



Rushtidsavgift i Kristiansand??

Sjefsingeniør Hilde Gulbrandsen,
Teknisk direktørs plan- og utredningsstab

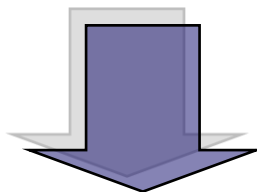
**Proessen mot
realitetsbehandling
av rushtidsavgift i en
mellomstor norsk region**



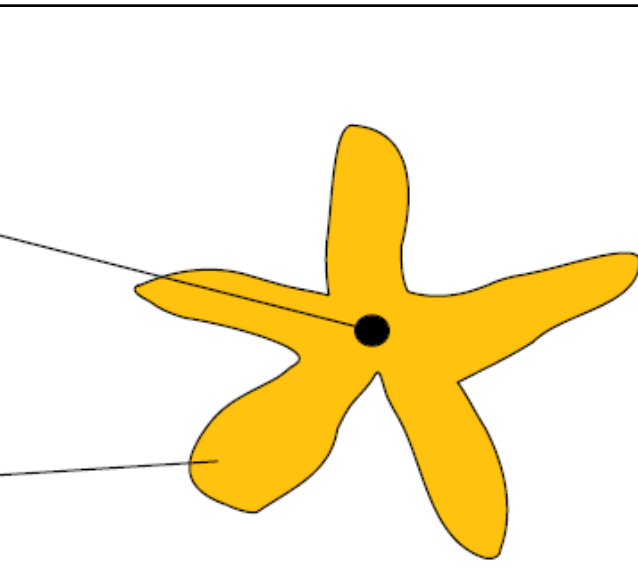
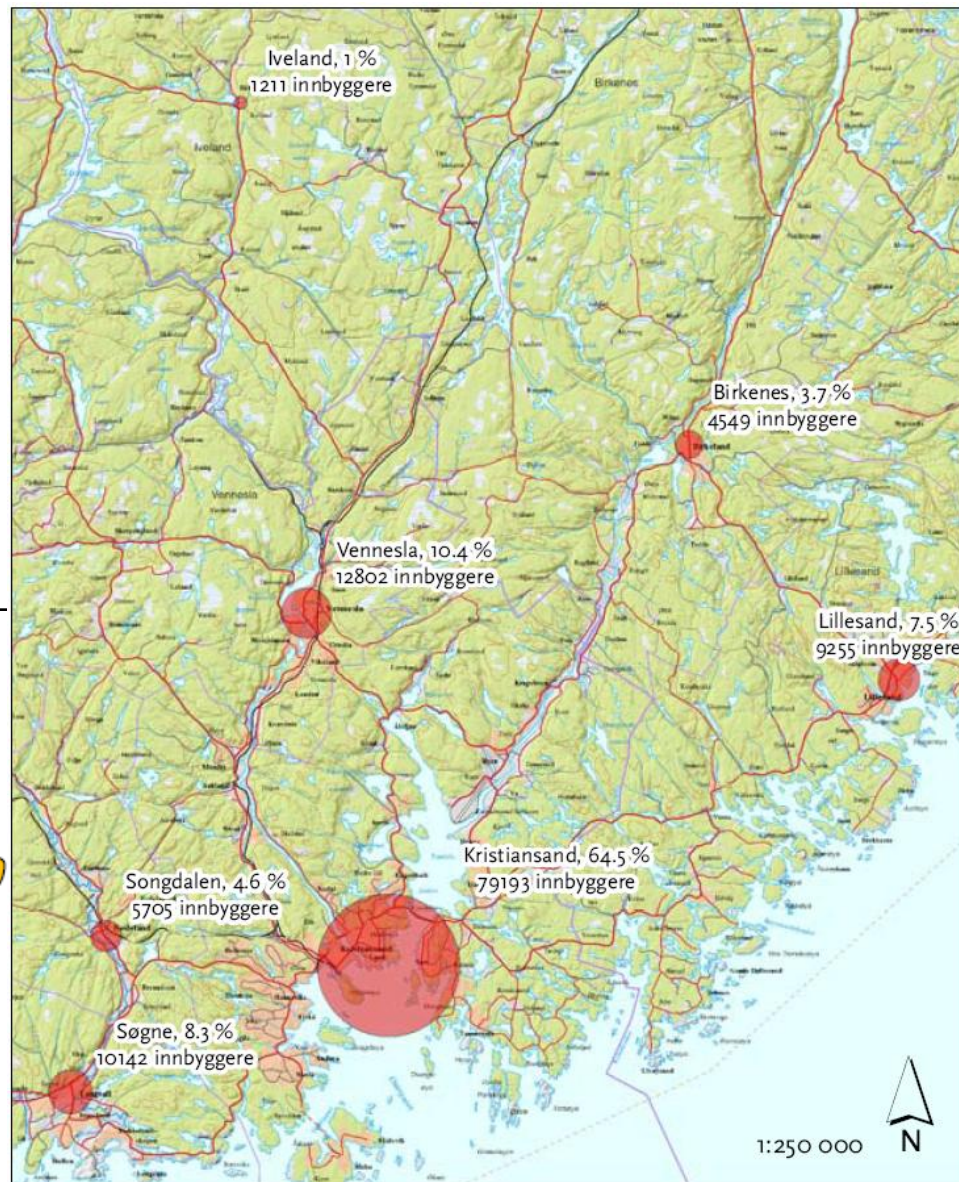


