



Statens vegvesen

Notat

Vedlegg nr. 4

Til: Styringsgruppen i Miljøløftet
Fra: Utredning vest
Kopi til:

Saksbehandler: Kristian Bauge
Tlf saksbeh. 55 51 63 37
Vår dato: 17.01.2019

Sak 9/20 Orientering om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene etter 6. april 2019

Statens vegvesen, Utredning 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 12 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	5780591	231 223	21,20 %	71 905 884	12,4
Mai	8172144	263 618	21,50 %	101 222 614	12,4
Juni	8006698	266 890	21,20 %	98 732 191	12,3
Juli	6 480 863	206 060	19,50 %	82 205 479	12,7
August	8 104 148	261 424	21,80 %	101 871 039	12,6
September	7 839 074	261 302	23,20 %	96 836 548	12,4
Oktober	8 046 647	259 569	23,50 %	99 118 512	12,3
November	7 776 720	259 224	24,00 %	95 137 011	12,2
Desember	7 375 576	237 922	23,90 %	89 339 511	12,1
Snitt	7 509 162	250 026	22,49 %	836 368 789	12,4

Tabell 1 (og figur 2) viser at antall kjøretøy per døgn ligger noe over prognosen i månedene mai – juni og august – november, mens trafikken er under prognosen i april (påske), juli (fellesferie) og desember. Totalt for perioden treffer trafikkprognosen relativt godt.

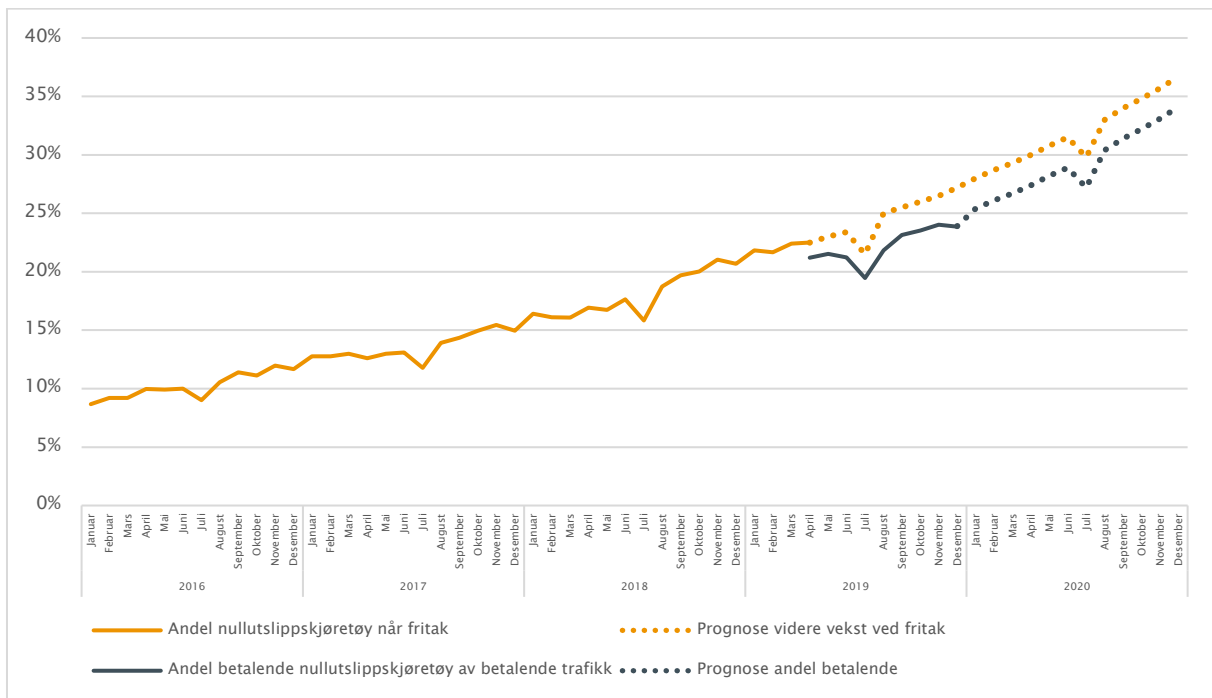
Økningen i gjennomsnittlig inntekt per passering i juli og august kan antagelig tilskrives utenlandske kjøretøy uten avtale, og redusert andel nullutslippskjøretøy.

