
Til: Regionrådet i Nordhordland

Frå: Vestland fylkeskommune, avd. Infrastruktur og veg

Utgreiing av 3-timars regel m.v

Bakgrunn

Regionrådet i Nordhordland har bedt Vestland fylkeskommune om å utgreie ein 3-timarsregel i Nordhordlandspakken, fortrinnsvis med tanke på ettermiddagstid når born skal til og frå fritidsarrangement m.v. internt i kommunen. Vidare ber regionrådet om at Vestland fylkeskommune om å vurdere ein samordning av innkrevjing av bompengar i Bergensområdet. Det vert her gjort greie for dei to spørsmåla.

3-timarsregel Nordhordlandspakken

I Prop. 156 S (2016-2017) *Finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland* er det føresett bruk av timesregel. Med føresett timesregel vart det i dette grunnlaget rekna med at om lag 48 % av trafikken er betalande trafikk. Ved å innføre ein 3-timars regel vil føresetnadane for bompengepakken bli såpass endra at det vil stride i mot føresetnadane i Prop. 156 S (2016-2017). Det er ikkje i bruk 3-timars regel eller noko tilsvarende andre stader i landet. Dersom Regionrådet i Nordhordland likevel ønskjer ein 3-timars regel er det nødsynt å ha ein dialog mot Myndighet og regelverk i Vegdirektoratet. Ein slik endring vil krevje både ny lokalpolitisk behandling og stortingsbehandling.

Trafikkgrunnlag

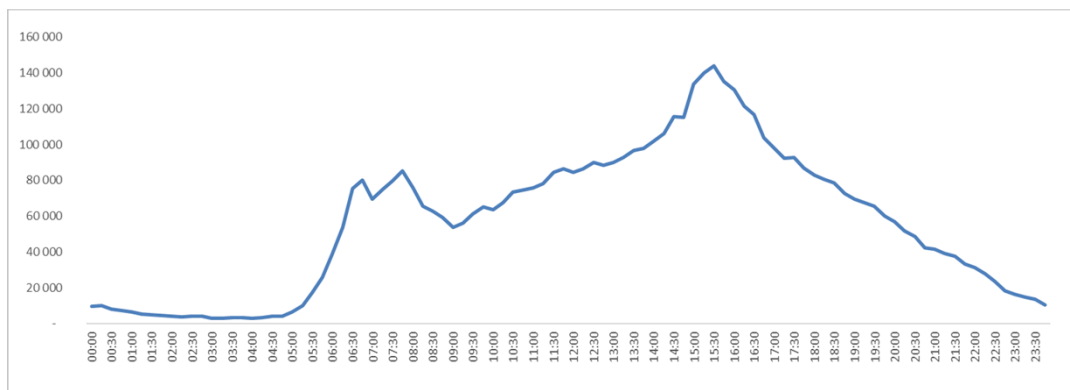
Bompenge innkrevjinga i Nordhordlandspakken hadde oppstart 1. desember 2019. Tidsperioden for å evaluere trafikkgrunnlaget er difor veldig kort. Nordhordlandspakken skal i følge «Veilederen i bompengesaker»¹ kapittel 6.5.2 evaluerast etter eitt til to års drift. Først då vil drifta av bompengeinnkrevjinga vise rett bilete på trafikkvolum og fordeling på takstgrupper, takstklassar og ulike fritaks- og rabattordningar vere kjent.

Våren 2020 har vore prega av reduksjon i trafikkgrunnlaget grunna Covid-19 innverknader. For dei 5 første månadane i 2020 viser ein gjennomsnittleg ÅDT på 35 900 passeringar. Dersom ein korrigerer desse tala for Covid-19 innverknader (og ekskluderer mars og april), viser det ein gjennomsnittleg ÅDT på 38 700 passeringar.

Dette er brutto passeringar, før ein tar omsyn til fritakspasseringane. Fram til og med mai 2020 viser ein fritaksandel på 42 % av passeringane. Prognosane for 2020 viser ein lågare betalande ÅDT enn kva som var forventa oppnådd då Nordhordlandspakken vart behandla i Stortinget. Når ein tek omsyn til fritakspasseringane er forventa betalande ÅDT for 2020 21 100 passeringar. Jamfør trafikk- og inntektsgrunnlaget i Prop. 156 S (2016-2017) var denne forventa å vere 24 500 i 2020.