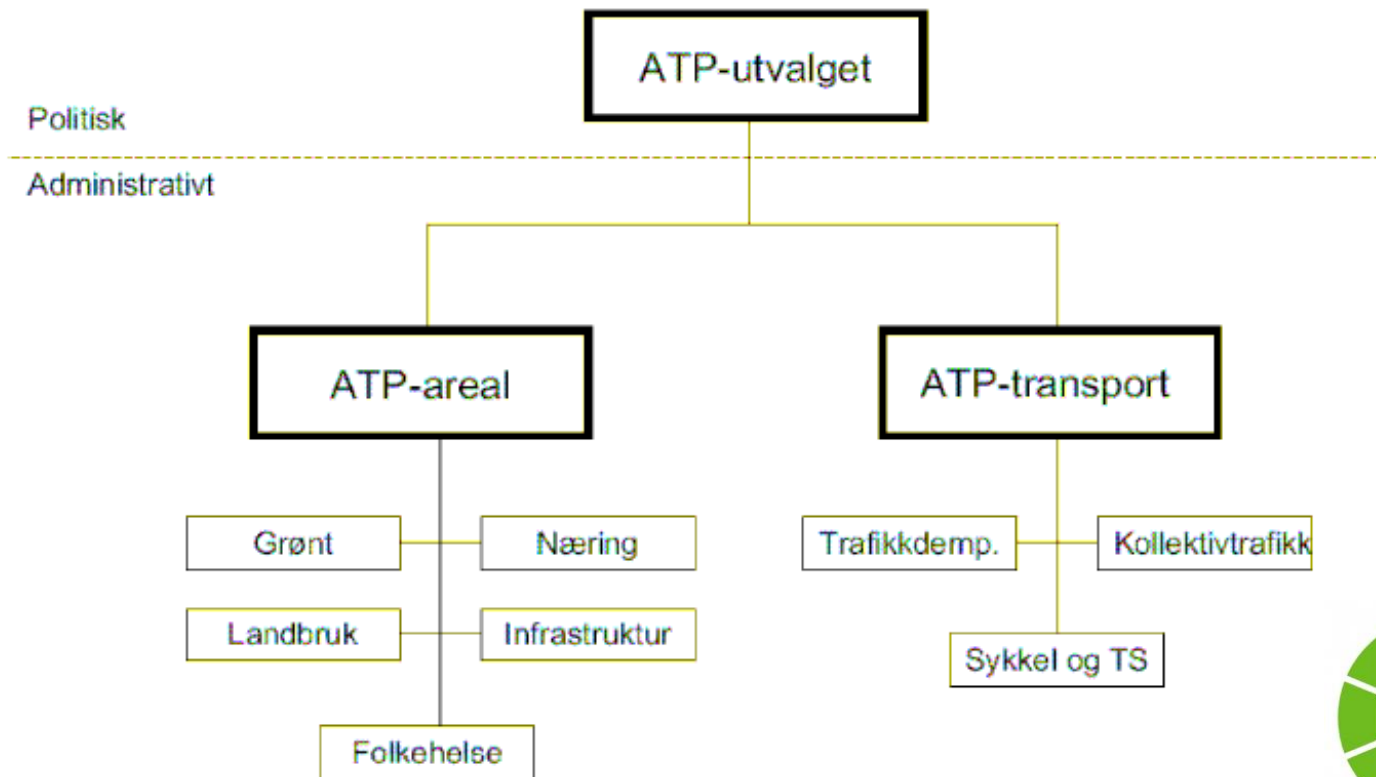
Birkenes • Iveland • Kristiansand • Lillesand • Songdalen • Søgne • Vennesla

KNUTEPUNKT SØRLANDET



AREAL-OG TRANSPORTPROSJEKTET
Kristiansandsregionen







Prosess

- ATP-samarbeidet fikk i vår brev fra Navarsete om sammenhengen belønningsmidler og måloppnåelse, også på restriksjoner
- ATP bestiller utredning om rushtidavgift nesten umiddelbart
- Urbanet utreder, inkludert analyserer spørreundersøkelse
- ATP sender utredning på høring høsten 2008
- 22 private og offentlige instanser kommer med høringsuttalelser
- ATP-utvalget forhandler fram en anbefaling til Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune som "vertskap" for en eventuell rushtidsavgift.
- Kristiansand kommune begynner behandlingen i dag, med gruppebehandling



KRISTIANSTAD
KOMMUNE

Urbanet Analyse

Rapport

07 | 2008

Bård Norheim,
Alberte Ruud
Tom N. Hamre

UA

Rushtidsavgift i Kristiansand?

En utredning om effekter på bil- og kollektivtrafikken og
konsekvenser for ulike grupper



