

# Oppdatering økonomiske konsekvenser – rushtidsavgift

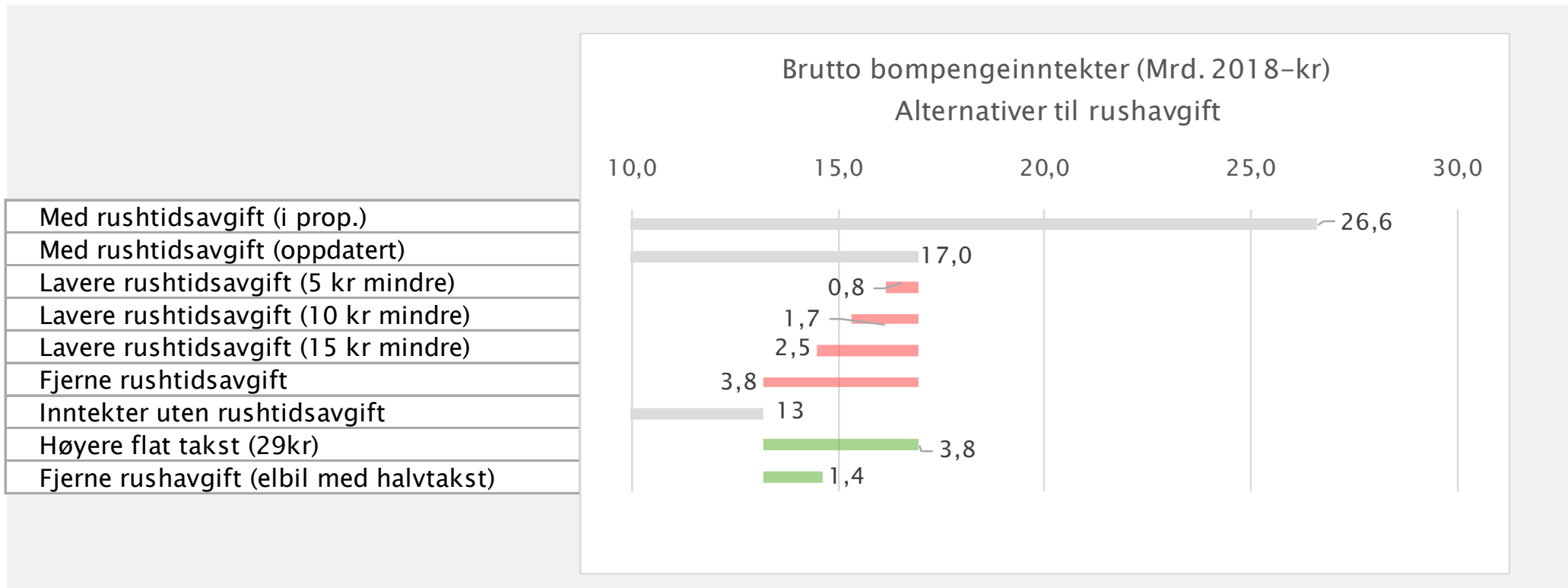
11.12.2018



## Bymiljøpakken

# Rushtidsavgift- effekt på inntekter

## Basert på trafikk i Oktober 2018



# Økonomiske effekter (basert på prop.)

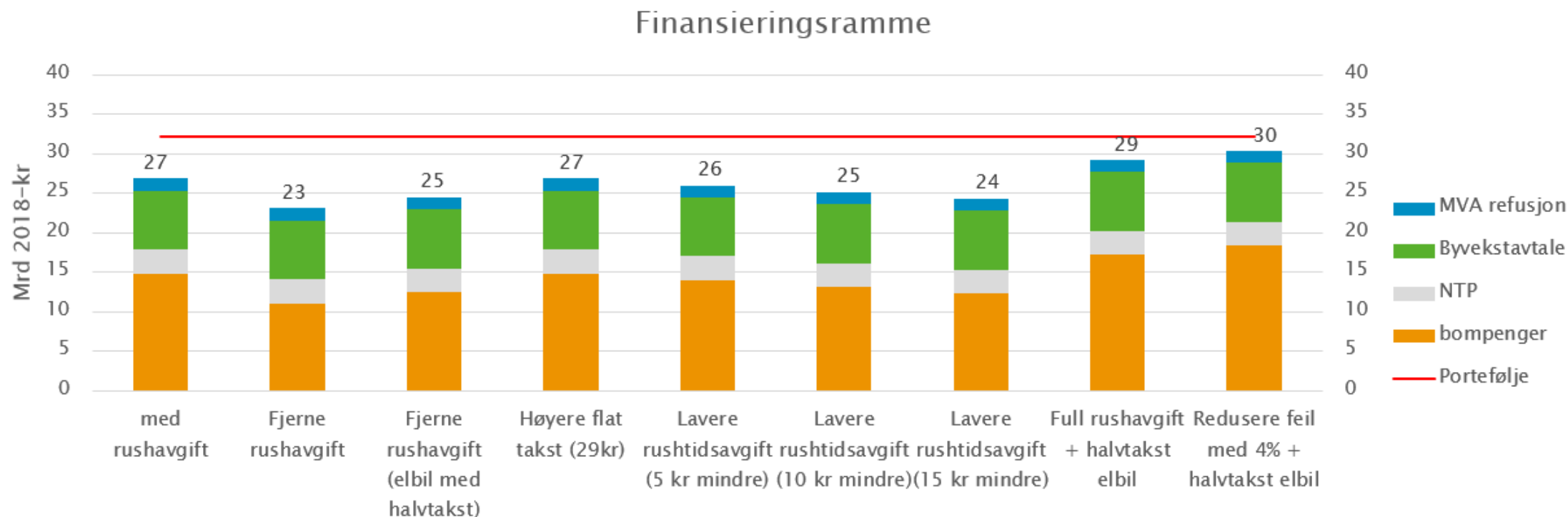
	Effekt på inntekter (mrd. kr) (prop.)	Forlenget tidsramme
Fjerne rushavgift	-5,6	4 år
Fjerne rushavgift (5% elbil med halvtakst)	-4,8 (halvtakst =0,8)	3,3 år
Høyere flat takst (29kr)	-	-
Lavere rushtidsavgift (5 kr mindre)	-1,2	0,7 år
Lavere rushtidsavgift (10 kr mindre)	-2,5	1,5 år
Lavere rushtidsavgift (15 kr mindre)	-3,7	2,4 år
4 kr mindre i rush + halvtakst elbil	-	-
Halvtakst elbil + flat takst (27,8kr)	-	-

# Økonomiske effekter (basert på trafikk i Okt.)

	Effekt på inntekter (mrd. kr)	Gjennomsnitts inntekt per passering (2018-kr)
Full rushtidsavgift	-9,6	14
Fjerne rushavgift	-13,4	11
Fjerne rushavgift (elbil med halvtakst)	-12 (halvtakst =1,4)	12,2
Høyere flat takst (46)	-	22
Lavere rushtidsavgift (5 kr mindre)	-10,5	13,4
Lavere rushtidsavgift (10 kr mindre)	-11,3	12,7
Lavere rushtidsavgift (15 kr mindre)	-12,1	12
Full rushtidsavgift + halv takst elbil	-7,3	16
Redusere feil med 4 % + halv takst elbil	-6,1	17,1
Halvtakst elbil + flat takst (41,5 kr)	-	22

# Konsekvenser på totalfinansieringsramme

## Basert på trafikk i oktober



- 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 47S.
