



Statens vegvesen

Notat

Vedlegg 2

Til: Sekretariatet for Miljøløftet
Fra: Styring- og strategistab
Kopi til:

Saksbehandler: Kristian Bauge
Tlf saksbeh. 55 51 63 37
Vår dato: 20.09.2019

Sak 36/19 Oversikt utvikling i trafikk og inntekt i Miljøløftet etter 6. april

Statens vegvesen, Region vest presenterer i dette korte oppsummeringsnotatet statistikk for trafikk og inntekt gjennom bomstasjonene i Bergen etter at nye bomstasjoner ble satt i drift 6. april 2019. Tallene er hentet fra det regionale bompengeselskapet Ferde AS.

I proposisjonen til bypakken, Prop. 11 S (2017–2018), er det lagt til grunn en prognose på trafikk på 250 000 kjøretøy per døgn, og gjennomsnittlig inntekt på 11,5 2017-kr, som tilsvarer rundt 12,0 2019-kr. Tabell 1 viser utviklingen i trafikk og inntekt etter innføring av nye bomstasjoner i Bergen.

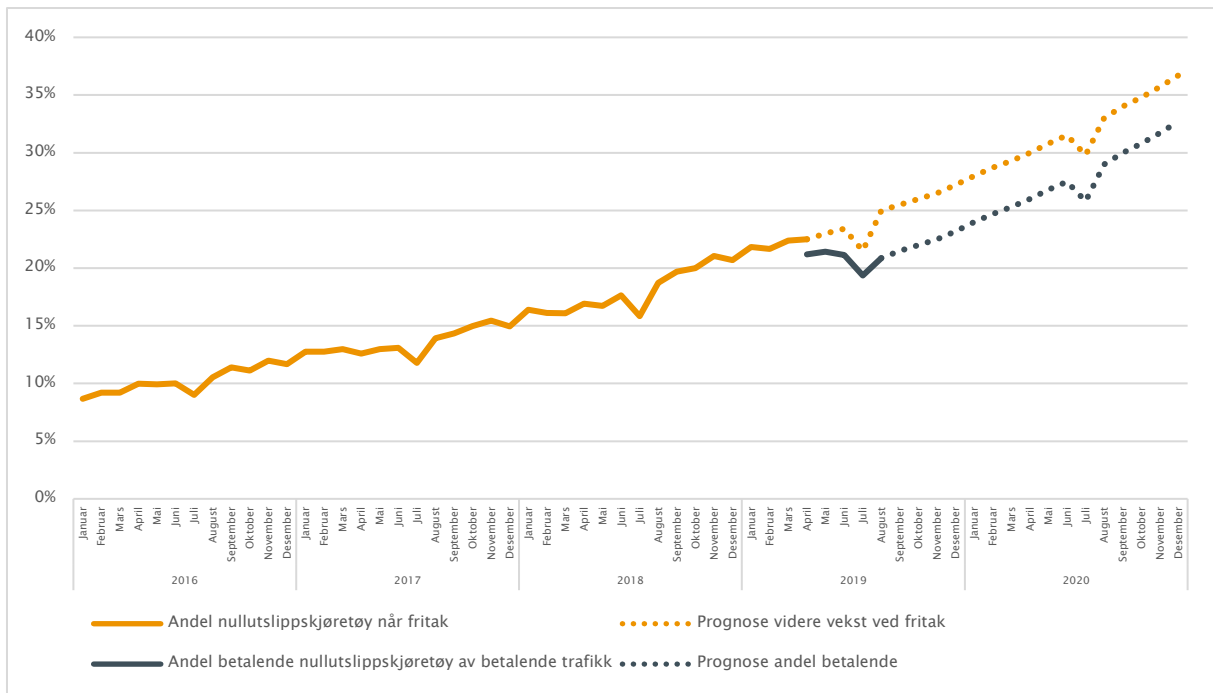
Tabell 1: Trafikk og inntekt i Miljøløftet fra 6. april 2019

