



Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Fordelingsvirkninger av forslag til nytt bomsnitt i Oslo

Analyser for Oslopakke 3-sekretariatet

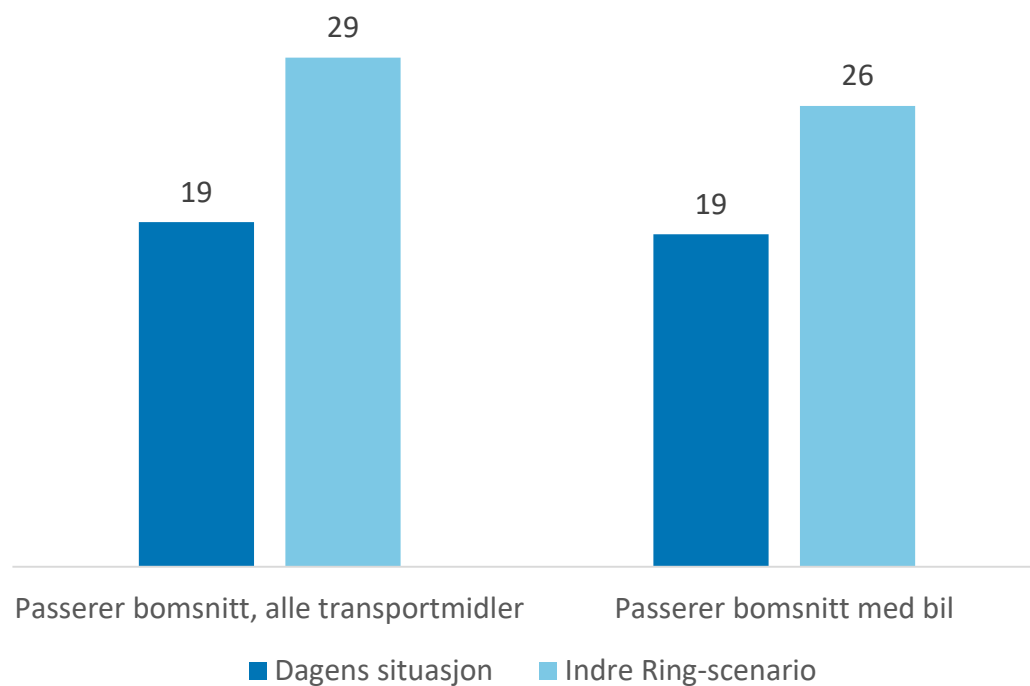
Presentasjon frokostseminar 17. november 2017

Fordelingsvirkninger

- Hvilke konsekvenser har nytt foreslått bompengesnitt på ulike trafikantergrupper?
 - Hva kjennetegner de som krysser dagens bomsnittet sammenlignet med nytt bomsnitt
- Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14
 - Analyse basert på **dagens** reisemønster
 - Reisen til bosatte i Oslo, Akershus og deler av Buskerud
- Egenskaper vi har fokusert på:
 - Sosioøkonomiske variabler: kjønn, husstandtype og inntekt
 - Kjennetegn ved reisen: transportmiddel, reiseformål og reisetidspunkt

