



Statens vegvesen



Konsekvenser av lokalt forlik – Bymiljøpakken for Nord-Jæren

Styringsgruppen for Bymiljøpakken 2.10.19

Rapporteringer av tall

Benyttes for å følge opp byvekstavtalene (rapporteres årlig):

- Byindeks: måling som viser utviklingen i trafikk med lette kjøretøy. Utvalg av tellepunkter som gir et representativt bilde av trafikken
- Trafikkmengde (trafikkarbeid): alle kjørte km med personbil i avtaleområdet.

Benyttes for å følge den løpende utviklingen

- Tellepunkter: Ulike tellemålere for å måle trafikkmengden på en bestemt veg
- Bomsnitt: Den enkelte bomstasjon – her telles antall passeringer gjennom bomstasjonen

I notatet er følgende punkter belyst:

- Potensielle bompengainntekter med lokalt forlik
- Økonomiske konsekvenser av en eventuell tretimesregel
- Trafikkutvikling og oppnåelse av nullvekstmål

Forutsetninger

- Regjeringens bompengeforlik og det lokale forliket/skissen til endret bompengeopplegg er lagt til grunn
- Rushtidsavgiften er fjernet, dvs. flat takst over hele døgnet
- Elbil betaler halv takst etter rabatt
- Inntekter og nullvekstmål er beregnet fram til 2033



Foto: Stavanger kommune

Inntektpotensial bompenger

Bomtakter uten rushtidsavgift og med halv takst for elbil: inntektpotensial på mellom **10 mrd. og 13 mrd. kr** i perioden fra 2020 til 2033.

Beskrivelse – beregninger av inntektpotensial basert på et fast passeringstall	Forutsatt årlig vekst gjennom bomringen	Inntektpotensial bompenger (mill. kr)
1a) Lokalt forlik: Antall passeringer satt til 210 000 årlig, 20 % elbilandel 2020, 5 % tungbilandel, øvrige variabler basert på erfaringer hittil. Uten prisjustering av bomtakstene.	0 %	9 815
1b) Samme som 1a, med prisjustering av bomtakster	0 %	12 671
2a) Nullvekst: Antall passeringer satt til nullvekst (210 850 årlig), 20 % elbilandel 2020, 6 % tungbilandel, øvrige variabler basert på erfaringer hittil. Uten prisjustering av takstene.	0 %	10 187
2b) Samme som 2a, med prisjustering av bomtakster	0 %	13 126

Prisjustering

- I to beregninger (a) er det forutsatt at bomtakstene ikke prisjusteres
- I to beregninger (b) er det forutsatt at bomtakstene prisjusteres (etter takstvedtak godkjent av styringsgruppen).
 - I tråd med forutsetningene i bompengeproposisjonen
- Konsekvensen av å ikke prisjustere?
 - Takstene reduseres med om lag **30 prosent** fram mot 2033, målt i faste kroner
 - Inntektene blir 2-3 mrd. kr lavere
 - Det må mer kraftfulle tiltak til for å nå nullvekstmålet fordi trafikkavvisningen blir mindre



Gjennomsnittstakst og elbilandel

- I alle inntektsberegninger er det forutsatt at gjennomsnittlig inntekt per passering opprettholdes
 - Andelen elbiler er en kritisk faktor: jo mer denne øker, jo lavere blir inntektene per passering.
 - To prognosebaner for utviklingen av elbilandel: NB19 og NTP. Stor forskjell på de to utviklingsbanene.
- Konsekvensen av å holde grunntaksten på samme nivå selv om elbilandelen øker?
 - 1-2 mrd. kr lavere inntekter, forutsatt at begrensningen på å øke takstene for elbilene (til maks 50 prosent av fossildrevne biler etter rabatt) opprettholdes
 - Størrelsen på inntektstapet avhenger av hvor raskt elbilandelen øker, og av om takstene prisjusteres eller ikke

Hvorfor skal vi stole på inntektsberegningene når de ikke traff forrige gang?

- Trafikkberegningen som lå til grunn for proposisjonen traff relativt bra.
 - Avvik på 3-5 pst. oktober – desember 2018.
 - Avvik på 7-8 pst. april – august 2019.
- Finansieringsberegningen bommet
 - Avvik i gjennomsnittlig inntekt på 35 pst. i perioden april – august 2019.
 - Skyldes i hovedsak undervurdering av timeregelpasseringer og økt andel elbiler
- Finansieringsberegningene i proposisjonen hadde stor usikkerhet. Brukte historiske erfaringer fra andre pakker for å komme frem til fritaksfordeling.
- De nye beregningene bruker faktiske passeringstall og fritaksfordelingen fra bomringen etter at den ble satt i drift som grunnlag.
- Inntektsberegningene i notatet er basert på erfaringer, noe som gjør dem sikrere
 - men det vil alltid være en viss usikkerhet om framtidige utviklingstrekk

Økonomisk ramme Bymiljøpakken

Bompengeproposisjonen Bypakke Nord-Jæren - Prop. 47 S (2016-2017)

- Bompengeinntekter over en 15 års-periode: 21 mrd. 2016-kr (netto).
- Midler avsatt til E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene Harestad i NTP: 2 mrd. 2016-kr
- Byvekstavnale inngått i 2017 (etter proposisjonen): statlig bidrag på 7,5 mrd. 2016- kr.
- Inntekter totalt: 30,5 mrd. 2016-kr.