Beregnet inntekt har vært 836 mill. kroner etter innføring av nye bomstasjoner. Oppdatert prognose for bompenginntekt i 2019 er 1 038,5 mill. kr (ikke vist i tabellen).

Nullutslippskjøretøy

Andelen nullutslippskjøretøy rapportert i tabell 1 er antall betalende nullutslippskjøretøy delt på antall betalende passeringer gjennom bomstasjonene. Etter innføring av bompengavgift

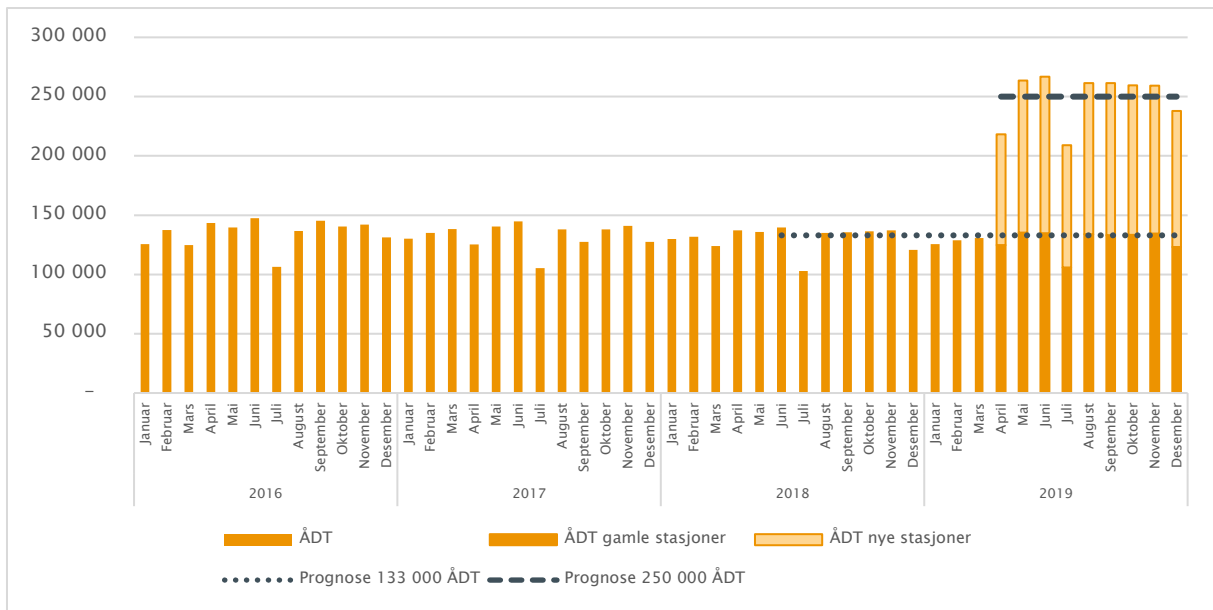
for denne kjøretøygruppen 6. april, får vi et seriebrudd i dataene på grunn at fritaksregistrering i sentralsystemet. Tallene for andel nullutslippskjøretøy er derfor ikke direkte sammenlignbare før og etter 6. april 2019. Denne sammenhengen er vist i figur 1 under.



Figur 1: Utvikling i andel nullutslippskjøretøy i bomringen i Bergen

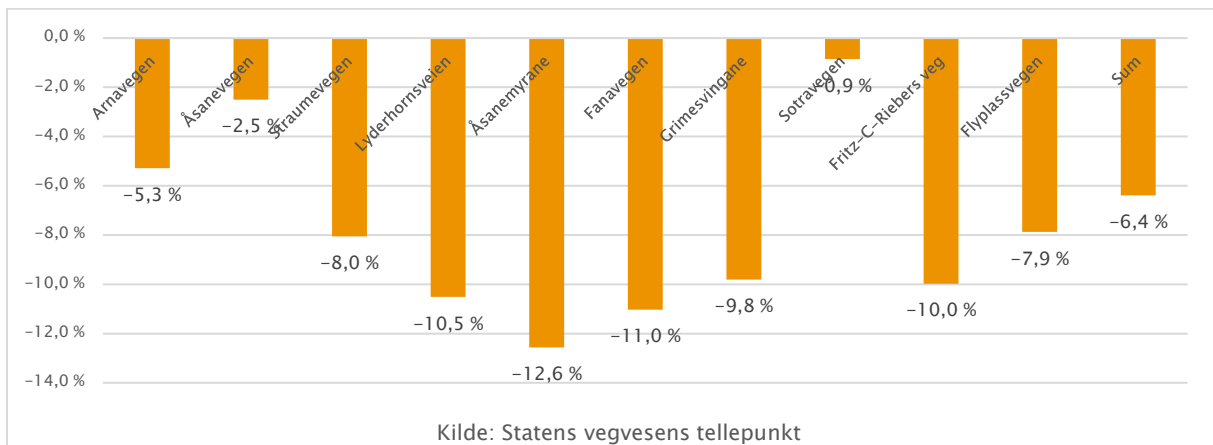
Trafikkutvikling

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 0,9 pst. for månedene mai–desember 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