Måned	Passeringer	Kjøretøy per døgn	Andel betalende nullutslippskjøretøy	Inntekt	Gjennomsnittlig inntekt per passering
6.-30. April	5 780 591	231 223	21,2 %	71 905 884	12,4
Mai	8 172 144	263 618	21,4 %	101 203 141	12,4
Juni	8 006 698	266 890	21,1 %	98 676 065	12,3
Juli	6 480 863	206 060	19,4 %	82 282 997	12,7
August	8 104 148	261 424	20,9 %	101 838 482	12,5

Tabell 1 (og figur 2) viser at antall kjøretøy per døgn ligger noe over prognosen i de normale månedene mai, juni og august, mens trafikken er under prognosen i april (påske) og juli (fellesferie). Økningen i gjennomsnittlig inntekt per passering i juni kan antagelig tilskrives utenlandske kjøretøy uten avtale, og redusert andel nullutslippskjøretøy.

Nullutslippskjøretøy

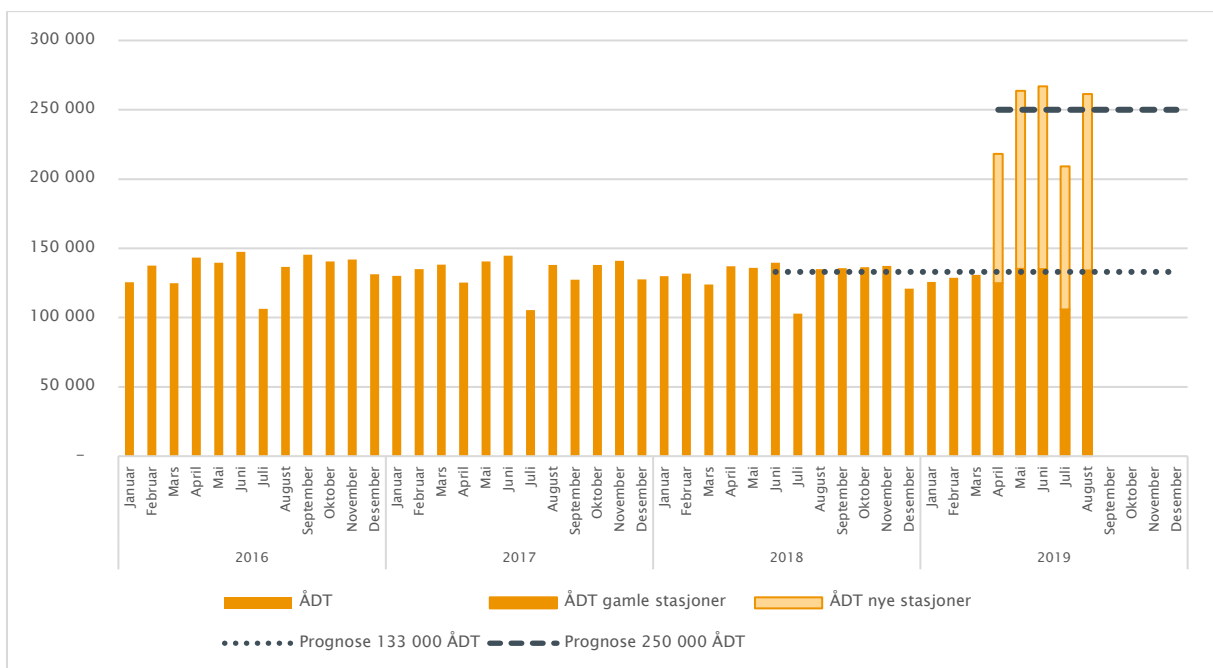
Andelen nullutslippskjøretøy rapportert i tabell 1 er antall betalende nullutslippskjøretøy delt på antall betalende passeringer gjennom bomstasjonene. Etter innføring av bompengavgift for denne kjøretøygruppen 6. april, får vi et seriebrudd i dataene på grunn at fritaksregistrering i sentralsystemet. Tallene for andel nullutslippskjøretøy er derfor ikke direkte sammenlignbare før og etter 6. april 2019. Denne sammenhengen er vist i 1 under.