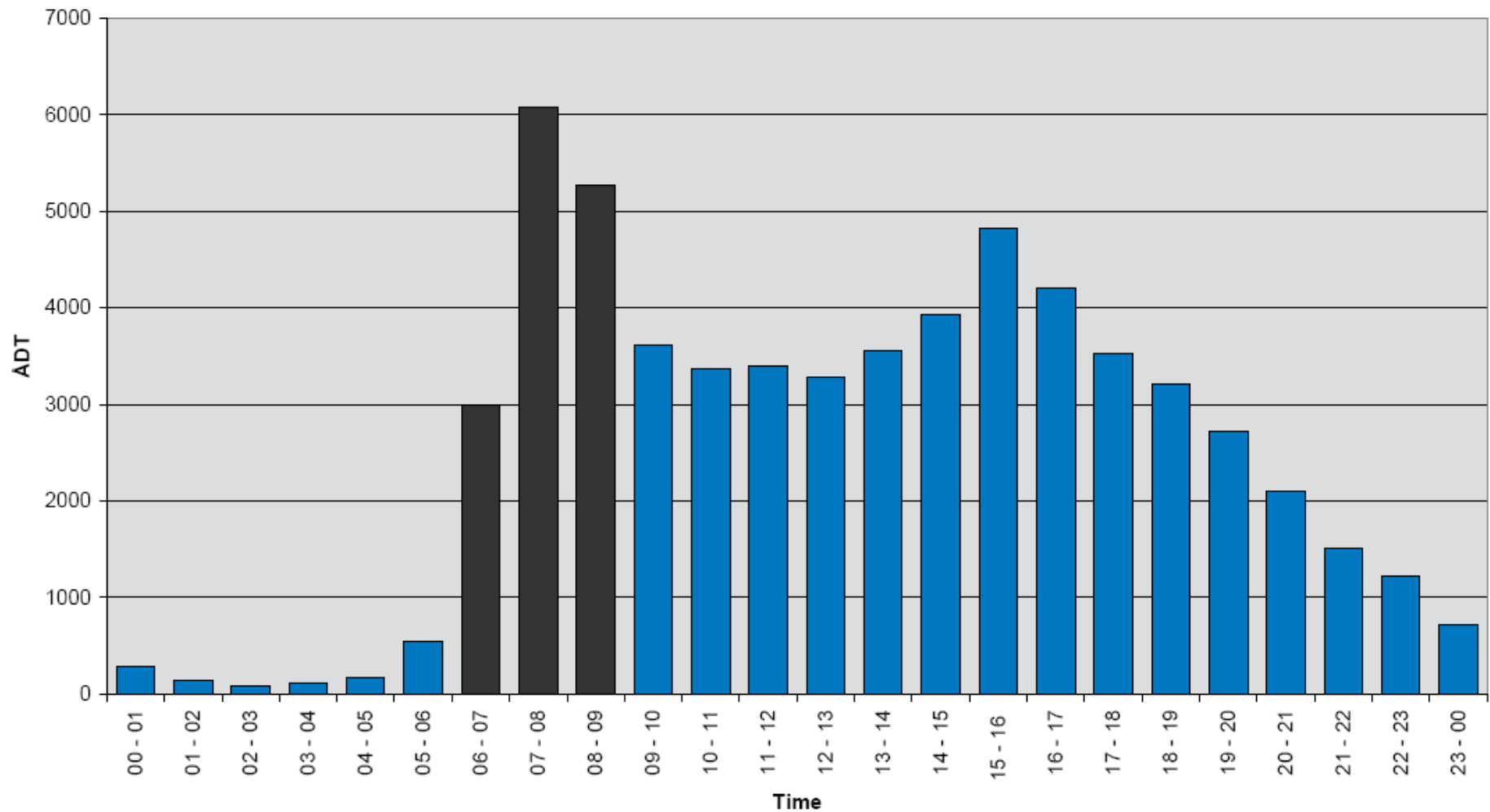
Mål

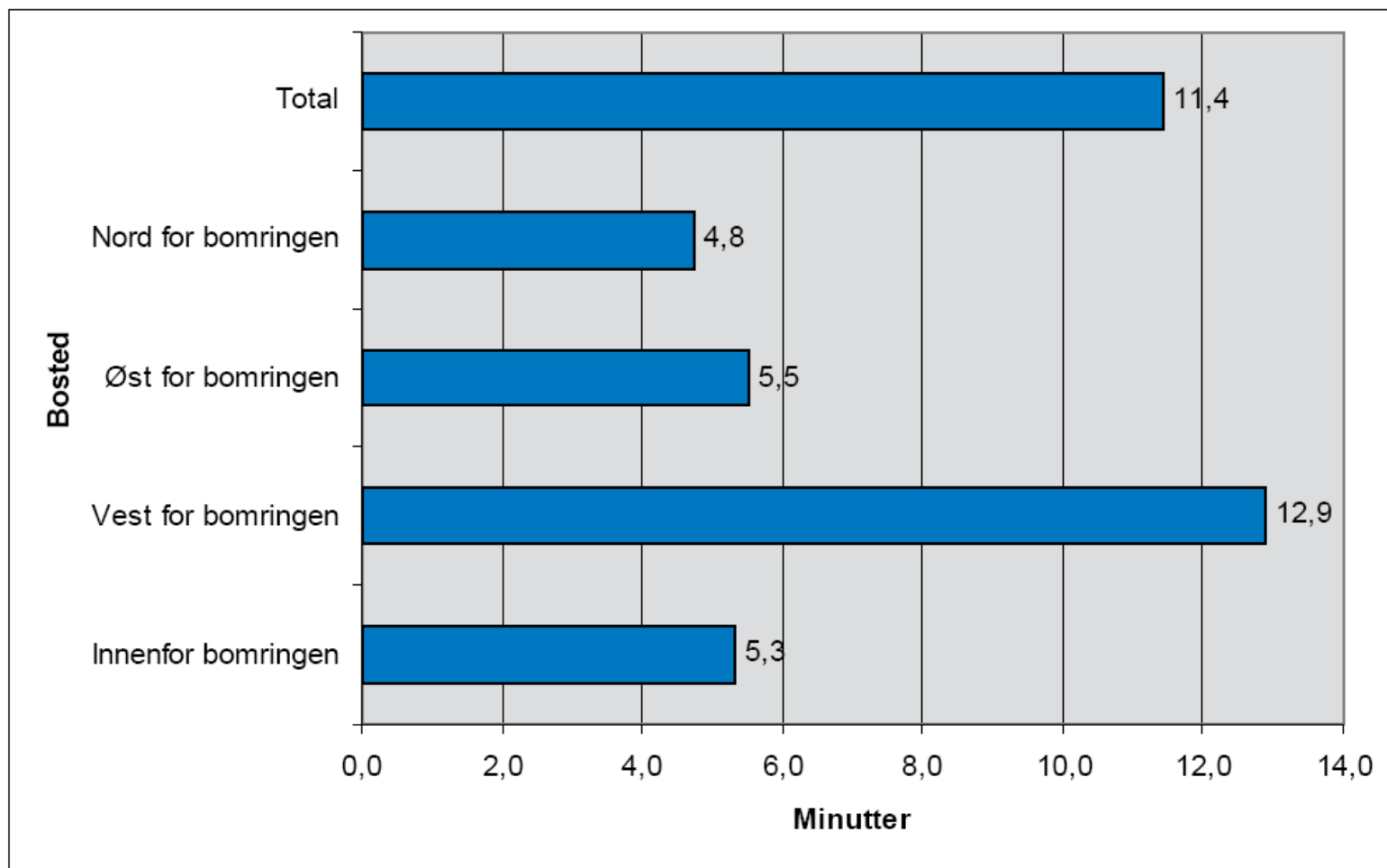
Målet med å innføre rushtidsavgift er å dempe biltrafikken og stimulere miljøvennlig transport for å redusere klimautslippet, forbedre byluften og forbedre trafikksituasjonen i byen. Målsettingen er å få bedre fremkommeligheten i rushtiden slik at en kan få en mer velfungerende trafikkavvikling i byregionen. Bedre fremkommelighet vil både være nyttig både for næringslivet og for de som må bruke bil til og fra jobb.