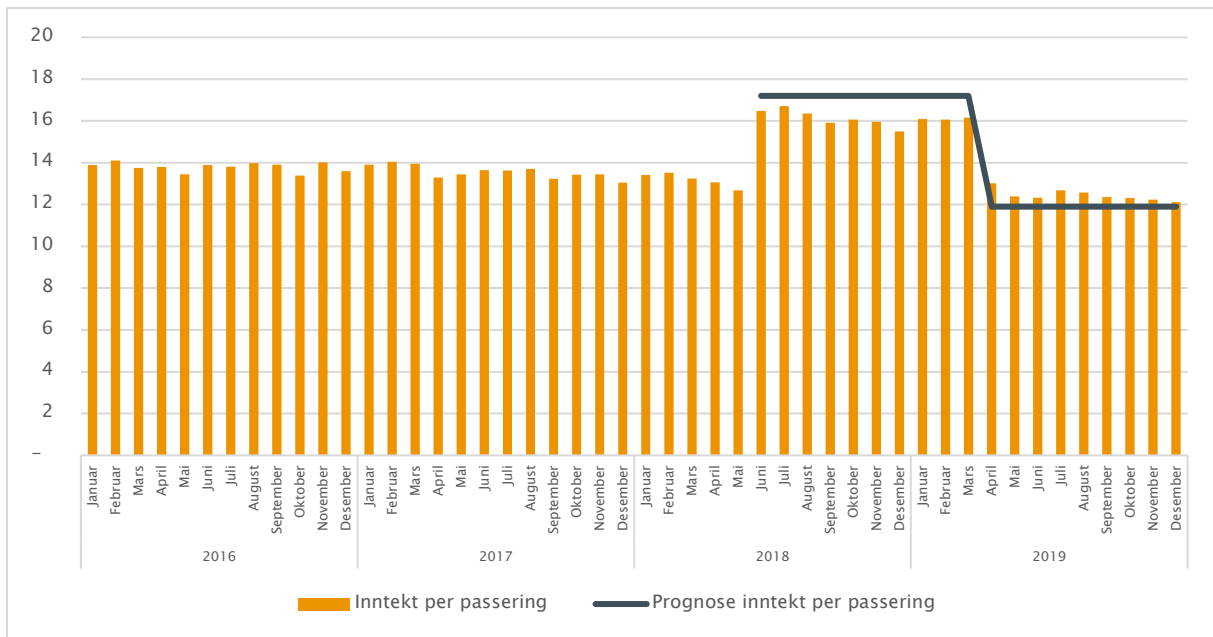
Transportmodellkjøringen som lå til grunn for trafikkprognosene i proposisjonen viste en ventet trafikkavvising på strekningene som fikk nye bomstasjoner på mellom 10 og 20 pst. Statens vegvesen har ikke hatt tellepunkt på alle lokasjoner som nå har fått bomstasjoner, men vi har funnet ti tellepunkt som kan brukes til å måle effekter av innføring av nye bomstasjoner. Det betyr at vi ikke har gode telldata for fem av de nye bomstasjonsplasseringene. Effektene i figur 2 viser gjennomsnittlig endring i trafikken gjennom tellepunktet i perioden april – desember 2019 mot samme periode i 2018. Foreløpig viser et snitt av tilgjengelige data fra tellepunkt en reduksjon i trafikken på 6,0 pst.