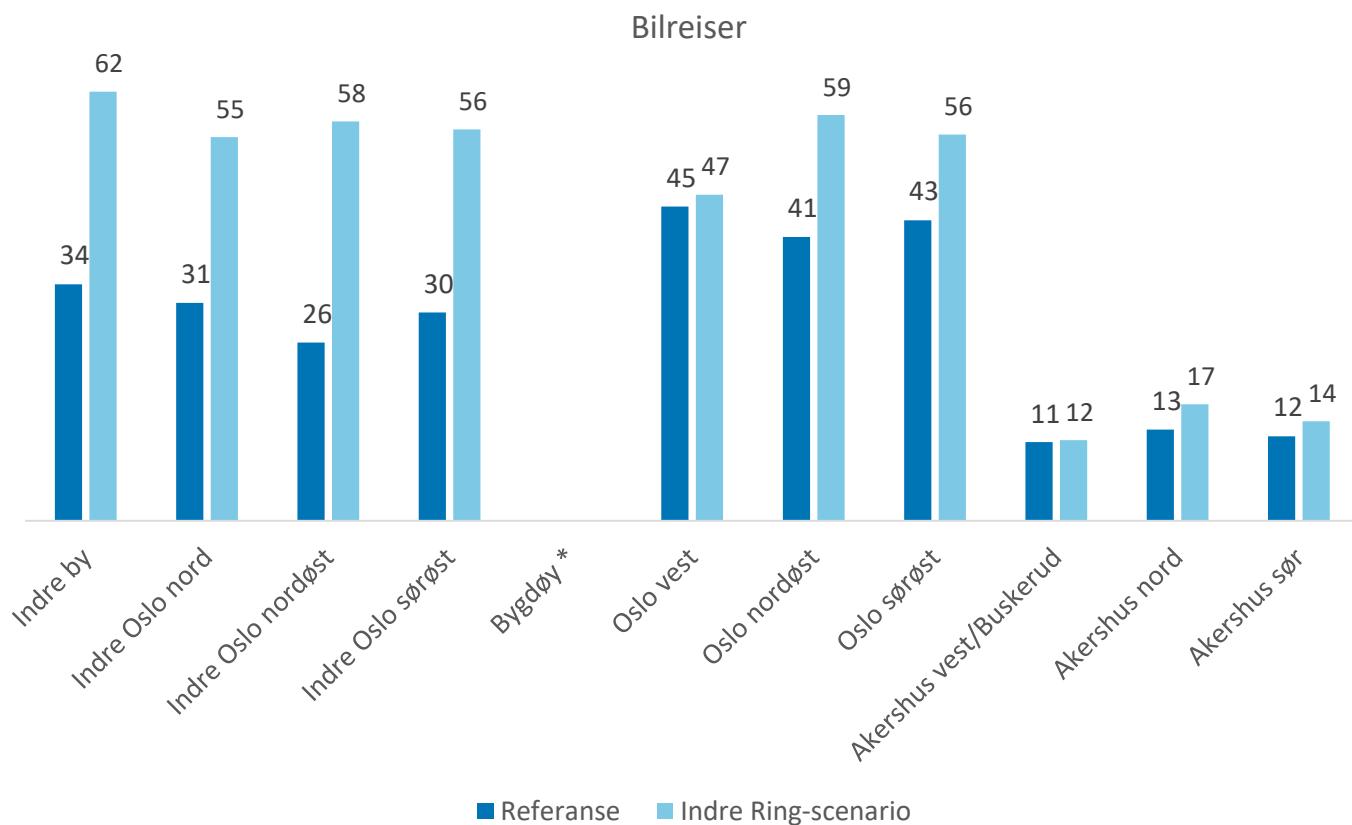
Nytt bompengesnitt vil berøre flere reiser enn dagens bomring

Andel reiser som passerer bosmsnitt av alle reiser som foretas i det aktuelle området



- I dag passerer 19 prosent av reisene i Osloområdet et bomsnitt
- Dette gjelder alle reiser og også når vi bare ser på bilreiser
- Med nytt bomsnitt vil 26 prosent av dagens bilreiser passere et bomsnitt
- Dette gjelder 29 prosent av alle reiser

Andel reiser som passerer bomsnitt etter bosone til den reisende



* For få reiser i Bygdøy-sonen

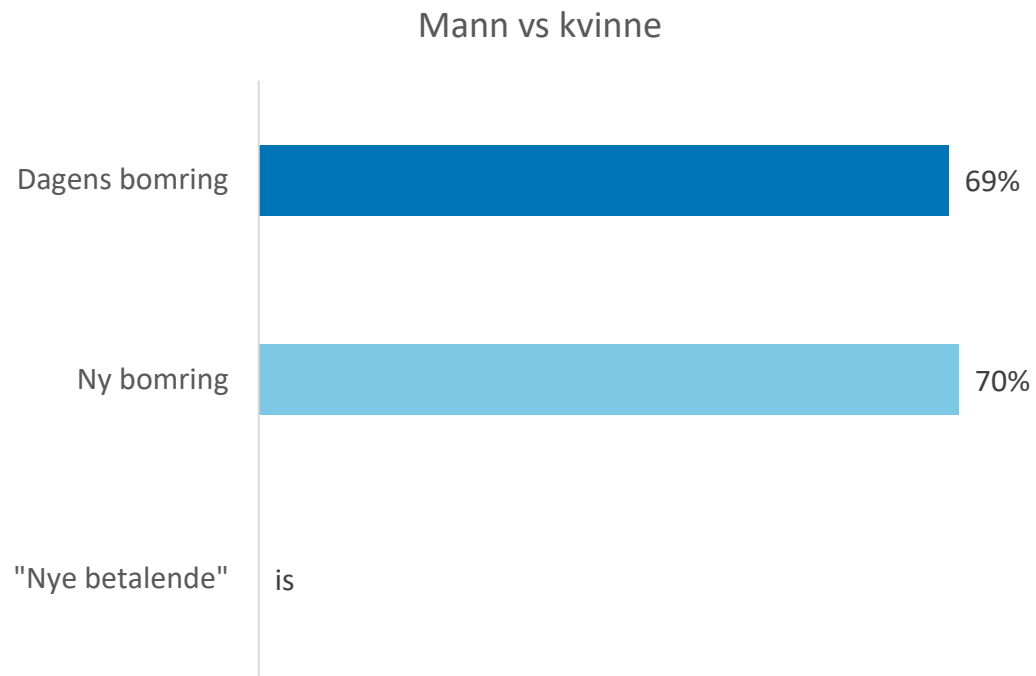
- Det er store geografiske variasjoner i hvem som blir berørt av bomringen i dag
 - Om lag 1/3 av bilreisene til bosatte i indre deler av Oslo berøres av dagens bomring
 - I underkant av halvparten av reisene til bosatte i ytre deler av Oslo
- Nye bomstasjoner utjevner de geografiske forskjellene