1. Analyse av data fra lokal spørreundersøkelse
2. Studietur til Stockholm
3. Litteratursøk og erfaringsinnhenting
4. Alternative innretninger av en avgift

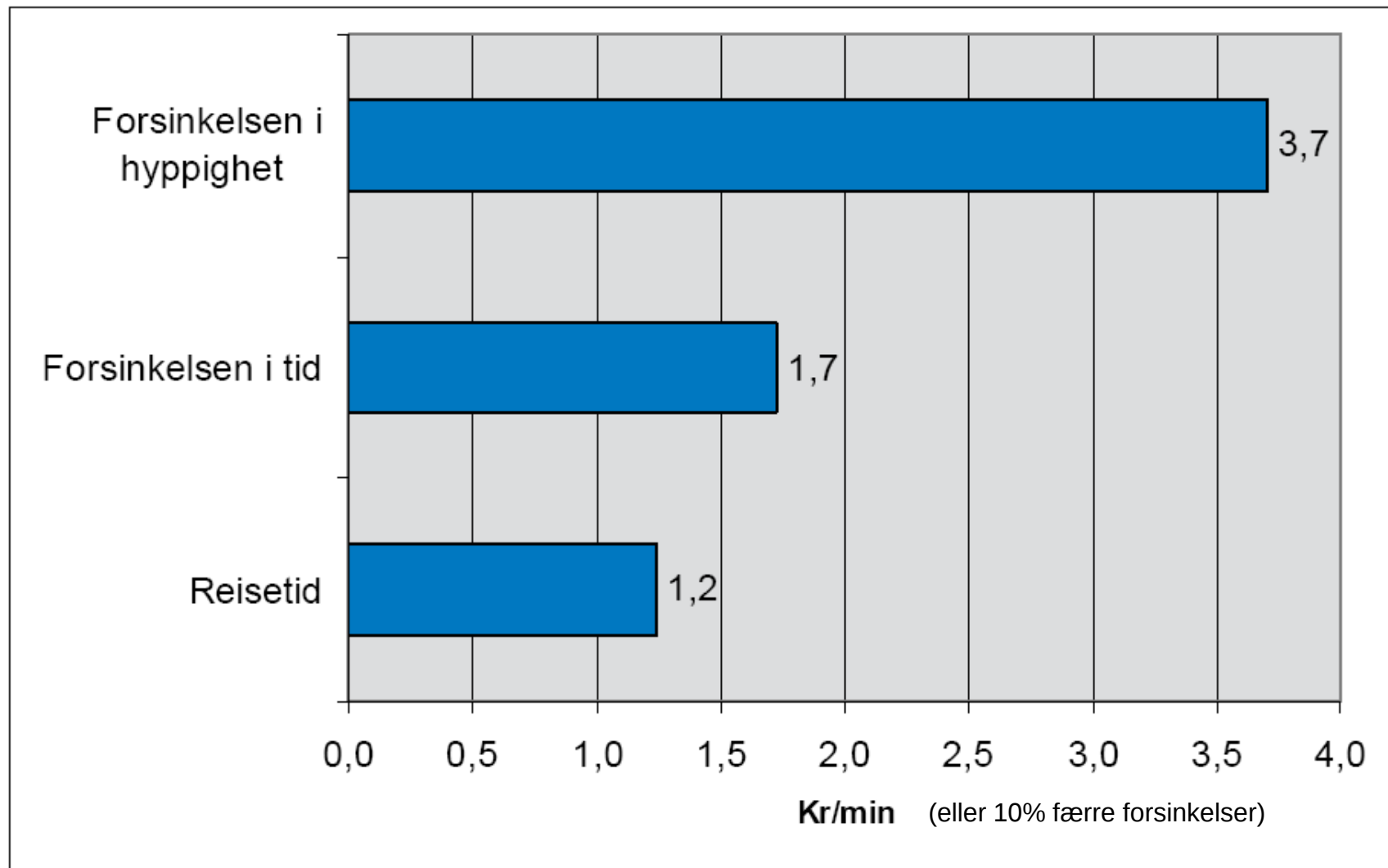


Trafikkfordeling over døgnet Mandag - Fredag. Alle bomstasjoner rundt Kristiansand.