Figur 3: Trafikkendring i tellepunkt etter innkrevingsstart i nye bomstasjoner april – desember

Gjennomsnittlig inntekt per passering

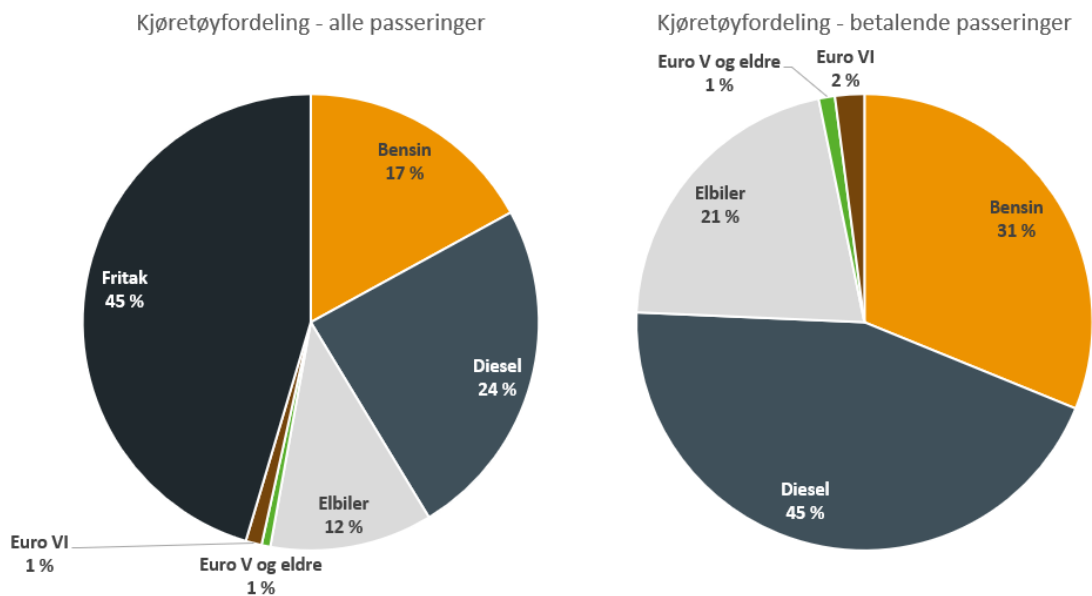
Figur 4 under viser utviklingen i gjennomsnittlig inntekt per passering tilbake til 2016. Utviklingen viser en gradvis reduksjon i perioden 2016–mai 2018, antagelig på grunn av økt andel nullutslippskjøretøy. Etter innkrevingsstart i nye bomstasjoner har gjennomsnittlig inntekt ligget noe over prognosen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



Figur 4: Utvikling i gjennomsnittlig inntekt per passering

Trafikkfordeling bomplasseringer

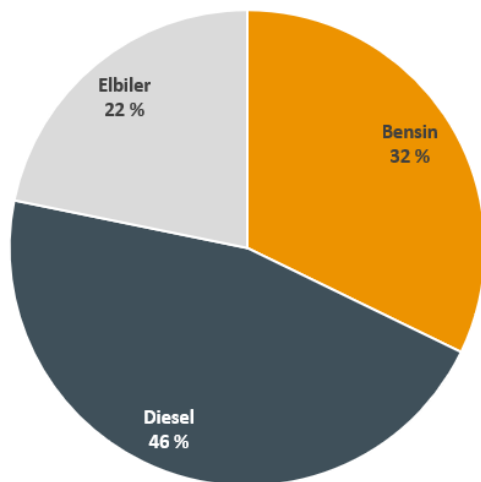
Diagrammet til venstre i figur 5 viser hvordan trafikken fordeler seg mellom de ulike drivstofftyper og fritak. I diagrammet til høyre er kun de betalende passeringene vist. Datagrunnlag er april – desember 2019.



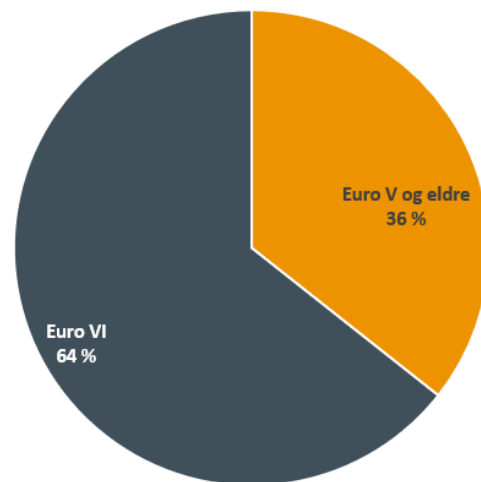
Figur 5: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer. Data fra april – desember 2019

Til slutt er det tatt med en oversikt over hvordan betalende passeringer fordeler seg i de to takstgruppene.