Analyse av fordelingsvirkninger

En analyse i flere steg:

- 1. Fordelingsvirkninger av dagens bomring:** Analyse av hva som kjennetegner de som passerer dagens bomring med bil sammenlignet med alle andre reiser (dvs. reiser som passerer dagens bomring med andre transportmidler enn bil og bilreiser som ikke passerer dagens bomring)
- 2. Fordelingsvirkninger av ny bomring:** Analyse av hva som kjennetegner de som passerer den nye bomringen med bil sammenlignet med alle andre reiser
- 3. «Nye betalende»:** En analyse av de som passerer et av de *nye* bomsnittene med bil sammenlignet med de som passerer *dagens* bomsnitt med bil

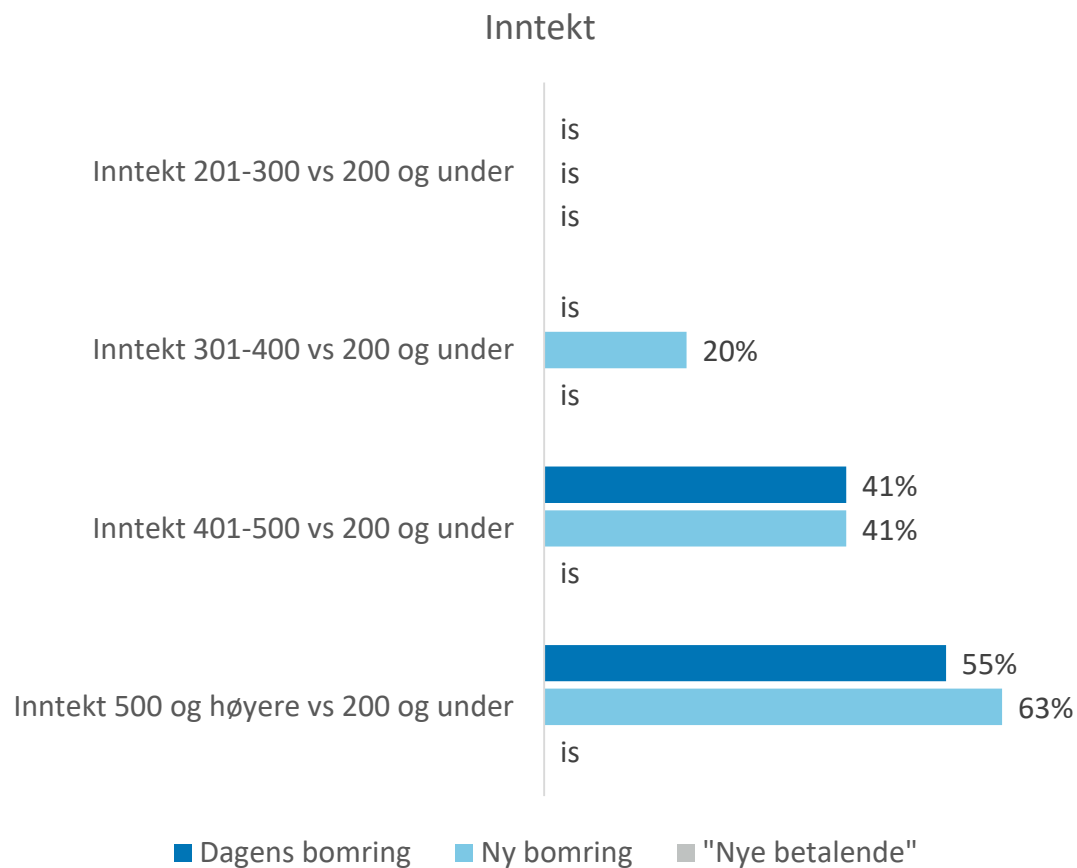
Menn berøres av bompassering i større grad enn kvinner



is = ikke statistisk signifikant forskjell

- Det er 70 prosent større sjanse for at en mann passerer bomringen med bil enn at en kvinne gjør det
- Dette gjelder både med dagens bomring og forslag til ny bomring
- Noe større kjønnsforskjeller på reiser utenfor rush enn i rush, både med dagens og nye bomstasjoner