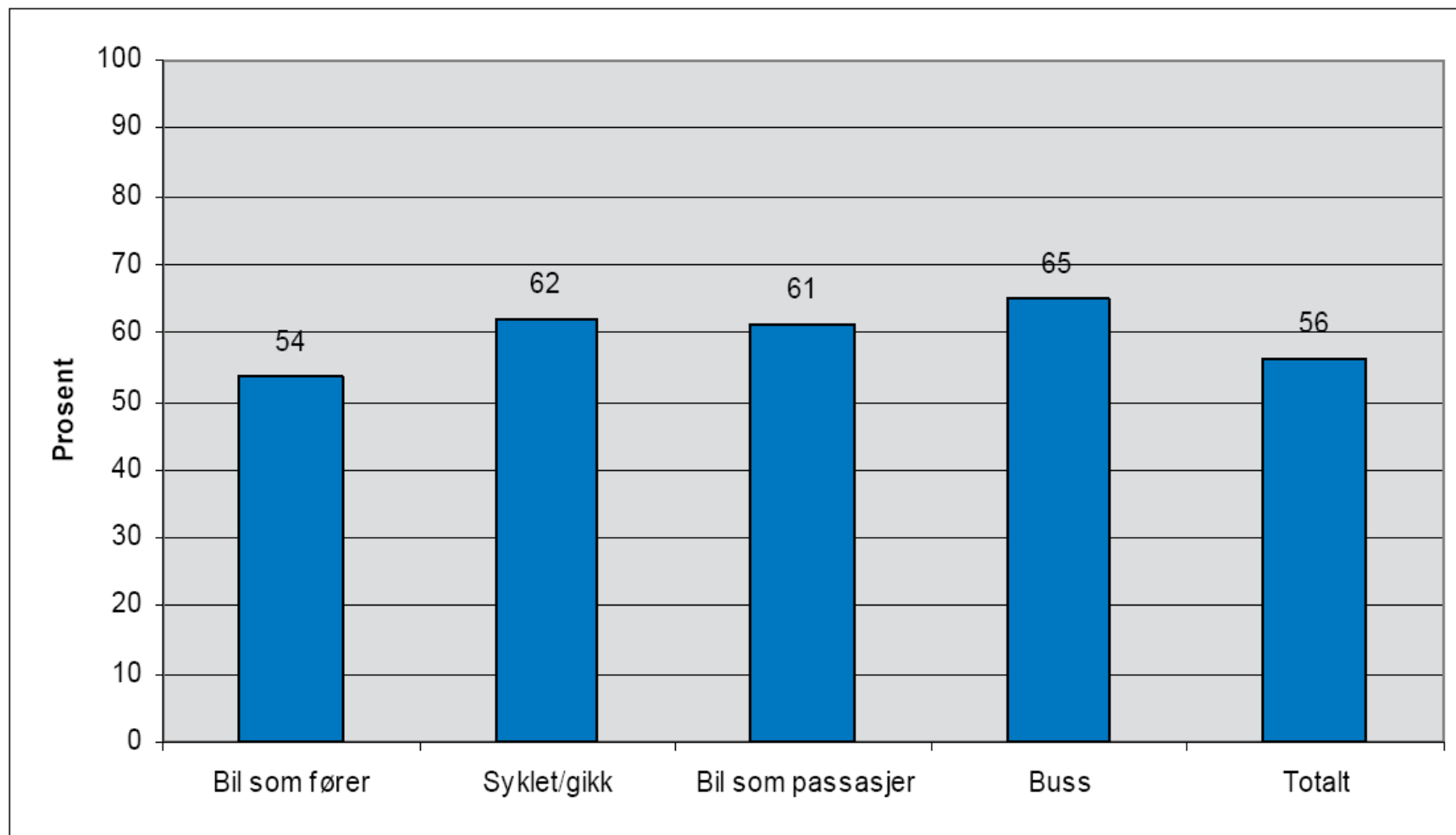
Figur 3.9: Gjennomsnitt opplevd forsinkelse (min) blant bilistene som opplevde kø i morgenrush på siste reise til eller gjennom Kristiansand. Fordelt på bosted. N=115. Markedsundersøkelse om befolkningens reisemønster i Kristiansand-regionen, 2008.



Trafikantens betalingsvillighet for å unngå forsinkelser eller få kortere reisetid.

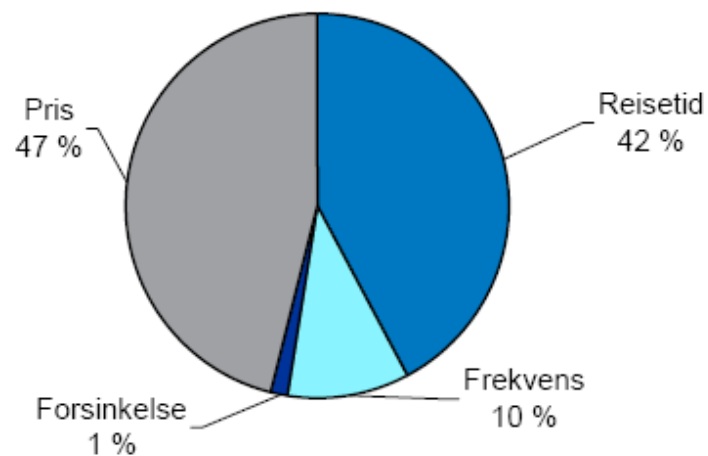
Tabell S1: Anslåtte køkostnader for bilistene i Kristiansand 2008-kr