Figur 1: Utvikling i andel nullutslippskjøretøy i bomringen i Bergen

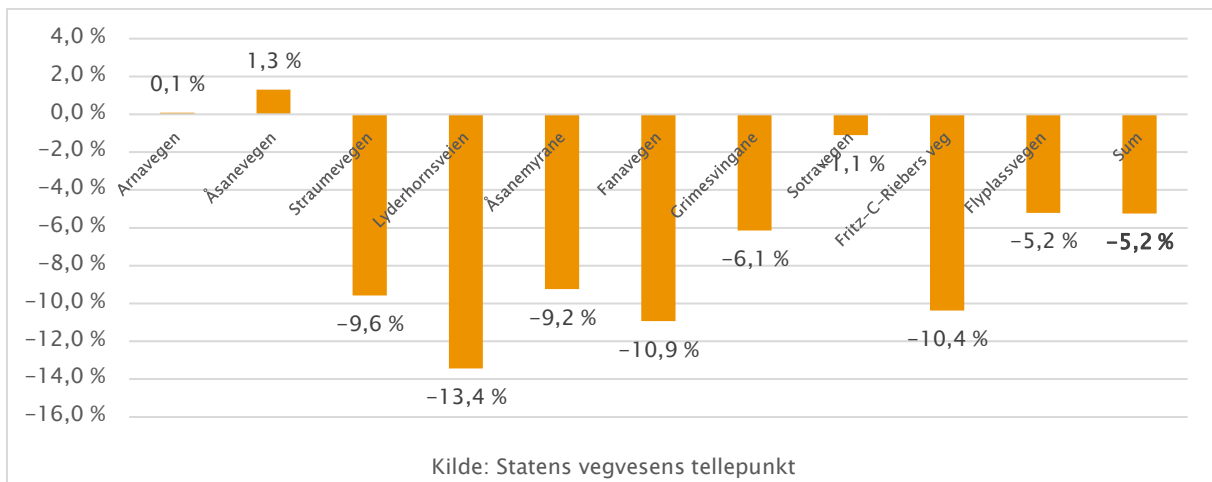
Trafikkutvikling

Prognosen fra proposisjonen var at trafikken i de eksisterende bomstasjonene ville bli redusert med om lag 2–4 pst. som følge av innføring av nye bomstasjoner. Etter innføring av de nye bomstasjonene viser tallene en reduksjon i antall passeringer gjennom de gamle bomstasjonene med om lag 0,6 pst. for månedene mai–august målt mot året før. Det er for tidlig å slå fast at effekten en har sett så langt er endelig, men de foreløpige tallene viser en noe mindre avvisningseffekt i eksisterende bomstasjoner enn det som ble lagt til grunn i prognosen.