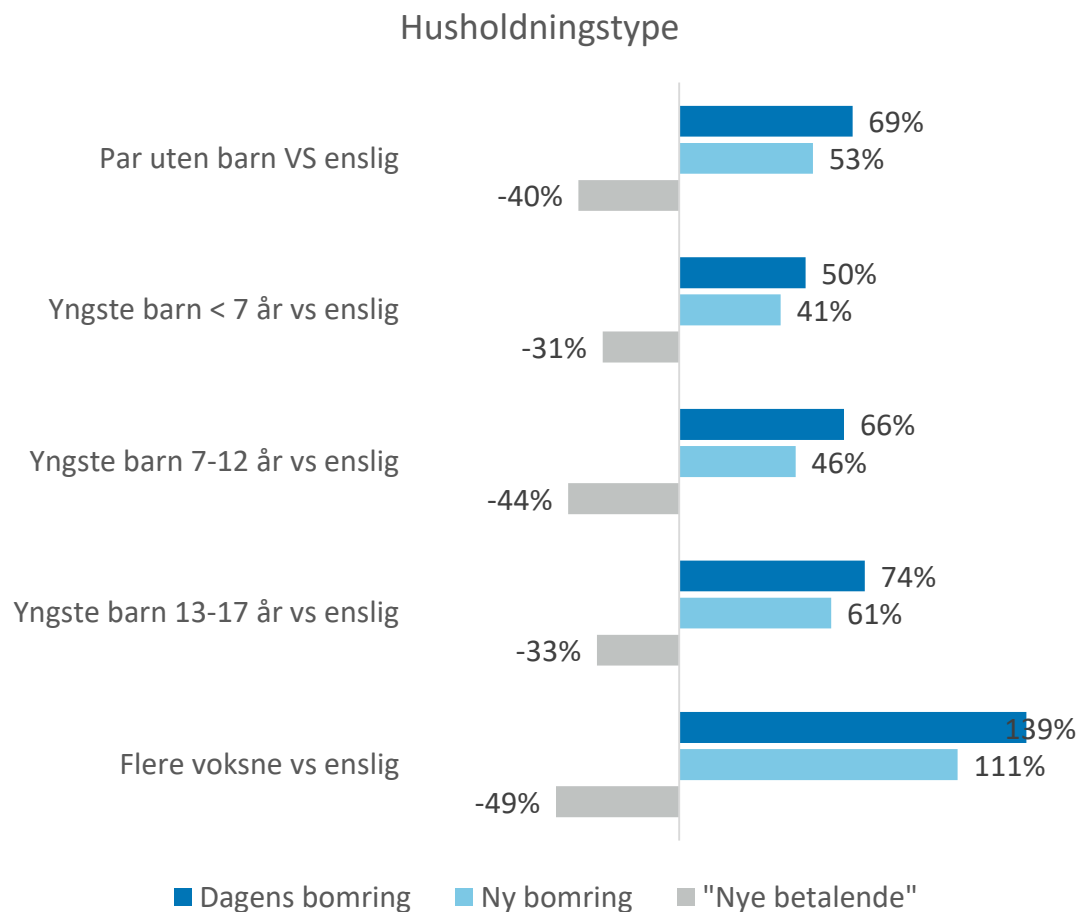
Personer med middels/høy inntekt berøres i større grad enn personer med lav inntekt