Beregnet økonomisk ramme for Bymiljøpakken – status i dag:

- Statlig tilbud i reforhandlingene: Om lag 10 mrd. 2017-kr
- Statlige midler avsatt til E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene -Harestad: 3 mrd. 2016-kr
- Bompengeinntekter over en 13-årsperiode: 8-13 mrd. 2019-kr (netto)
= Den økonomiske rammen for Bymiljøpakken er 21-26 mrd. 2019-kr over en 13-årsperiode. 3 mrd. kr lavere uten de to E39-prosjektene.
- I tillegg kommer økt statlig bidrag som følge av bompengeforliket (x mrd. kr)

Økonomiske konsekvenser av tretimesregel



Statens vegvesen

Mangler erfaringstall, grov beregning:

- Gitt at andelen reisende kl. 17-20 holder seg konstant: inntektstap på 40-60 mill. kr per år
- Gitt en forskyvning av reiser til tidsrommet 17-20: inntektstap på 60-90 mill. kr per år.
- Tretimesregel vil med all sannsynlighet gi trafikkvekst, men vi ikke beregnet effekten



Foto: Statens vegvesen

Trafikkutvikling fram mot 2033 og mulige tiltak for å nå nullvekstmålet

- Inngåelse av byvekstavtale betyr en forpliktelse til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk – også presisert i bompengeforliket
- Ved fjerning av rushtidsavgift må partene komme til enighet om kompenserende tiltak som sannsynliggjør måloppnåelse
- Byutredningen for Nord-Jæren:
 - Selv med rushtidsavgift og tiltakene i Bymiljøpakken er det ikke mulig å nå nullvekstmålet uten kompenserende tiltak
 - Fortetting
 - Parkeringsavgifter
 - Forbedret kollektivtilbud (reduuerte takster, økt frekvens)
 - Mobilitetstiltak
 - Hver og en av tiltakene er ikke tilstrekkelig, en kombinasjon er nødvendig



Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen

Resultater

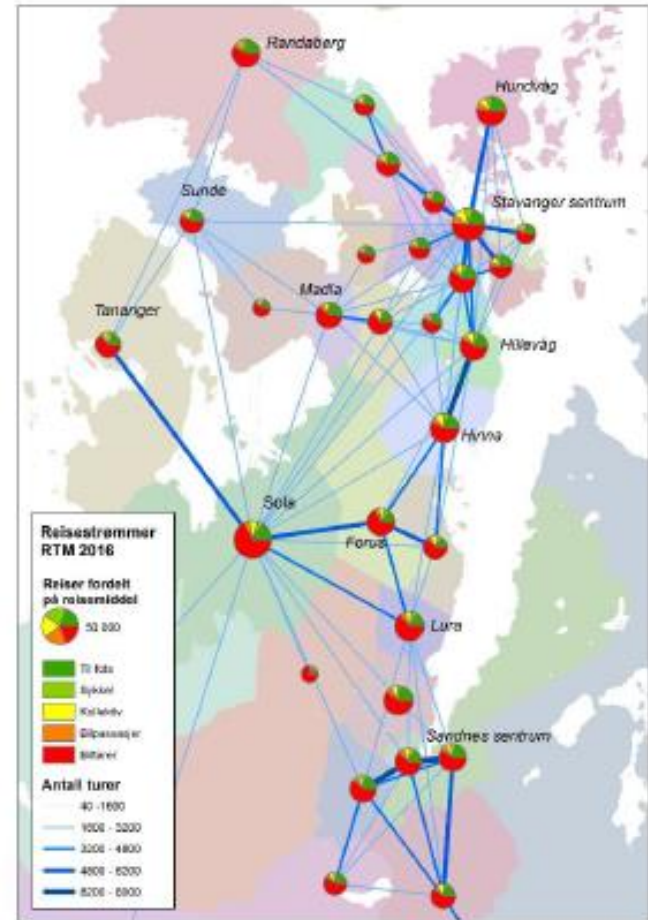
- Den årlige trafikkveksten forventes å være på mellom 0,8 og 1 % årlig dersom det ikke iverksettes tiltak utover tiltakene som er inkludert i dagens bymiljøpakke.

Trafikkberegning (RTM)	Pris-justering	Årlig trafikk-vekst	Passeringer i bomringen 2033
I a) Uten tiltak utover Bymiljøpakken	Nei	1.0 %	243 953
I b) Uten tiltak utover Bymiljøpakken	Ja	0.8 %	238 845
20% redusert kollektivtakst og 30% økt frekvens på Bussveirutene	Nei	0.9 %	241 384
20% redusert kollektivtakst og 30% økt frekvens på Bussveirutene	Ja	0.7 %	236 337
Doblet frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakstene og parkeringsrestriksjoner	Nei	0.4 %	228 989
Doblet frekvens på alle kollektivruter, halvering av kollektivtakstene og parkeringsrestriksjoner	Ja	0.2 %	224 236

- Trafikkveksten vil dempes noe med økt frekvens og reduserte kollektivtakster, men det er først med en kombinasjon av parkeringsrestriksjoner og sterk kollektivsatsing at veksten i antall passeringer nærmer seg null.
- Prisjustering av bomtakstene har betydning for å dempe trafikkveksten.

Kan vi stole på modellene?

- Modeller er alltid en forenkling av virkeligheten
- Sammenligninger med faktisk trafikkutvikling har vist at beregningene treffer relativt godt
- Erfaringsmessig fanger modellene opp effekter av større endringer, men vanskeligere å finne effekter av mindre tiltak – spesielt gange-/sykkeltiltak
- Målrettede mobilitetstiltak kan gi god effekt, som ikke fanges opp ved bruk av modeller – som hjem-jobb-hjem, mobilitetspåvirkning mv.



Reisestrømmer på Nord-Jæren, fordelt på transportmidler. 2016. Kilde: Byutredningen