	Lavt anslag	Høyt anslag
Antall bilturer per virkedøgn	260 000 bilturer	260 000 bilturer
Forsinkelser for de som opplever kø	11,5 min	11,5 min
Verdsetting	1,1 kr/min	1,7 kr/min
Køkostnader for de som står i kø	12,7 kr/tur	19,6 kr/tur
Andel som opplever kø	22 %	22 %
Snitt kø	2,5 min	2,5 min
Køkostnader totalt	159 mill kr/år	246 mill kr/år

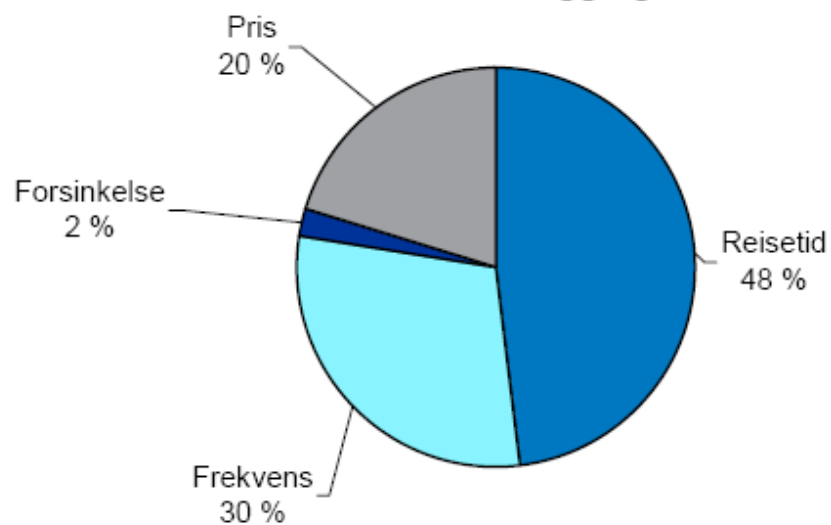


Figur S6: Andel som oppgir at de vil betale mer per passering i bomstasjonene (dvs. utover økningen som allerede er vedtatt) dersom midlene blir benyttet til ønskede miljø- og kollektivtiltak. N=1414.

