

Møtepapir

Styringsgruppen for Miljøløftet

Møte 06/2019 | **Klokkeslett:** 08:00 - 10:00 | **Dato:** 27.09.2019

Møtested: Statens vegvesen, Nygårdsgaten 112, Bergen

Saksbehandler: Solveig Paule
Dato: 20.09.2019

Saksliste

- Sak 34/19 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 35/19 Godkjenning av referat fra møte 5/19
- Sak 36/19 Oversikt utvikling i trafikk og inntekt i Miljøløftet etter 6. april
- Sak 37/19 Evaluering av trafikale konsekvenser av de nye bomstasjonene
- Sak 38/19 Eventuelt

Sak 34/19 **Godkjenning av innkalling og saksliste**

Forslag til vedtak: Innkalling og saksliste blir godkjent.

Sak 35/19 **Godkjenning av referat fra møte 5/19**

Referat er vedlagt. **Se vedlegg 1.**

Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.

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

Statens vegvesen har laget et notat til saken. **Se vedlegg 2.**

Dette notatet oppsummerer 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.

Kristian Bauge fra Statens vegvesen presenterer saken i møtet.

Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.

Sak 37/19 Evaluering av trafikale konsekvenser av de nye bomstasjonene

Sekretariatet har laget et notat til saken. **Se vedlegg 3.**

Saken er en oppfølging fra styringsgruppens møte 24. mai 2019, der det ble påpekt at Bergen kommune har vedtatt at de nye bomstasjonene skal evalueres etter ett år. Styringsgruppen konkluderte da med at Miljøløftet skal foreta denne evalueringen, og at sekretariatet i et senere møte skulle legge frem en sak om hvordan de nye bomstasjonene foreslås evaluert. Notatet presenterer forslag til organisering av arbeidet med evalueringen.

Forslag til vedtak: Det oppnevnes en gruppe med et arbeidsutvalgsmedlem fra hver part, samt en representant fra sekretariatet, som får ansvaret for arbeidet med denne evalueringen. Representanten fra Bergen kommune leder arbeidet. Av hensyn til kapasitet og legitimitet, innhentes ekstern bistand. Prosjektgruppen rapporterer til AU, mens mandat, konkurransegrunnlag og milepæler underveis, legges frem for AKG. Rapporten legges frem for Miljøløftets styringsgruppe i august/september 2020.

Sak 38/19 Eventuelt



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.

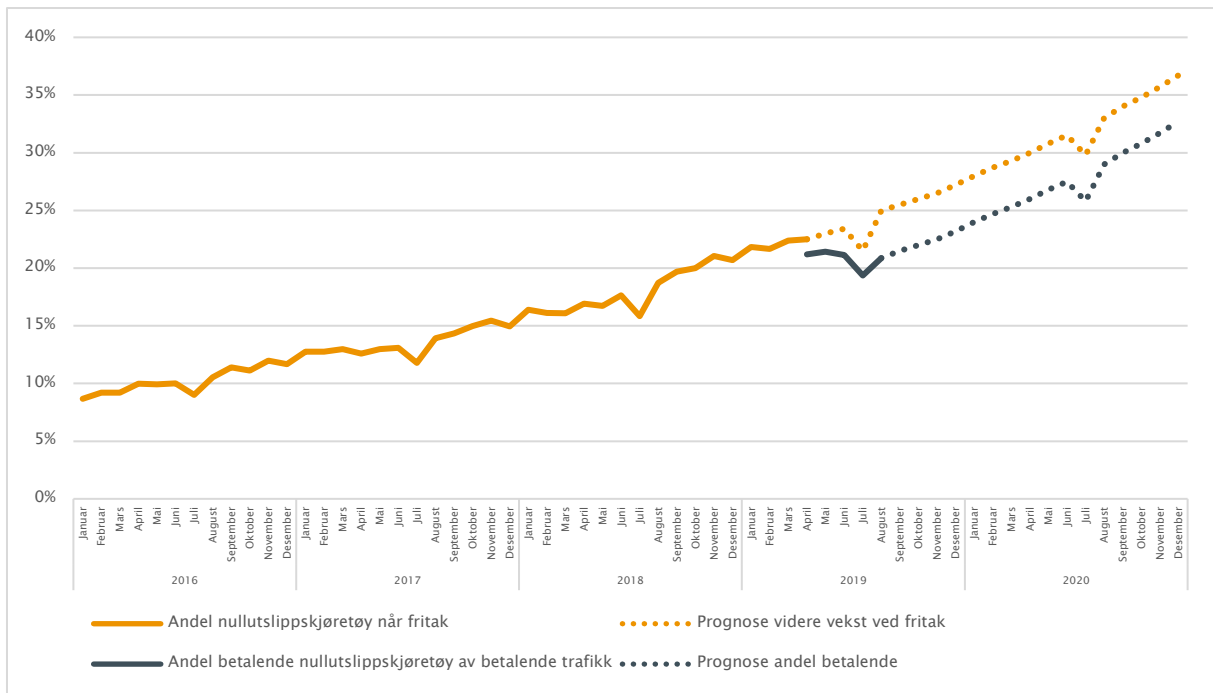
Tabell 1: Trafikk og inntekt i Miljøløftet fra 6. april 2019

