



Statens vegvesen

Notat

Til: Forhandlingsutvalget for Bymiljøpakken

Saksbehandler: Kristian Bauge, Sigmund Solberg og Alberte Marie Ruud

Fra: Statens vegvesen Region vest og Vegdirektoratet

Tlf saksbeh.

Kopi til:

Vår dato: 12. november 2019

Inntekspotensial og trafikkberegninger som følge av det lokale forliket av 6. november 2019 – Bymiljøpakke Nord-Jæren

Hovedpunkter

- Bomtakter uten rushtidsavgift og med halv takst for elbil gir et netto inntekspotensial på mellom 9,3 mrd. og 10,7 mrd. kroner i perioden fra 2020 til 2033.
- Personbiltrafikken i bomsnittene er forventet å øke med mellom 0,8 og 1 % årlig uten andre tiltak enn å gjennomføre det som inngår i Bymiljøpakken. Det betyr at det må gjennomføres kompenserende tiltak for å nå nullvekstmålet når rushtidsavgiften fjernes.

Bakgrunn

Som følge av regjeringens bompengeforlik 23. august 2019 kom de lokale partene til enighet om en skisse for et endret bompengeopplegg for Nord-Jæren. Det lokale forliket ble presentert på en pressekonferanse med ordførerne og fylkesordføreren 4. september 2019. Et justert forlik ble presentert på møte i styringsgruppen for Bymiljøpakken den 6. november 2019.

Statens vegvesen har tidligere gjort beregninger og faglige vurderinger av det lokale forliket av 4. september (Styringsgruppen for Bymiljøpakken sak 45/2019).

I dette notatet har vegvesenet gjort beregninger av inntekspotensial og trafikkutvikling som følge av det lokale forliket av 6. november. I tillegg til det lokale forliket er Regjeringens bompengeforlik 23. august 2019 lagt til grunn.

I notatet har Statens vegvesen belyst følgende:

- Potensielle bompengeinntekter
- Trafikkutvikling og oppnåelse av nullvekstmål

Inntekspotensial og trafikkutvikling er beregnet fram til 2033.

Vi gjør oppmerksom på at beregningene er utført med kort tidsfrist. I det videre arbeidet med bompengeproposisjon må det gjøres ytterligere analyser og beregninger. Vi tar derfor forbehold om endringer i resultatene.

Inntekspotensial med lokalt forlik 6. november 2019

Forutsetninger

I beregningene av inntekspotensial er antall passeringer av personbiler gjennom bomringen forhåndsdefinert til et gitt tall. I disse beregningene har vi altså ikke forholdt oss til trafikkprognoser, men forutsetter at antall personbilpasseringer gjennom bomringen holder seg på samme nivå i hele perioden.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn i beregningene:

- Rushtidsavgiften fjernes
- Kr 22 i grunntakst i 2020, med prisjustering etter 2020
- 50 % betaling for nullutslippskjøretøy
- Innkrevingsretningen i bomstasjonen på Bybrua snus
- Bomstasjon på E39 ved Mosvannet flyttes slik at det ikke blir «hull» i bomringen når Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen åpnes.
- Nullvekst i antall passeringer med personbil gjennom bomringen, , dvs. at utgangspunktet for analysen er satt til 211 300 personbilpasseringer per døgn. Dette er gjennomsnittlig ÅDT i perioden uten rushtidsavgift (januar–mars 2019).
- Tungbilandel settes til 6 %, basert på tall fra Ferde
- Øvrige variabler (timeregel, månedstak og andre fritak) er satt slik de har vært i perioden uten rushtidsavgift (januar–mars 2019).

Vi har sett på tre ulike alternativer for gjennomsnittsinntekt per passering:

1. Gjennomsnittstakst opprettholdes gjennom hele innkrevingsperioden – dvs. at grunntakstene justeres i dersom gjennomsnittsinntekten per passering går ned.
2. Gjennomsnittstakst reduseres i takt med ventet utvikling i elbilandelen i Rogaland lagt til grunn i nasjonalbudsjettet for 2019 (NB19–banen) – dvs. at grunntakstene ikke justeres i takt med at andel nullutslippskjøretøy øker som prognostisert.
3. Gjennomsnittstakst reduseres forutsatt 40 pst. andel nullutslippskjøretøy i 2030 – samme som alternativ 2, men lavere prognose for utviklingen av elbilandel.