is = ikke statistisk signifikant forskjell

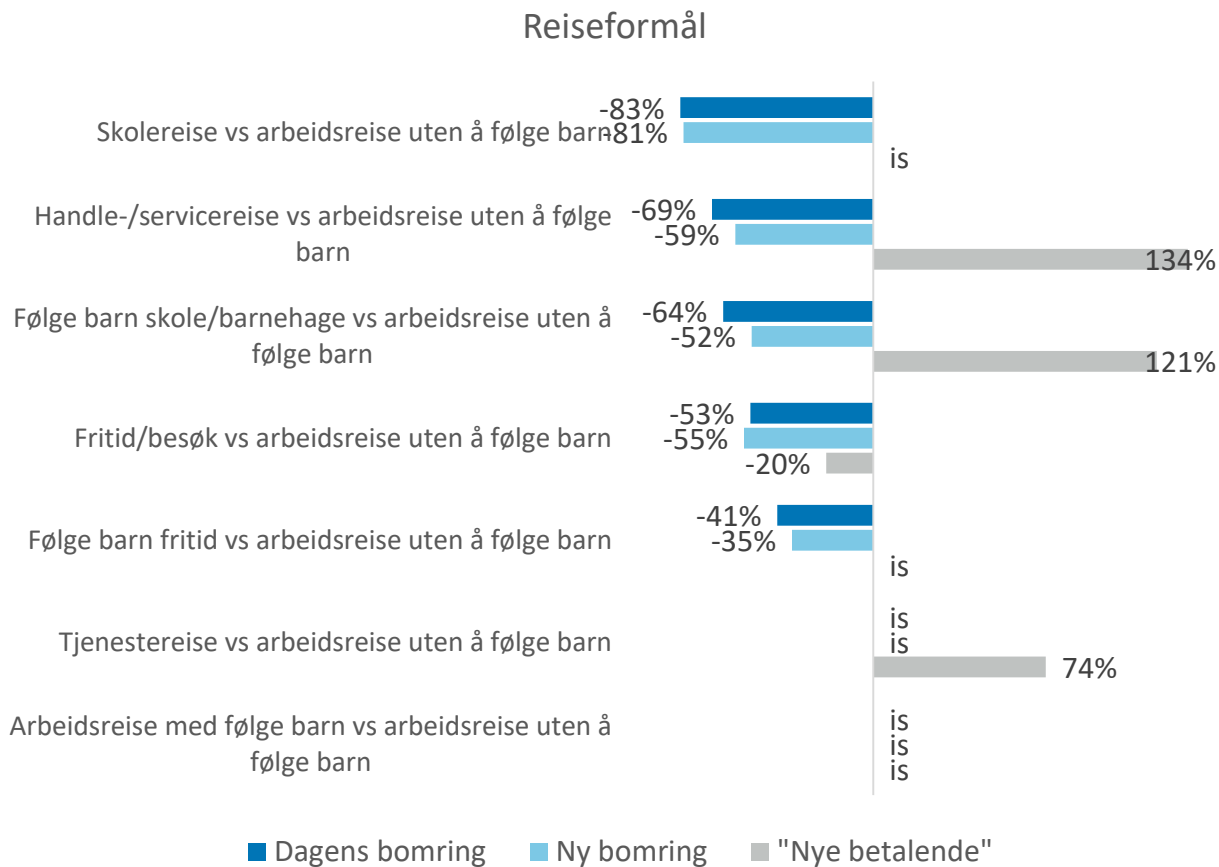
- Det er større sjanse for at en person med middels og høy inntekt passerer bomringen med bil enn at en person med lav inntekt gjør det
- Dette gjelder både med dagens bomring og forslag til ny bomring
- Inntektsforskjellene i hvem som passerer bomsnittet med bil er noe større for rushtidsreiser enn for reiser utenfor rush

Flerpersonhusholdninger berøres i større grad enn enslige



- Det er større sjanse for at en person fra en flerperson-husholdning passerer bomringen med bil enn at en enslig person gjør det
- Dette gjelder både med dagens bomring og forslag til ny bomring, men sannsynligheten er mindre med ny bomring
- De nye bomsnittene har således en viss utjevneende effekt på husholdningstype, men nuller på ingen måte ut forskjellene
- Forskjellene mellom flerperson-husholdninger og enslige er større i rushtiden enn utenfor rush

Arbeidsreiser berøres i større grad enn andre typer reiser



is = ikke statistisk signifikant forskjell

- Det er større sjanse for at formålet med reisen som passerer bomringen med bil er en arbeidsreise enn en fritidsreise
- Det er ingen forskjell på arbeidsreiser med og uten å følge barn
- Dette gjelder både med dagens bomring og forslag til ny bomring
- De nye bomsnittene påvirker handle/servicereiser og følgereiser i noe større grad enn dagens bomring

Oppsummering

- Nytt bomsnitt berører flere reiser enn i dag, og utjevner geografiske forskjeller
- Menn berøres av bompasseringer i større grad enn kvinner, men fordelingen påvirkes ikke av nye bomstasjoner
- Personer med høy inntekt berøres i større grad, Dette påvirkes ikke av nye bomstasjoner, men rushtidsavgiften øker inntektsforskjellene
- Husholdninger med flere personer berøres i større grad enn enslige, men forskjellene blir noe mindre med nye bomstasjoner
- Arbeidsreiser berøres av bompasseringer i større grad enn reiser til andre formål. Nye bomstasjoner vil i større grad berøre flere reisemål, som f.eks følgereiser og handle/servicereiser