



# Statens vegvesen

## Vedlegg 2

### Sak 41/19 Oversikt utvikling i trafikk og inntekt i Miljøløftet etter 6. april

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

**Saksbehandler:** Kristian Bauge  
**Tlf saksbeh.** 55 51 63 37  
**Vår dato:** 01.11.2019

### 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. Vi har nå statistikk for 6 måneders drift. 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	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 %	101 944 660	12,6
September	7 839 074	261 302	22,5 %	96 829 076	12,4
<b>Totalt</b>	<b>44 383 518</b>	<b>249 346</b>	<b>21,1 %</b>	<b>552 841 823</b>	<b>12,5</b>

Tabell 1 (og figur 2) viser at antall kjøretøy per døgn ligger noe over prognosen i månedene mai, juni, august og september, 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.

Om vi ser på de første 6 månedene<sup>1</sup> etter at de nye bomstasjonene ble satt i drift, var det 249 346 passeringer gjennom bomstasjonene i gjennomsnitt per døgn. Juli måned er måneden med lavest trafikk over året, så det er ventet at passeringstallet per døgn vil øke

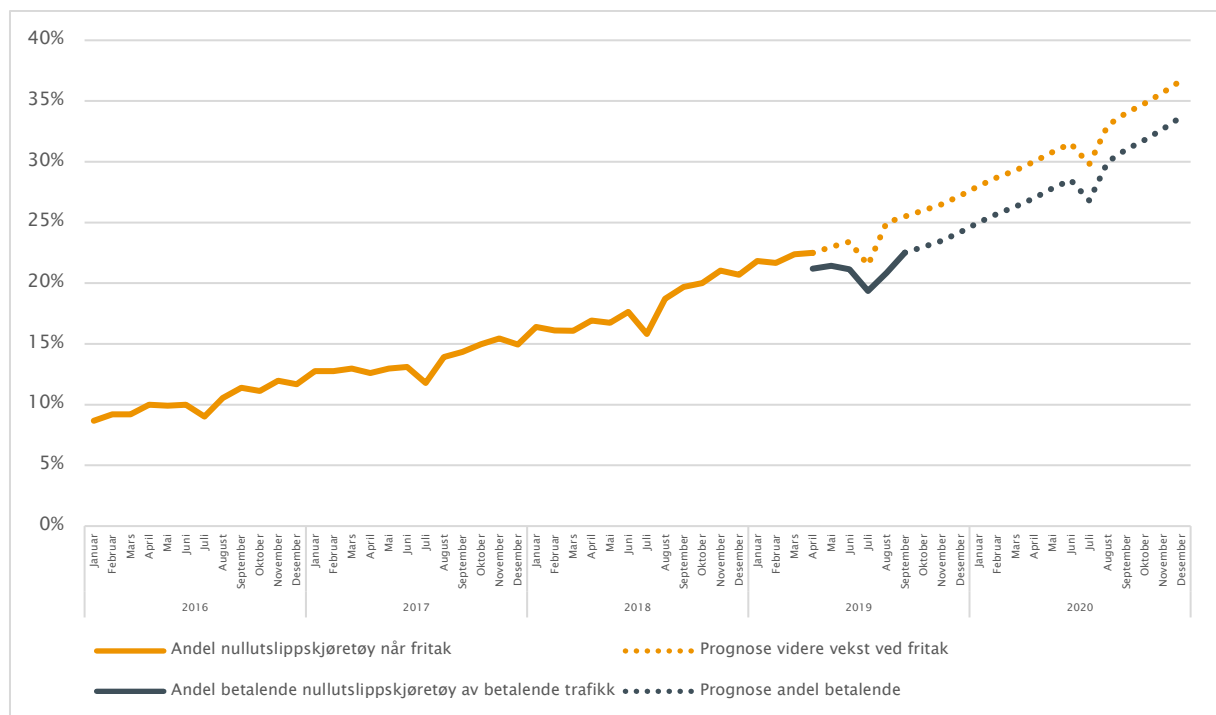
<sup>1</sup> Data fra 6. april. 1.-5. april er ikke med i datagrunnlaget

noe når vi får data for et helt driftsår. I 2017 utgjorde passeringene mellom 1. april og 30. september 49 pst. av totalt antall passeringer i 2017.