Figur 2: Trafikkutvikling 2016–2019

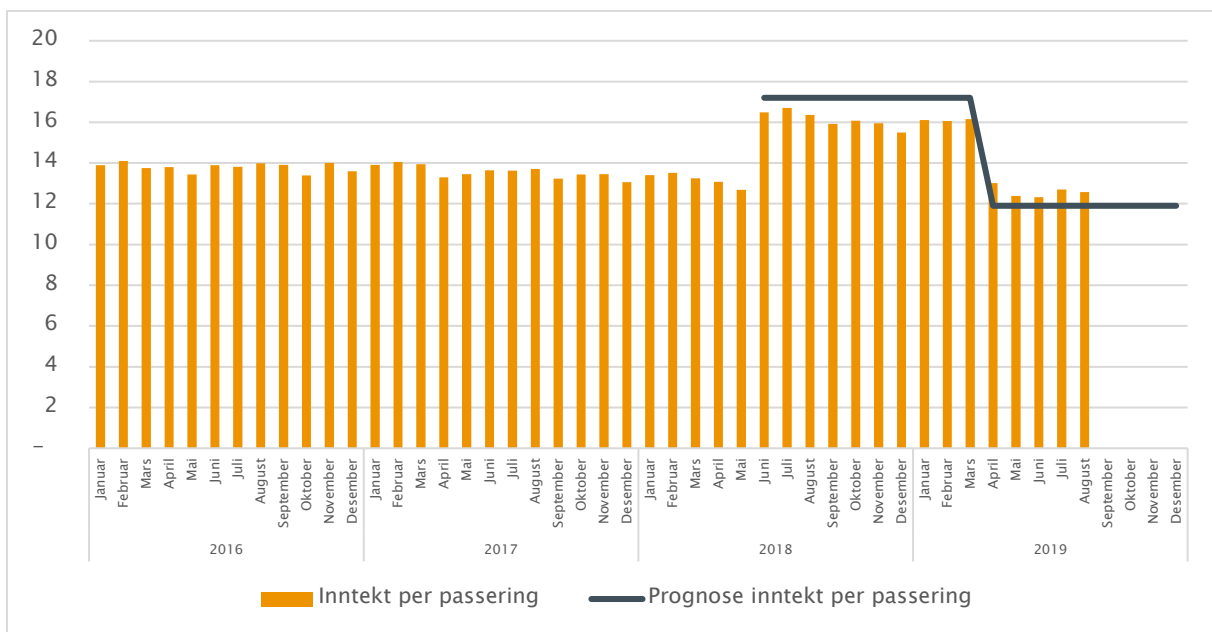
Transportmodellkjøringen som lå til grunn for trafikkprognosene i proposisjonen viste en ventet trafikkavvising på strekningene som fikk nye bomstasjoner på mellom 10 og 20 pst. Statens vegvesen har ikke hatt tellepunkt på alle lokasjoner som nå har fått bomstasjoner, men vi har funnet ti tellepunkt som kan brukes til å måle effekter av innføring av nye bomstasjoner. Det betyr at vi ikke har gode telledata for fem av de nye bomstasjonsplasseringene. Effektene i figur 2 viser gjennomsnittlig endring i trafikken gjennom tellepunktet i perioden januar 2018–mars 2019 målt mot april–august 2019. Foreløpig viser et snitt av tilgjengelige telledata en reduksjon i trafikken på 5,2 pst.



Figur 3: Trafikkendring i tellepunkt etter innkrevingsstart i nye bomstasjoner

Gjennomsnittlig inntekt per passering

Figur 4 under viser utviklingen i gjennomsnittlig inntekt per passering tilbake til 2016. Utviklingen viser en gradvis reduksjon i perioden 2016–mai 2018, antagelig på grunn av økt andel nullutslippskjøretøy. Etter innkrevingsstart i nye bomstasjoner har gjennomsnittlig inntekt ligget noe over prognosen på kr 12,00 per passering.



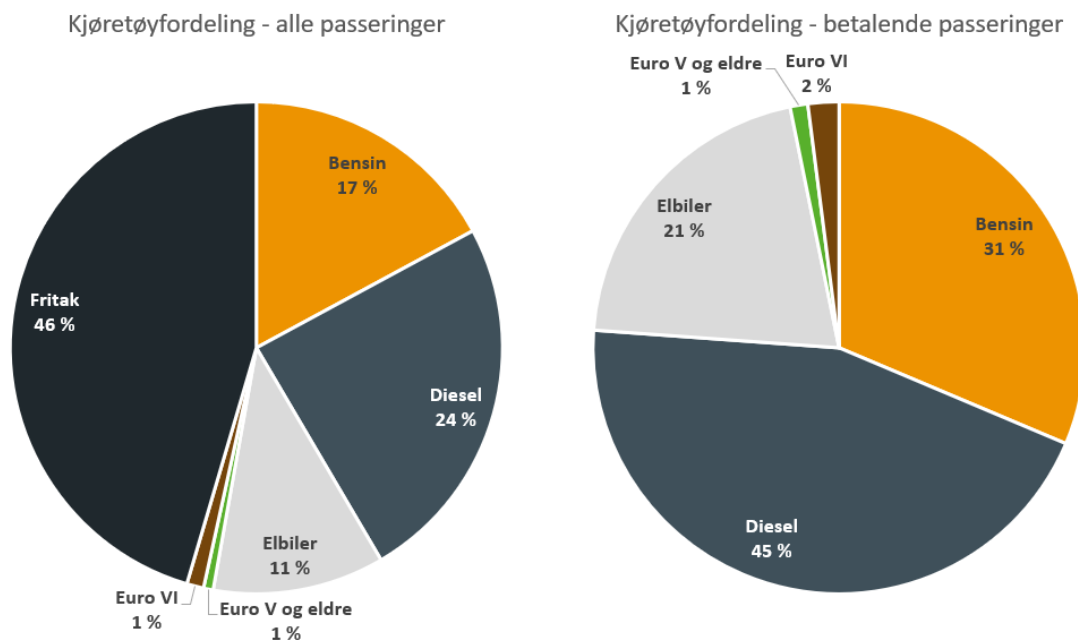
Figur 4: Utvikling i gjennomsnittlig inntekt per passering