I gjeldende bompengepakke, basert på *Prop. 47 S (2016–2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland*, var det forutsatt bompengeinntekter på om lag 21 mrd. kr netto i en 15 års innkrevingsperiode. Vi gjør oppmerksom på at tallene som fremkommer i beregningene ikke er direkte sammenlignbare med bompengeinntektene i proposisjonen. I beregningene er det lagt til grunn at bompengeperioden løper fra 2020 til 2033, og at dette ligger fast i alle alternativer. Inntektene før 2020 er ikke med i analysen. For å sammenligne med proposisjonen må inntekten fra oktober 2018 til og med 2019 tas med. Dette er om lag 1,1 mrd. kr.

Resultater

Resultatene viser at forventet netto bompengeneinntekt ligger på mellom 9,2 og 10,7 mrd. kr avhengig av hvilken gjennomsnittstakst som ligger til grunn.

Tabell 1

Alternativ	Beskrivelse	Forutsatt årlig vekst gjennom bomringen	Inntektpotensial bompenger (mill. 2020-kr)
1	Gjennomsnittstakst opprettholdes gjennom perioden	0%	10 723
2	Gjennomsnittstakst reduseres i takt med NB19-banen	0%	9 321
3	Gjennomsnittstakst reduseres i takt med 40 pst. nullutslippskjøretøy i 2030	0%	9 824

I alternativ 1 har vi forutsatt at gjennomsnittstaksten per passering holdes på samme nivå i hele perioden selv med økende elbilandel. Det innebærer at grunntaksten må øke i takt med at andelen elbiler øker.

I alternativ 2 og 3 reduseres gjennomsnittstaksten i takt med to ulike prognoser for elbilandel, noe som innebærer at inntektpotensialet reduseres med hhv 1,4 og 0,9 mrd. kr.

Prognoser for trafikkutvikling 2018–2033 med lokalt forlik uten kompensere tiltak

Vi har beregnet trafikkveksten i avtaleområdet 2018–2033 med et bompengepoeplegg uten rushtidsavgift og innføring av halv takst på elbiler. Nullvekstmålet gjelder i hele avtaleområdet, men for enkelthets skyld har vi sett på utviklingen i antall passeringer gjennom bomsnittene i disse analysene.

Mens beregningene av inntektpotensial baserer seg på et fastsatt passeringstall gjennom bomringen, er beregningen av trafikkutvikling altså prognoser for utviklingen av trafikken, basert på forventet befolkningsvekst, økonomisk utvikling, utvikling i bilhold, transporttilbud osv.

Beregningene er utført med Regional Transportmodell (RTM) versjon 4.1.2. Følgende prosjekter er inkludert:

- Rv. 13 Ryfast (med Eiganestunnelen, Hundvågtunnelen og Ryfylketunnelen)
- Fv. 505 Foss–Eikeland–E39 Bråstein
- Bussveien
- E39 Rogfast
- Vendespor Ganddal
- E39 Sykkeltamveien

Rammene for denne analysen tillater ikke videre vurderinger knyttet til effektene av omlegging og ev. overføring av prosjektet E39 Smiene–Harestad til porteføljen til Nye Veier

AS. I denne analysen er det lagt til grunn at bomringen består, og trafikken gjennom bomsnittene er inkludert i trafikkberegningene.

Det er lagt til grunn en elbilandel i 2020 på 20 %. I beregningene er det videre tatt utgangspunkt i en framskrivning i samsvar med nasjonalbudsjettet for 2019 (NB19-banen), som gir en elbilandel på om lag 64 % for Rogaland i 2033.

Resultatene (tabell 2) viser at 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.

Tabell 2: Trafikkutvikling – Resultat fra transportmodell

Alternativ	Beskrivelse	Årlig trafikkvekst personbiler	Trafikk 2020	Trafikk 2033
1	Gjennomsnittstakst opprettholdes gjennom perioden	0,8 %	211 300	241 462
2	Gjennomsnittstakst reduseres i takt med NB19-banen	0,95 %	211 300	245 619
3	Gjennomsnittstakst reduseres i takt med 40 pst. nullutslippskjøretøy i 2030	0,9 %	211 300	244 225

Inngåelse av byvekstavtale betyr en forpliktelse til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Det økte statlige bidraget som følge av regjeringens bompengeforlik er betinget av at nullvekstmålet nås. Hensikten med beregningene av trafikkutvikling er å få et bilde av forventet trafikkvekst når rushtidsavgiften fjernes. Beregningen kan brukes som grunnlag for å vurdere hvilke kompenserende tiltak som må iverksettes for å sikre måloppnåelse. Vi har ikke gjort egne analyser av aktuelle virkemidler i dette notatet. Slike analyser er gjort i notatet om lokalt forlik av 4. september (sak 45/2019) og i byutredningen for Nord-Jæren.