Beregnet inntekt har vært 552,8 mill. kroner de første 6 månedene med nye bomstasjoner. Oppdatert prognose for bompenginntekt i 2019 er 1 050 mill. kr (ikke vist i tabellen).

### Nullutslippskjøretøy

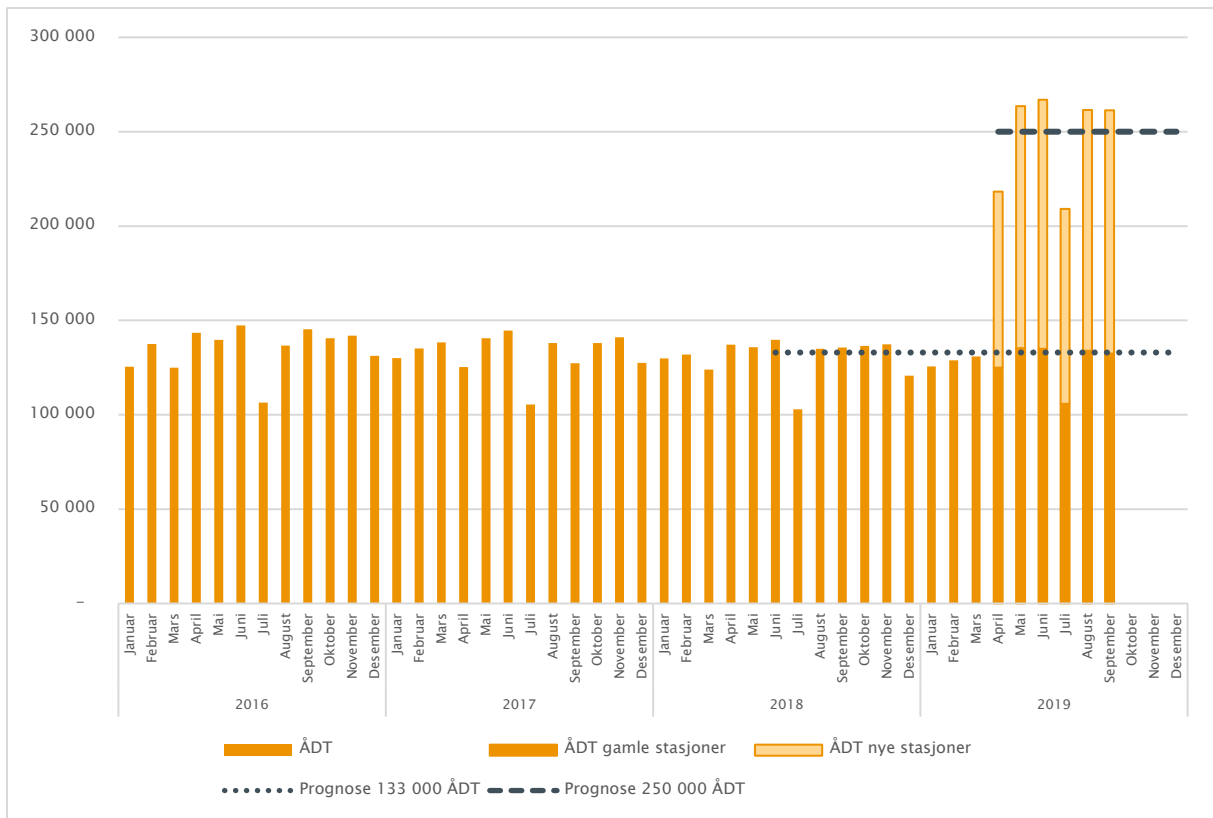
Andelen nullutslippskjøretøy rapportert i tabell 1 er antall betalende nullutslippskjøretøy delt på antall betalende passeringer gjennom bomstasjonene. Etter innføring av bompengeavgift for denne kjøretøygruppen 6. april, får vi et seriebrudd i dataene på grunn at fritaksregistrering i sentralsystemet. 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

