram for perioden 2020 – 2023.

Styringsgruppen har per dags dato ikke tatt opp lån til Bymiljøpakkens prosjekter.



Oversikt over totaløkonomien i Bymiljøpakken

Inntekter

Bymiljøpakken består av bompengerinntekter, statlige midler fra Nasjonal transportplan (NTP), statlige midler fra byvekstavtalen, samt fylkeskommunale MVA-midler.

Etter vedtak om Bymiljøpakken i 2014 (lokalt) og 2017 (Stortinget) har følgende endringer påvirket inntektssiden:

- Bompengerinntektene de første månedene er lavere enn forutsatt og inntektsprognosene for bompenger er nedjustert
- Partene har inngått en byvekstavnale som sikrer 7,5 mrd. 2018-kroner i perioden 2017-2023. Dette gjør at det statlige bidraget til Bymiljøpakken blir høyere enn forutsatt

Erfaringer så langt, basert på registrerte passeringstall i bomstasjonene etter oppstart 1. oktober og der vi har regnet med en elbilandel på 20 prosent, viser forventede totale brutto bompengerinntekter på 15,1 mrd. 2018-kroner i løpet av 15 år. Dette inntektsestimatet er basert på erfaringer fra kun ett halvt års drift, en periode der vi også hadde tekniske problemer.

Tabell 2 Totale inntekter i 15-års perioden

	Basert på prop. 5 % elbilandel (mrd. 2018 kr)	Basert på prognoser/erfaring med 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)
Sum bompengerinntekter	26,6	15,1
Statlige midler NTP		3
Statlige midler Byvekstavtalen		7,5*
Fylkeskommunal MVA-refusjon		1,5*
Gjenstående midler Jærenpakke 1		0,2
Totale inntekter		27,3

* Totalt statlig tilskudd og mva-refusjon drøftes i reforhandling av Byvekstavnale for Nord-Jæren



Kostnader

Prosjektporteføljen i Stortingsproposisjon 47S (2016-2017) representerer et regionalt kompromiss som var grunnlaget for fylkestingets vedtak om Bypakke Nord-Jæren (nå: Bymiljøpakken) i 2014. Det er forutsatt at porteføljen av prosjekt og programområder blir holdt uendret. Total kostnadsramme er på 32 mrd. 2018-kroner.

Alle prosjekt i porteføljen er lagt inn med sist rapporterte kostnadsanslag.

Tabell 3 Totale kostnader Bymiljøpakkens portefølje

	Kostnad pr. feb. 2019 (Mrd. 2018-kr)	Statlige midler (NTP)	Statlige midler (Byvekstavtale)	Bompenger/ Annen finansiering	Fylkeskommunal Mva-refusjon
Sykkelstamvegen	1,36		1,3		
Bussveien	10,8*		5,4*	5,4*	
Transportkorridor Vest rv 509 + fv. 409 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	
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	0,4			0,4	
Hillevåg-SUS/UIS	0,3			0,3	
E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt	1,9			1,9	
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt	0,6			0,6	
Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt	0,2			0,2	
Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt	0,1			0,1	
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	0,3			0,3	
SYKKEL	1,1			1,1	
GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	1,1			1,1	



ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT	1,1			1,1	
Drift kollektiv	3,3		0,8	2,6	
Planlegging Sandnes øst	0,1			0,1	
Totalt	32,0	3,0	7,5	21,5	
Ikke øremerkede midler					1,5*

* Totalt statlig tilskudd og mva-refusjon drøftes i reforhandling av Byvekstavtale for Nord-Jæren

I etterkant av vedtak om Bymiljøpakken i 2014 (lokalt) og 2017 (Stortinget) har det vært endringer som påvirker kostnadssiden:

- Prognosene framover viser at det ligger an til lavere driftskostnader for bomstasjoner enn forutsatt i St.prop. Årlige kostnader til innkreving og drift av bomstasjoner var forutsatt å være 173 mill. 2018-kroner. Erfaringer så langt viser at disse kostnadene ligger an til å bli redusert til cirka 57 mill. 2018-kroner
- Kostnader for bygging av bomstasjoner ble lavere enn forutsatt



Usikkerhet og muligheter

Generell usikkerhet

Med en varighet på 15 år er det knyttet en viss grad av usikkerhet både til inntekts- og kostnadssiden i Bymiljøpakken. Prosjekter kan få endrede kostnader og statlige bidrag/føringer kan endres gjennom reforhandling og/eller i Nasjonal transportplan (NTP). Denne usikkerheten skal håndteres gjennom porteføljestyring, årlig rullering av fireårige handlingsprogram og ved større reforhandlinger av avtalen.

