



Statens vegvesen

Notat

Til:
Fra:
Kopi til:

Saksbehandler:
Tlf saksbeh.
Vår dato:

Felles timeregul ved overføring av E39-prosjektene i Bymiljøpakken til Nye Veier AS

Oppsummering

Det er teknisk sett mulig med en felles timeregul ved overføring av E39 Smiene–Harestad og E39 Hove–Ålgård fra Bymiljøpakken til Nye Veier AS. Men en slik løsning bryter med prinsippet om at det ikke skal forekomme kryssubsidiering, og medfører en del praktiske utfordringer knyttet til håndtering av månedstak og modell for hvilke av passeringene som skal være prisbestemmende (første eller dyreste passering). Statens vegvesen vil derfor ikke anbefale at det innføres felles timeregul. Dersom lokale parter likevel vurderer dette som aktuelt må det gjøres en grundig vurdering av konsekvensene ved en slik løsning før saken oversendes til lokalpolitisk behandling.

Bakgrunn

I regjeringens bompenggeavtale er det åpnet for overføring av E39 Smiene–Harestad og E39 Hove–Ålgård fra Bymiljøpakken til Nye Veier AS dersom de lokale partene ønsker det. I forhandlingsutvalget møte 13.11.19 signaliserte de lokale partene at muligheten for felles timeregul vil veie tungt i den lokalpolitiske beslutningen i denne saken. Statens vegvesen er bedt om å gi en vurdering av dette. Grunnet knapp frist gir vi i dette notatet en overordnet vurdering.

Muligheter for og konsekvenser av felles timeregul

Felles timeregul betinger at bomstasjonene tilhører samme operatør ID (samme prosjekt). Ved å bruke nivået under (subprosjekt) kan bomstasjonene grupperes og timeregul kan gjelde innenfor hvert subprosjekt. Teknisk sett er det altså mulig med felles timeregul dersom E39-prosjektene Smiene–Harestad og Hove–Ålgård overføres fra Bymiljøpakken til Nye Veier AS. Statens vegvesen vil imidlertid peke på to hovedutfordringer knyttet til en slik felles timeregul:

- 1) Felles timeregul bryter mot prinsippet om at det ikke skal forekomme kryssubsidiering mellom prosjekter*

Et viktig prinsipp innen bompengesektoren er at det ikke skal forekomme kryssubsidiering mellom prosjekter. Bilistenes betaling skal gå til det prosjektet som benyttes. Systemet for

bompengeinnkreving er bygget opp for å ivareta prinsippet om at det ikke skal forekomme krysssubsidiering mellom prosjekter.

Det er likevel slik at det i proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren åpnes for felles timeregul mot en av bommene på Ryfast (Hundvågtunnelen). Dette er en villet krysssubsidiering som betyr at bilistene i bypakka er med på å finansiere Ryfast.

2) Det er en utfordring å utarbeide en rettferdig og enkel modell for inntektsfordeling mellom prosjektene som samtidig er forståelig for bilistene.

En slik ordning med koblinger mellom timeregul/månedstak og forskjellige utbyggingsprosjekt skaper vil gi flere utfordringer:

- Endringer underveis: Forskjellig nedbetalingstid på prosjektene vil medføre endringer underveis, noe som vil bety at oppfølgingen blir komplisert. Det må utarbeides gode kontrollsystemer for å sikre at inntektsfordelingen blir som avtalt.
- Fordelingsvirkninger: Noen kunder kan komme dårligere ut alt ettersom kombinasjoner av om første/dyreste passering skal belastes. Ved stor forskjell i takst mellom bomstasjonene bør alltid prinsippet være at dyreste passering belastes, men dette øker på en annen side risikoen for krysssubsidiering
- Beregning av månedstak: Her kan også noen komme dårligere ut enn i dag på de eksisterende stasjonene.
Inntektsprognosene vil ha større feilmarginer jo flere ukjente variabler (kombinasjoner av timeregler, månedstak) som tas i bruk.
- Kommunikasjon til publikum: det blir utfordrende å kommunisere overfor publikum hvilken pris som til enhver tid gjelder innenfor timeregelen.
- Økte administrative kostnader både når det gjelder behandling av kundeforespørsler og manuell fordeling av inntekter og kostnader.