¹ https://www.autopass.no/_attachment/2746692/binary/1353081

Figur 1 viser ein døgnoversikt for passeringar i Nordhordlandspakken hittil i 2020. På morgonen er passeringane fordelt mellom kl. 06.00 til kl. 08.00, medan på ettermiddagen er det ein høgare topp rundt kl. 16.00.



Figur 1 Døgnoversikt for passeringar i Nordhordlandspakken januar-mai 2020

Ved å summere trafikkdata får vi at ca. 15 % av trafikken hittil i 2020 var i perioden frå kl.17.00 til kl.20.00 måndag til fredag. Det vil sei om lag 1,7 millionar passeringar årleg (dersom trafikken er om lag som i månadane januar-mai resten av året). Som tidlegare nemnt er ein stor del av trafikken fritakspasseringar. Trafikkdata hittil i 2020 viser at om lag 34% av passeringane har fritak grunna timesregel. Dette utgjør 1,9 millionar passeringar for januar til mai i 2020, og 4,5 millionar passeringar årleg.

For å utgreie ein 3-timersregel har vi gjort forenkla analyser. Vi har ikkje oversikt over kor mange køyretøy som vil komme under ein 3-timersregel, og då heller ikkje kor mange passeringar dette vil utgjere. Vi har difor lagt til grunn same fordelingssats for timeregel (34 %) for ein 3-timers regel. Vi har føresett at ein slik regel berre skal gjelde måndag til fredag, og i tidsrommet frå kl.17.00 til kl.20.00. Dette vil då utgjere 550 000 fleire fritakspasseringar årleg. Årleg vil då om lag 5 millionar av passeringane i Nordhordlandspakken få fritak grunna timesregel (inkludert 3-timersregel). Dette utgjør 38 % av totale passeringar.

Vi gjer oppmerksom på at dette er forenkla analyser. Nokre av passeringane i tidsrommet kan allereie ha fått fritak grunna månadsregel. Vi har heller ikkje skilt passeringar i ulike køyretøy. Vidare veit vi heller ikkje korleis ein slik fritaksordning vil innverke på trafikkmønsteret, og om det vil føre til auka eller redusert trafikk, då vi ikkje har moglegheit å legge dette inn i den regionale trafikkmodellen, RTM. Men vi vil påpeike at det kan vere sannsynleg at ein oppleve ei forskyving i trafikken som følgje av innføring av ein 3-timersregel. Fleire som har mange ærend på dagtid, vil kanskje forskyve desse til ettermiddag. Trafikantar har tidlegare vist stor evne til å tilpasse seg til timesregel og andre rabattordningar. Ofte i større grad enn ein har førespøla.

Inntektsgrunnlag

Perioden januar til mai 2020 viser ei brutto inntekt i Nordhordlandspakken på om lag 50 millionar kroner. Basert på desse tala kan ein for 2020 forvente ei brutto inntekt på 121 millionar kroner. Det er henta tal frå Ferde som syner fordeling av passeringar. Tabell 1 viser at berekna gjennomsnittsinntekt per passering hittil i 2020 er 11 kroner.

Tabell 1 Gjennomsnittsinntekt per passering januar-mai 2020

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	94 %	6 %
Rabatt	20 %	0 %
Med AutoPASS-brikke	44 %	0 %
Utan AutoPASS-brikke	7 %	99 %
Nullutslepp med AutoPASS-brikke	10 %	0 %
Timeregel	34 %	0 %
Månadstak	4 %	0 %
Svinn	2 %	1 %
Andel	100 %	100 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	20 kr	16 kr
Takstgruppe 2	32 kr	
Nullutslepp	20 kr	8 kr
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		9 kr
Snitt takstgruppe 2		32 kr
Snittinntekt per passering		11 kr

Innføring av ein 3-timars regel vil gje ein auke i fritakspasseringar. For å kunne oppretthalde gjennomsnittsinntekta til Nordhordlandspakken må ein då enten redusere porteføljen (grunna lågare inntekter), eller auka takstane.

Tabell 2 viser at snittinntekta per passering vil bli redusert til 10 kroner ved innføring av ein 3-timarsregel. Vi anslår at dei årlege inntektene då vil bli redusert med 8 millionar kroner. For å kunne oppretthalde økonomien i prosjektet må ein då redusere kostnadane tilsvarande.