Takstgruppe 1 - betalende passeringer



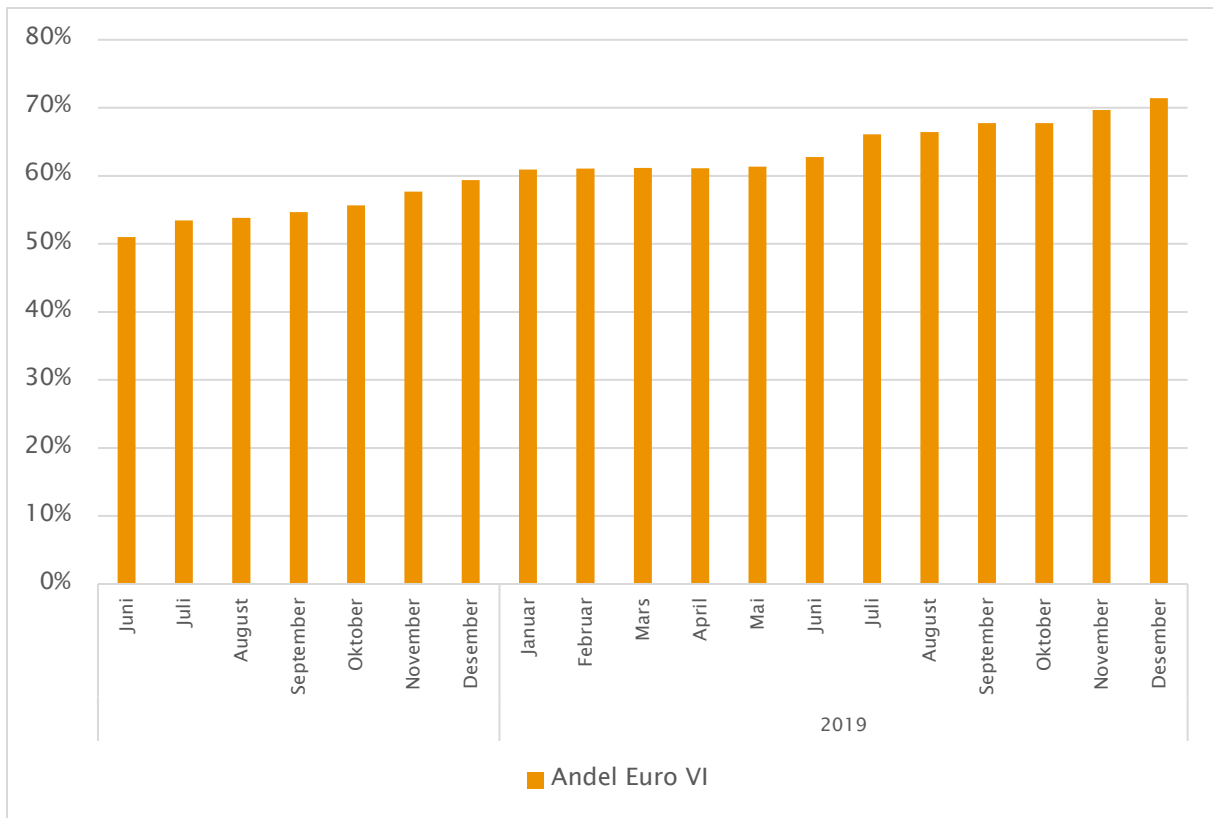
Takstgruppe 2 - betalende passeringer



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

Figurene 5 og 6 forteller hvordan trafikkfordelingen har vært totalt over perioden april til oktober, men sier lite om utviklingen i fordelingen. Det er variasjoner i datamaterialet så langt, men det er en trend at andelen dieselkjøretøy i takstgruppe 1 er avtagende, og at andelen Euro VI er økende i takstgruppe 2. Andelen dieselkjøretøy har falt fra 47 pst. i april 2019, til 45 pst. i oktober, mens andel Euro VI har økt fra 61 pst. til 68 pst. i perioden.

Figur 7 under viser hvordan andelen betalende Euro VI-kjøretøy i takstgruppe 2 har utviklet seg siden miljødifferensierte takster ble innført 1. juni 2018 (fra 51 – 71 pst.). Det må undersøkes videre hvor stor del av veksten som kan tilskrives innføring av miljødifferensierte takster i Bergen.



Figur 7: Utvikling i andel betalende Euro VI-kjøretøy etter innføring av miljødifferensierte takster