Trafikkfordeling bompasseringer

Diagrammet til venstre i figur 5 viser hvordan trafikken fordeler seg mellom de ulike drivstofftyper og fritak. Fritakspasseringene fordeler seg som følger i perioden mai–august 2019:

- Timeregel: 75,7 pst.
- Månedstak: 10,2 pst.
- Avskrevne passeringer: 6,3 pst.
- Buss i rute: 4,1 pst.
- Forflytningshemmede: 3,1 pst.
- Utrykningskjøretøy: 0,5 pst.
- Hydrogenkjøretøy: 0,1 pst.

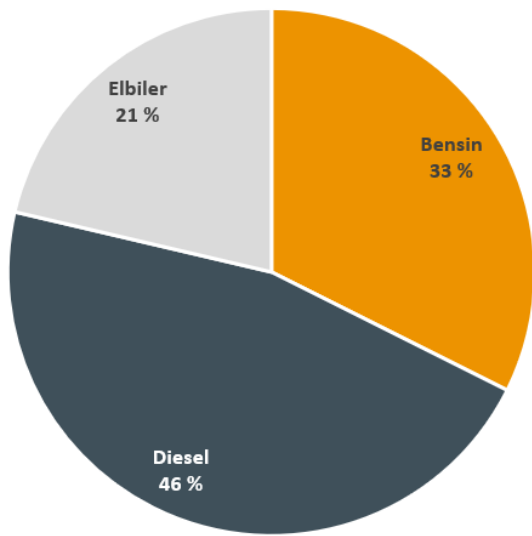
I diagrammet til høyre er kun de betalende passeringene vist. De to figurene illustrerer forskjellen i hvordan andelen elbiler kan synliggjøres. Datagrunnlag er april – august 2019.



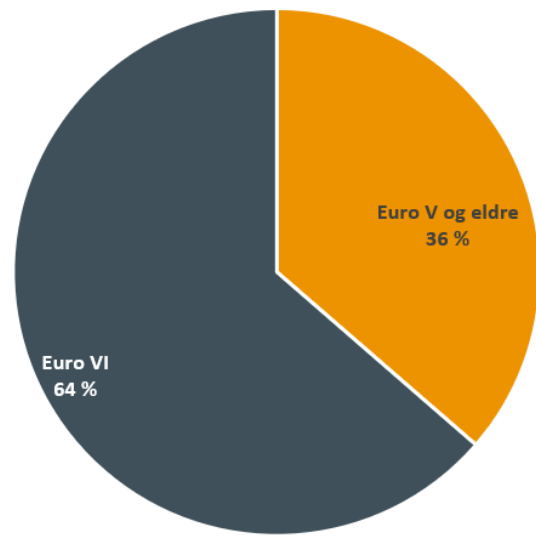
Figur 5: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer. Data fra april – august 2019

Til slutt er det tatt med en oversikt over hvordan betalende passeringer fordeler seg i de to takstgruppene. Det er variasjoner i datamaterialet så langt, men det er en trend at andelen dieselskjøretøy i takstgruppe 1 er avtagende, og at andelen Euro VI er økende i takstgruppe 2.

Takstgruppe 1 - betalende passeringer



Takstgruppe 2 - betalende passeringer



Figur 6: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer fordelt på takstgruppe. Data fra april - august 2019