Tabell 2 Gjennomsnittsinntekt alt. 1 reduksjon i inntekter

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	94 %	6 %
Rabatt	20 %	0 %
Med AutoPASS-brikke	40 %	0 %
Utan AutoPASS-brikke	7 %	99 %
Nullutslepp med AutoPASS-brikke	10 %	0 %
Timeregel	38 %	0 %
Månadstak	4 %	0 %
Svinn	2 %	1 %
Andel	100 %	100 %
Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	20 kr	16 kr
Takstgruppe 2	32 kr	
Nullutslepp	20 kr	8 kr
Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		8 kr
Snitt takstgruppe 2		32 kr
Snittinntekt per passering		10 kr

Eit andre alternativ er å auka takstane for alle trafikantane. Tabell 3 syner at om ein aukar taksten for takstgruppe 1 med 2 kroner til 22 kroner, vil ein klare å oppretthalde same gjennomsnittsinntekt som før innføring av ein 3-timars regel.

Tabell 3 Gjennomsnittsinntekt alt. 2 auke takst

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Del av trafikken	94 %	6 %
Rabatt	20 %	0 %
Med AutoPASS-brikke	40 %	0 %
Utan AutoPASS-brikke	7 %	99 %
Nullutslepp med AutoPASS-brikke	10 %	0 %
Timeregel	38 %	0 %
Månadstak	4 %	0 %
Svinn	2 %	1 %
Andel	100 %	100 %

Takstar	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	22 kr	18 kr
Takstgruppe 2	35 kr	
Nullutslepp	22 kr	9 kr
 Snitt takstgruppe 1 inkl. nullutslepp		9 kr
Snitt takstgruppe 2		35 kr
Snittinntekt per passering		11 kr

Vi vil gjere oppmerksom på at andre trafikantar tilhøyrande Nordhordlandspakken må betale ein høgare kostand for å subsidiere trafikantar som køyrer på ettermiddagen.

Samordning av innkrevjing av bompengar i Bergensområdet

Det er ikkje utdjupe nærare kva ein meiner med samordning av bompengepakkane. Vi føresett difor at dette gjeld innføring av felles timesregel mellom bompengepakkane i Bergensområdet.

Bompengeinnkrevjinga til Nordhordlandspakken og Bypakken i Bergen er styrt av kvar sine stortingsproposisjonar, Prop. 156 S (2016-2017) *Finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland* og Prop. 11 S (2017-2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*. Dersom ein skal vurdere ein samordning av innkrevjing av bompengar mellom Nordhordlandspakken og Bypakken i Bergen vil dette krevje ein ny stortingsbehandling. Dette kan tidlegast skje i samband med revisjon av ein ny byvekstavtale, i 2021. Dette må i tilfelle godkjennast av det enkelte kommunestyret, samt fylkestinget.

Dersom desse to bompengepakkane skal samordnast må ein ta stilling til om dei skal fortsette å vere to ulike bompengepakkar eller om dei skal slåast saman til ein felles bompengepakke.

I det første tilfellet vil dette vere ein av dei få plassane i Noreg kor det er ei samordning mellom bompengepakkar. Det vil vere nødvendig med ein fordelingsnøkkel mellom bompengepakkane, og det må greiast ut kven av partane som skal bere det økonomiske tapet. Vi gjer merksam på at ei samordning mellom pakkane kan vere i strid med forbodet mot kryssubsidiering mellom bompengepakkar.

Ein anna måte å forstå samordning av bompengepakkane er at ein slår i saman desse to bompengepakkane til ein felles bompengepakke. Vi gjer då merksam på at om Nordhordlandspakken blir samanslått med Bypakken i Bergen er det naturleg at andre nærliggande bompengepakkar ønskjer det same.

Ein konsekvens av samanslåing eller samordning av bompengepakkane vil kunne føre til svekka inntektsgrunnlag. Det kan då verte naudsynt å enten redusere prosjektporteføljen eller å auke takstnivået for å kompensere for dette. Intensjonen mellom dei to bompengepakkane er også ulike. Nordhordlandspakken har inne ei trafikkauke i sine finansieringsmodellar, medan bomringen i Bergen også er eit trafikkregulerande tiltak, i den forstand at den skal avgrense biltrafikken og få folk til å velje andre transportformer.