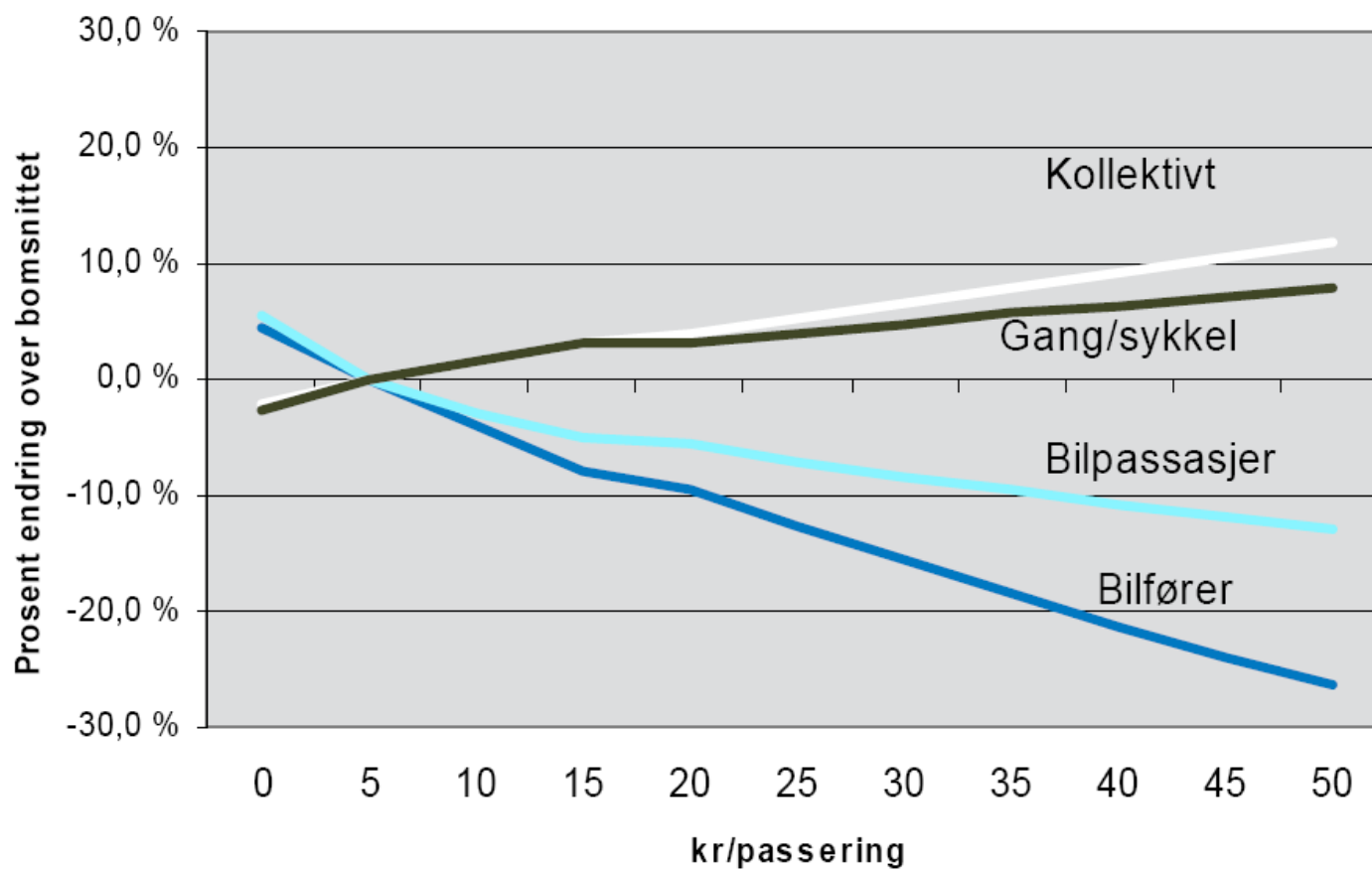
Kollektivtrafikanteres vektlegging



Bilistenes vektlegging



Alle reiser

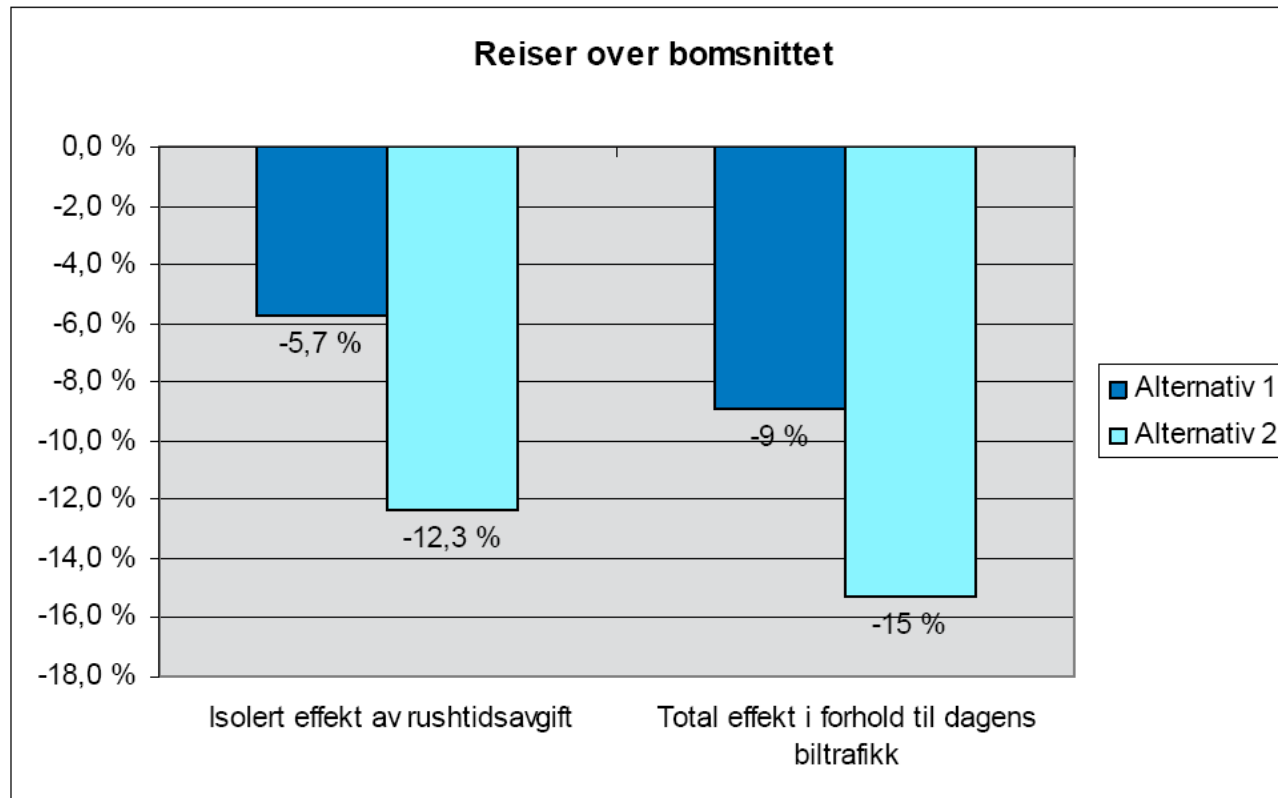


Tabell 4.1: Oversikt over kjennetegn ved alternativ 1 og 2.

	Alternativ 1	Alternativ 2
Bompenger	Ikke rabatt i morgenrushet	Ikke rabatt i morgenrushet
Rushavgift	-	10 kr
Tidsperiode	06.30-9.00	6.30-9.00
Total avgift i rushet inkl bompenger	20 kr	30 kr
Innretning	Flat avgift i hele rushperioden	Flat avgift i hele rushperioden
Økt frekvens	25%	90%
Kollektivtakster	Verdikort -12%	Verdikort -12% sesongkort -14%
Kollektivfelt		
Sykkelvei		
Forventet inntekt	37 mill kr	67 mill kr