Rentenivå, antall bompasseringer og elbilandel vil ha innvirkning på inntekspotensialet.

I følge St.prop. skal bompengetakstene evalueres og eventuelt justeres etter ett års drift, slik at forutsatt gjennomsnittstakst opprettholdes. Dette gir muligheter for økte bompengeinntekter.

Endring av takst og rabattsystemet i reforhandlet avtale

Flere tema blir diskutert i reforhandling av byvekstavtalen. Lokale parter har blant annet fått anledning til å gå gjennom endring av takst- og rabattsystemet. Forutsetninger for eventuelle endringer er balanse mellom inntekter og kostnader, nullvekstmålet samt enighet mellom partene. Innføring av halv takst for elbil vil gi økte inntekter. Redusert eller fjernet rushtidsavgift vil gi reduserte inntekter. I tillegg drøftes endring av innkrevingsretning på Bybrua i Stavanger samt økonomiske konsekvenser når Hundvågtunnelen, som en del av Ryfast, åpner. Dette kan føre til reduserte inntekter for Bymiljøpakken.

Partene har i forbindelse med reforhandling av avtalen mulighet til å gå gjennom porteføljen med tanke på å redusere kostnader eller ta ut prosjekt. I 2018 ble det gjennomført prosesser med kostnadsreducerende tiltak for Bussveien og de tre største riksvegprosjektene.

Muligheter for økte inntekter

Vurderingene i dette notatet er basert på erfaringer fra kun et halvt års drift og vi har brukt en elbilandel på 20 prosent. I dag er elbil-andelen på 16,7 prosent.

Tekniske problemer førte til pause i innkreving av rushtidsavgift i denne perioden.

Andelen gratis passeringer knyttet til ukjente og avskrevne passeringer lå i denne perioden på 7 prosent, noe som er et høyt nivå. Denne andelen gratis passeringer er lagt til grunn for estimatet på brutto bompengeinntekter på 15,1 mrd. kroner. Etter at rushtidsavgift ble gjeninnført viser tall fra Ferde AS at andelen ukjente og avskrevne passeringer er redusert til 0,5-0,6 prosent. Dersom vi legger 1



prosent avskrevne passeringer til grunn, betyr det at estimatet på brutto bompengerinntekter kan økes fra 15,1 mrd. kr til cirka 16,5 mrd. kroner.

Dersom halv takst for elbiler blir inkludert i dagens bompengelopplegg vil det øke inntektene med 3,6 mrd 2018-kroner.

Reforhandling av byvekstavtalen gir mulighet for økt statlig bidrag til Bymiljøpakken. Statens tilbud, som er lagt frem så langt i reforhandlingene av byvekstavtalen, har økt fra 7,5 til 10,5 mrd. Det er blant annet lagt opp til å øke programområdemidlene til riksveiltak (årlig gjennomsnitt økes til 17 prosent) og en dobling av belønningsmidlene, sammenliknet med gjeldende avtale. Tilbudet fra staten forutsetter at partene blir enige om en reforhandlet avtale i tråd med nullvekstmålet.



Økonomisk grunnlag for videre porteføljestyring og reforhandling

Tabell 4 Sammenstilling inntekter og kostnader

	Basert på prognoser/erfaring med 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)
Sum bompenginntekter	15,1
Statlige midler NTP	3
Statlige midler Byvekstavtalen	7,5
Fylkeskommunal MVA-refusjon	1,5
Gjenstående midler Jærenpakke 1	0,2
Totale inntekter	27,3
Prosjekter og tiltak	32,0
Drift bomstasjoner og finansieringskostnader	1,8
Totale kostnader	33,8
Differanse (mrd. 2018-kr)	-6,5

Gitt dagens bompengelopplegg, gjeldende byvekstavtale, Nasjonal transportplan 2018-2029, samt erfaringer fra første halvår med drift på Nord-Jæren, vil Bymiljøpakken være underfinansiert. I en reforhandlet byvekstavtale stilles det krav til balanse mellom kostnader og inntekter.



En differanse på 6,5 mrd. kroner vil eksempelvis kunne håndteres som følger:

- Innføring av halv takst for elbiler vil gi økte inntekter på 3,6 mrd. kroner. Dersom partene i tillegg blir enige om en reforhandlet byvekstavgift, som er i tråd med statens økonomiske tilbud fra 7,5 mrd. til 10,5 mrd. kroner, vil en få økonomisk balanse i Bymiljøpakken.
- Dersom innføring av halv takst for elbiler skal kombineres med reduksjon eller fjerning av rushtidsavgift, må en gjøre andre grep for å opprettholde økonomisk balanse.
- Porteføljestyling