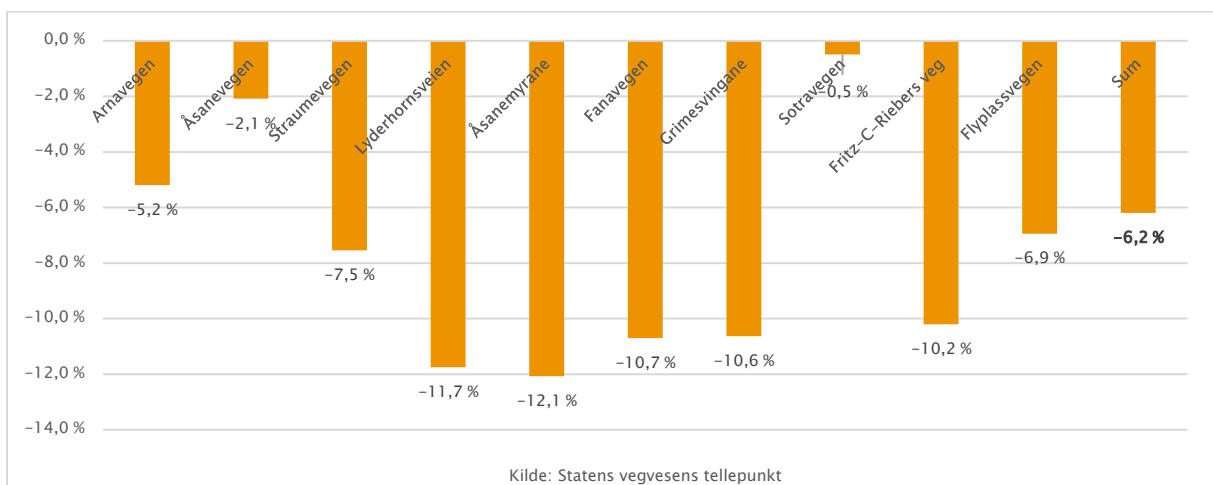
### Trafikkutvikling

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 1 pst. for månedene mai–september 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

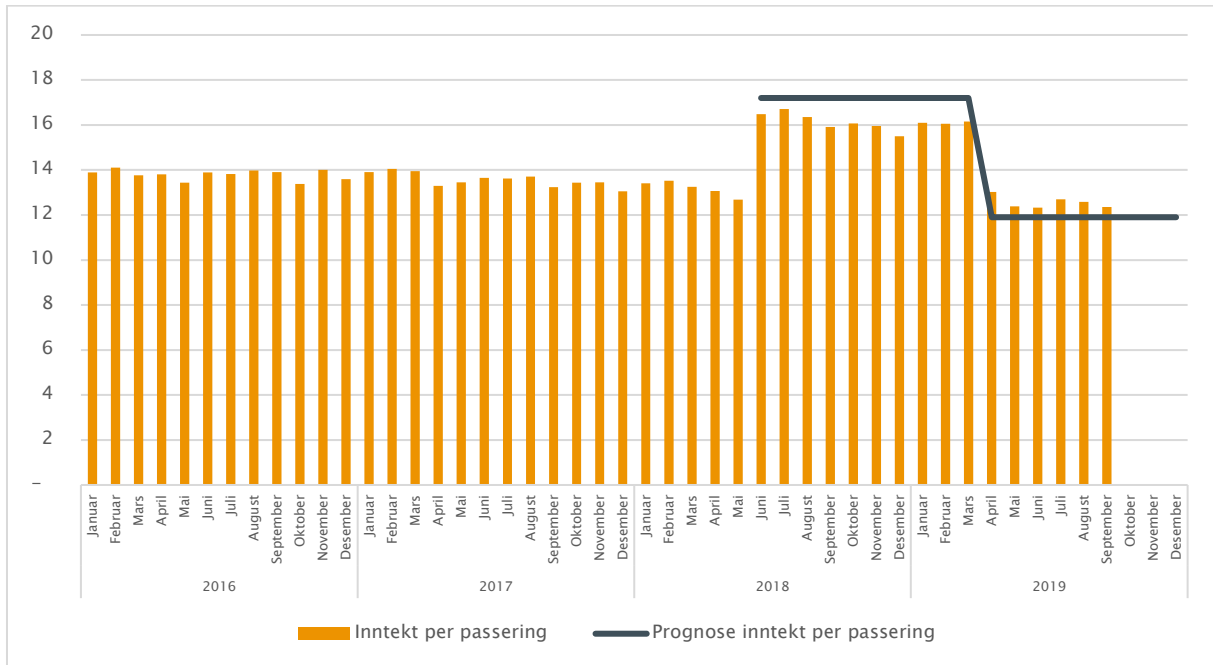
Transportmodellkjøringen som lå til grunn for trafikkprognosene i proposisjonen viste en ventet trafikkavvising på strekningene som fikk nye bomstasjoner på mellom 10 og 20 pst. Statens vegvesen har ikke hatt tellepunkt på alle lokasjoner som nå har fått bomstasjoner, men vi har funnet ti tellepunkt 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 – september 2019 mot samme periode i 2018. Merk at perioden avviker fra tidligere notat. Vi sammenligner nå like perioder i denne tabellen. Foreløpig viser et snitt av tilgjengelige data fra tellepunkt en reduksjon i trafikken på 6,2 pst.