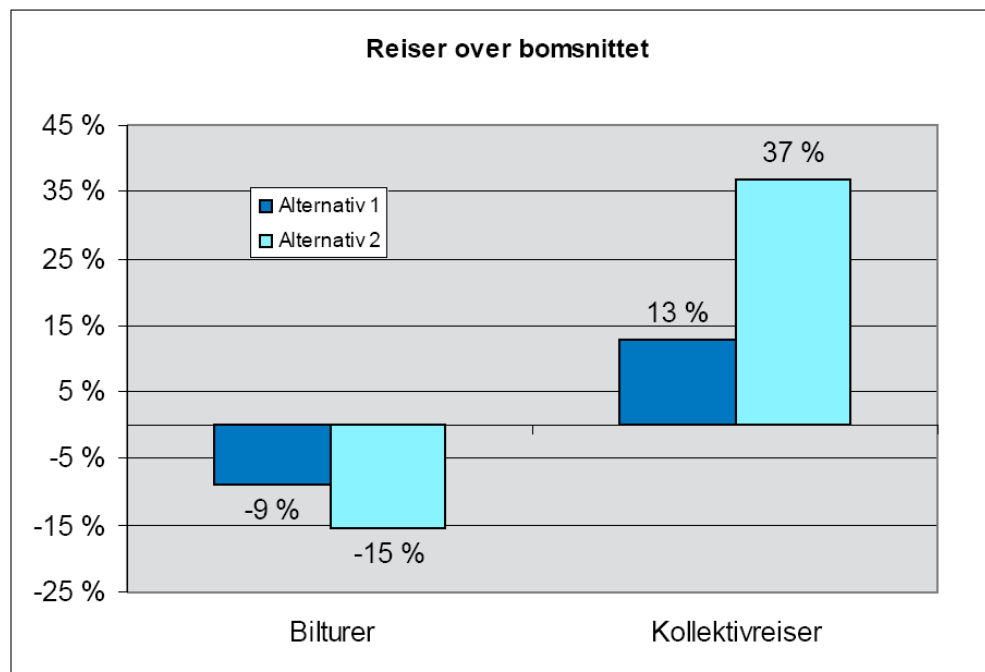
Konklusjoner

- Rushtidsavgift kan redusere biltrafikken i rushet med 9 – 15 prosent



Konklusjoner

- Det er kollektivtrafikken som overtar størstedelen av trafikantene
- Økningen ligger mellom 13 og 37 prosent.
- Det store spriket skyldes at inntektene nyttes til å bedre kollektivtilbudet.



Funn

- Størst betalingsvilje for å unngå forsinkelser blant dem som i dag ikke sitter i kø
- Over halvparten av bilførerne vil betale for miljø- og kollektivtiltak
- Kollektivtransporten er et konkurransedyktig alternativ på 40 % av bilreisene
- Småbarnsfamilier kommer til å betale mer rushtidsavgift, men vil også ha større nytte av reisetidsgevinsten
- En rushtidsavgift i morgenrushet er ingen trussel mot handelstanden i sentrum
- Reisetidsgevinsten oppveier kostnadene for godstransporten
- 35% kan lett endre reisetidspunkt



Anbefaling

- Det bør etableres et konkurransedyktig kollektivtilbud fra dag 1, dvs at belønningsmidler bør finansiere dette i oppstarten
- Inntektene av rushtidsavgiften bør finansiere de økte driftskostnadene.
- Belønningsmidler bør, etter oppstart nyttes til infrastrukturtiltak som gjør buss og sykkel mer konkurransedyktige i forhold til bil





Vedtak i ATP-utvalget 07.11.08:

1. Kommunestyret/fylkestinget gir sin tilslutning til at det startes arbeid med konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring (KS 1) i statlig regi av Samferdselspakke fase 2 (E39, videreføring av myk pakke med mer) inklusiv bl.a. nærmere utredning av rushtidsavgift og alternative trafikkbegrensende tiltak fra 2011. (Enst. fram til parentes foran E39, Resten av punkt 1: 11-6)
2. E39 fra Kristiansand sentrum til Søgne grense må inn på sikker plass i NTP 2010 – 2019. (Enst.)
3. ATP – utvalget må være referansegruppe i arbeidet med konseptvalgutredningen. (Enst.)
4. Videre utredning som nevnt i pkt.1 gjennomføres bl.a. med sikte på innføring av rushtidsavgift i morgenrushet eller eventuelle andre tiltak som gir tilsvarende effekt.

Det forutsettes at merinntektene fra en evt. rushtidsavgift benyttes til å forbedre kollektivtilbudet betydelig og redusere bussprisene. Endelig behandling av forslaget om rushtidsavgift skjer i 2010.

Det er en forutsetning at det inngås avtale med staten av minst 4 årig varighet hvor staten forplikter seg til å gi regionen betydelig mer i belønningsmidler enn i dag for å bidra til å bygge ut nødvendig infrastruktur og for å styrke kollektivtilbudet. (11-6)

5. Det vurderes å gi rabatt til de som rammes hardest, for eksempel ved å sette et tak på en rushtidspassering pr døgn. (14-3)



Variasjon i opplevelse

- Det er bare en ekstraskatt!!
- Den egentlige grunnen for rushtidsavgift er at kostnadene ved kollektivsatsingen har ført denne opp i en økonomisk krise.
- Tiårets beste forslag!!!
- Fylkeskommunen har ikke gjort jobben sin, er udugelig og må legges ned

Videre prosess

1. Prinsippvedtak om rushtidsutredning, inkludert lokalpolitiske krav
2. KVV for E39
3. Realitetsbehandling 2010
4. Eventuell iverksettelse 2011, samtidig som ny konsesjon for busstdrift gis



Spørsmål som må besvares i den videre prosessen

- Hva er det egentlige målet? Mindre kø, finansiering av buss, bedre miljø??
- Kan andre tiltak gi samme eller bedre effekt?
- Vil avgiften fjerne køene?
- Hvordan slår avgiften ut for trafikantene? Må mange betale for at noen få skal reise annerledes?



Spørsmål som må besvares i den videre prosessen

- Hvordan slår avgiften ut i forhold til rettferdighet og svake grupper?
- Hva får vi igjen for pengene? Blir busstilbudet så godt som vi ønsker?
- Hvilke effekter vil avgiften ha på vedtatt bominnkreving og de tiltakene vi ønsker å realisere?



Spørsmål som må besvares i den videre prosessen

- Hva skjer etterpå, eller er avgiften evigvarende?