- Fjerning av rushtidsavgift totalt vil bety en differanse mellom inntekter og utgifter (32,1 mrd. kroner) på cirka 9 mrd.kr.

# Konsekvenser på portefølje

Trafikk tall fra oktober viser lavere inntekter enn forutsatt. Hvis vi bruker dette som grunnlag for beregning vil total finansieringsramme være 5,2 mrd lavere enn utgifter med full rushavgift.

Total kostnadsramme på 32,1 mrd- kr  
Fortsatt usikkerhet i kostnader spesielt på prosjekter i tidlig planleggingsfase

Prosjekt	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Finansieringsrammer		
		Statlige midler (NTP)	Statlige midler (Byvekstavtale)	Bompenger
Sykelstamvegen	1,4		1,3*	
Bussveien	10,8		5,4	5,4
TKV (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
<b>Total prosjektkostnader</b>	<b>32,1</b>	<b>3,0</b>	<b>7,5</b>	<b>21,7</b>



# Bymiljøpakken

Kontakt: FYLL INN | Telefon: FYLL INN | Epost: FYLL INN | Nettside: [bymiljøpakken.no](http://bymiljøpakken.no)

# Forutsetninger i Prop. vs trafikk i Okt. 2018

	Forutsetninger i Prop. 47 S	Erfaring fra Oktober. 2018	Differanse
Total trafikk per døgn (ÅDT)	218 500	210 000	-4%
Inntekt per måned	147 mill.	87 mill.	-41%
Gjennomsnitt inntekt per passering	21 kr	13,4 kr	
Trafikk i rushtid	27%	29%	2%

## Gratis passeringer

Elbil andel	5%	13%	8%
Timesregel + passeringstak	20%	23,5%	3,5%
Svinn	3%	4%	1%
Andre fritak*	0%	3%	3%
Ukjent passering (feil/mangler i vegkantutstyret)	0%	4%	4%
% ikke betalende trafikk	28%	48%	20%

\*Utrykningkjøretøy, forflytninghemmede, kollektivtransport i rute

11.12.2018