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

## Gjennomsnittlig inntekt per passering

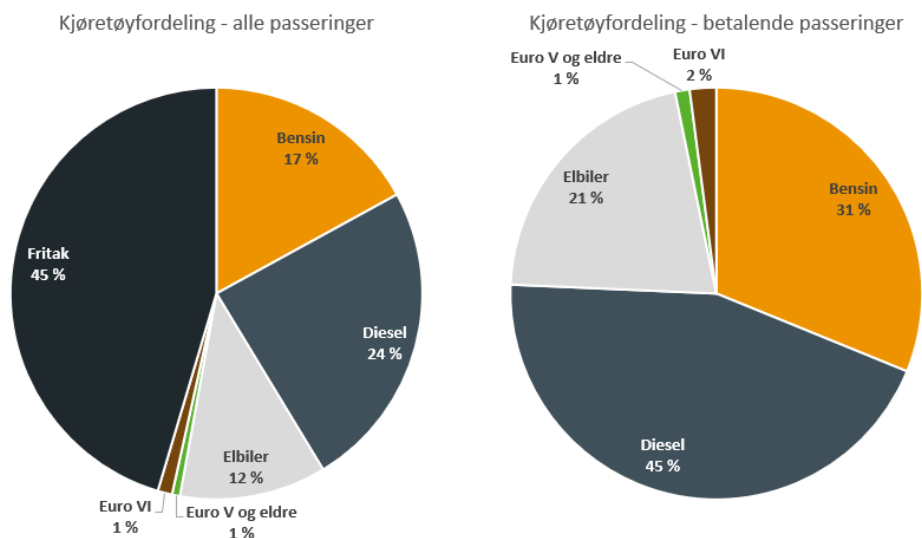
Figur 4 under viser utviklingen i gjennomsnittlig inntekt per passering tilbake til 2016. Utviklingen viser en gradvis reduksjon i perioden 2016–mai 2018, antagelig på grunn av økt andel nullutslippskjøretøy. Etter innkrevingsstart i nye bomstasjoner har gjennomsnittlig inntekt ligget noe over prognosen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



Figur 4: Utvikling i gjennomsnittlig inntekt per passering

## Trafikkfordeling bompasseringer

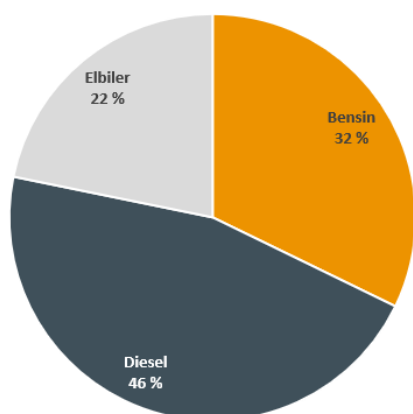
Diagrammet til venstre i figur 5 viser hvordan trafikken fordeler seg mellom de ulike drivstofftyper og fritak. I diagrammet til høyre er kun de betalende passeringene vist. Datagrunnlag er april – september 2019.