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

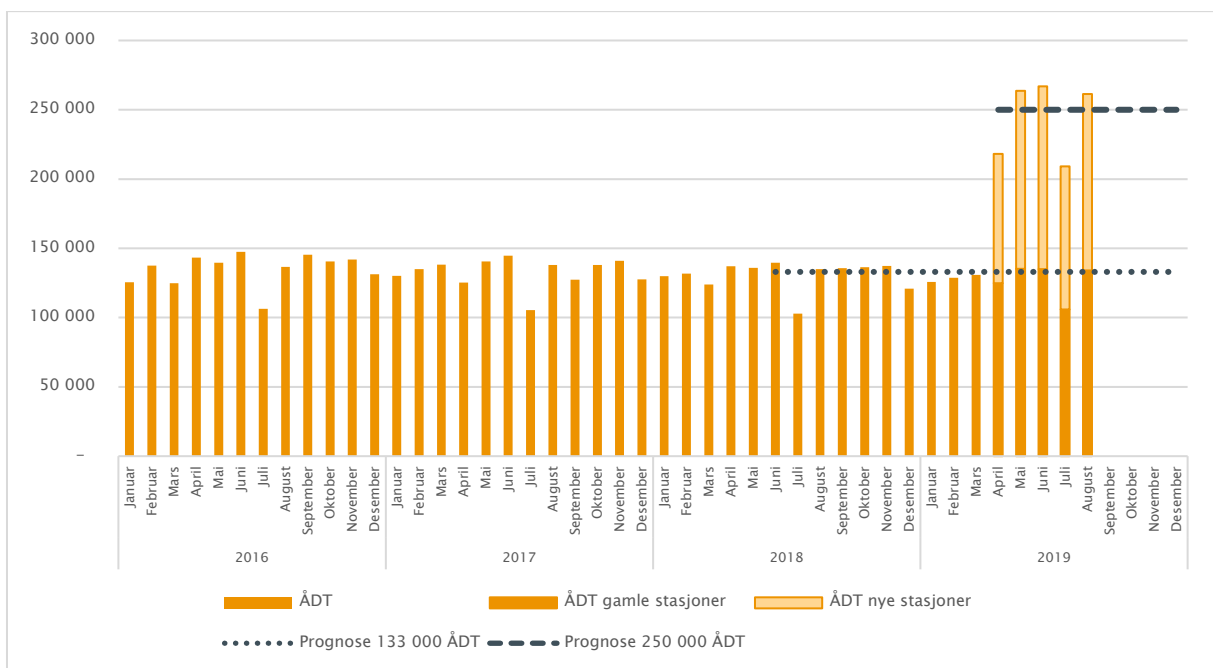
Andelen nullutslippskjøretøy rapportert i tabell 1 er antall betalende nullutslippskjøretøy delt på antall betalende passeringer gjennom bomstasjonene. Etter innføring av bompengavgift for denne kjøretøygruppen 6. april, får vi et seriebrudd i dataene på grunn at fritaksregistrering i sentralsystemet.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