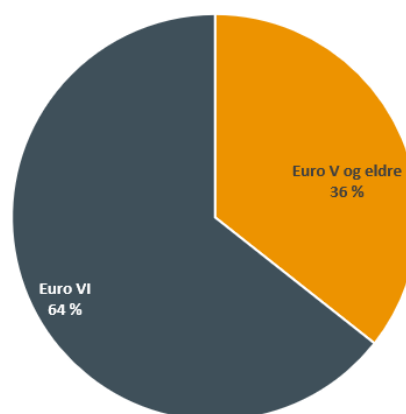
Figur 5: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer. Data fra april – september 2019

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

Takstgruppe 1 - betalende passeringer



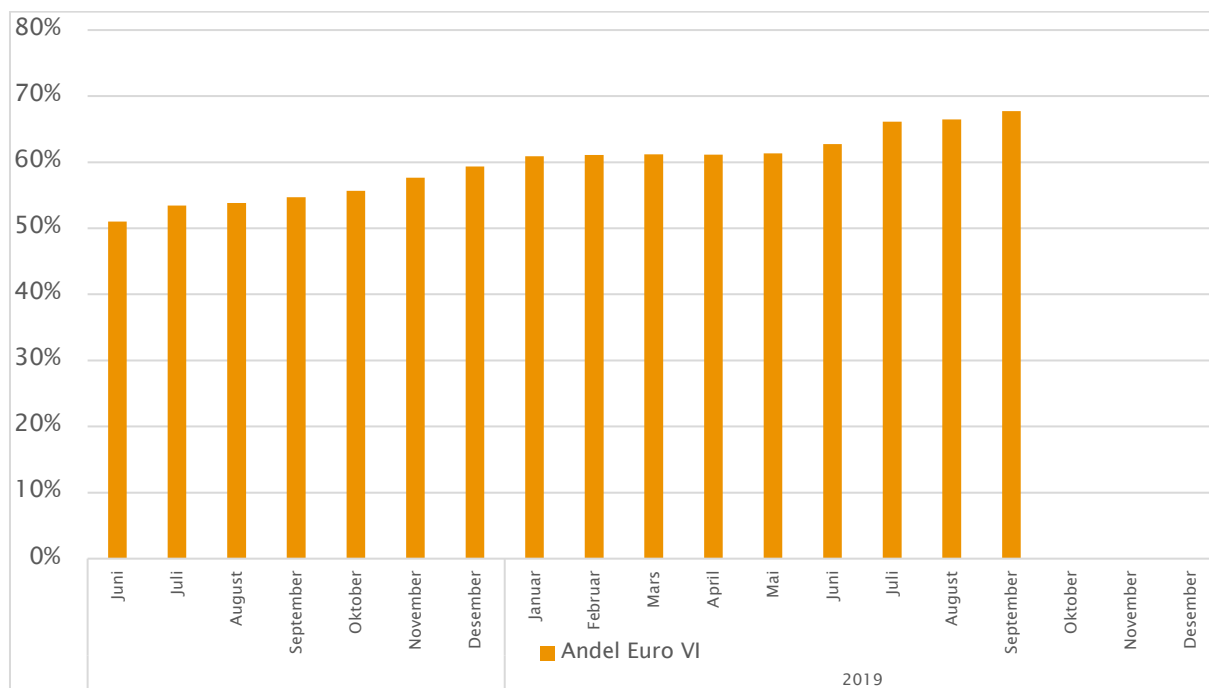
Takstgruppe 2 - betalende passeringer



Figur 6: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer fordelt på takstgruppe. Data fra april – september 2019

Figurene 5 og 6 forteller hvordan trafikkfordelingen har vært totalt over perioden april til september, 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 september, 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 – 68 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