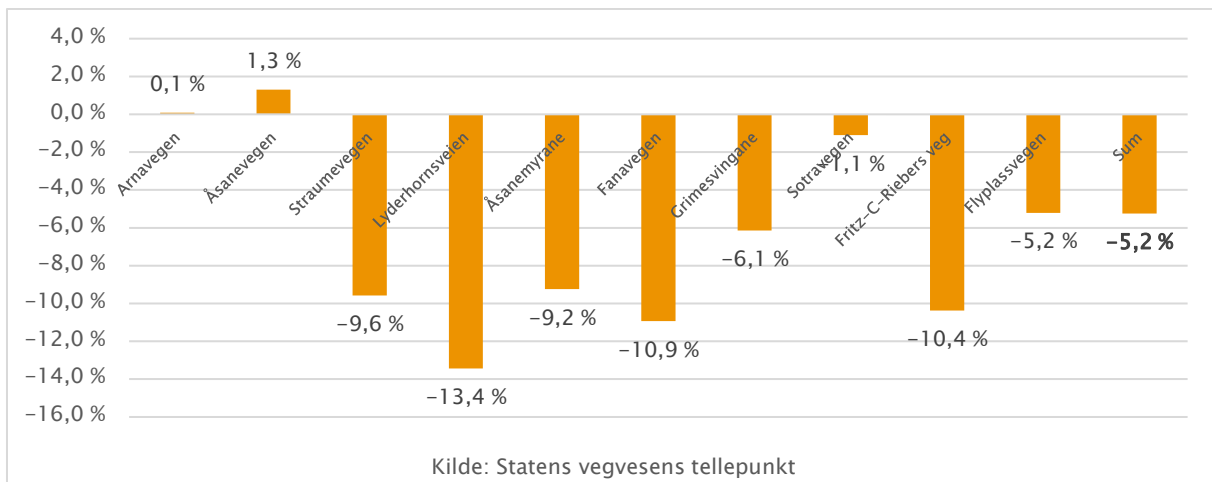
Trafikkutvikling

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

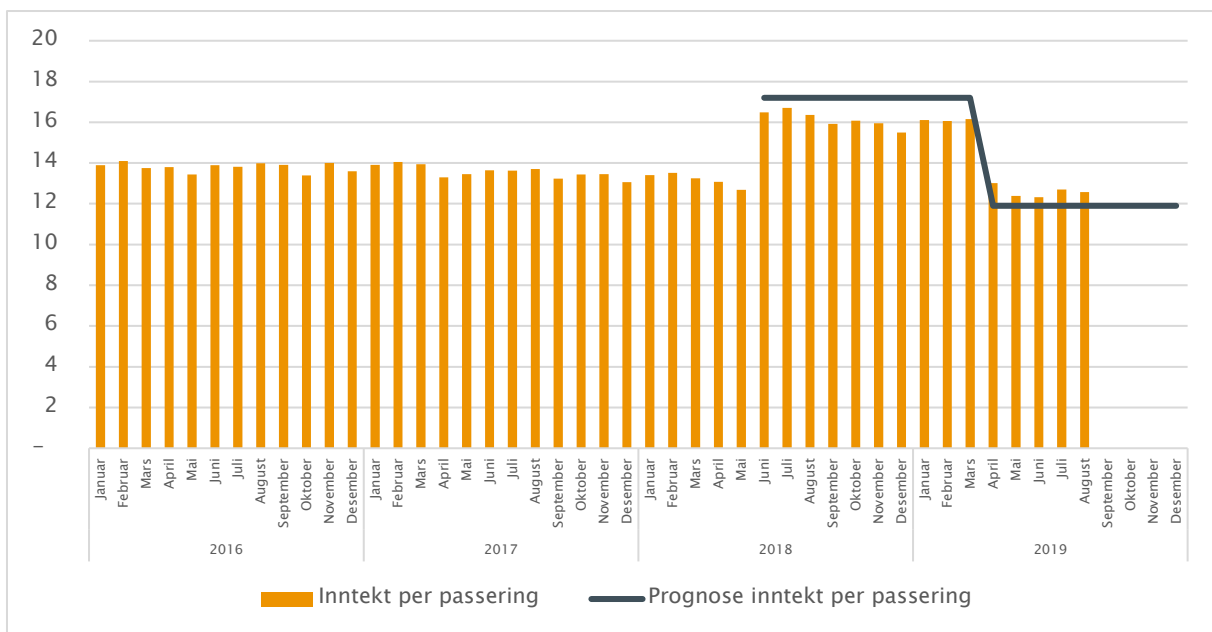
Transportmodellkjøringen som lå til grunn for trafikkprognosene i proposisjonen viste en ventet trafikkavvising på strekningene som fikk nye bomstasjoner på mellom 10 og 20 pst. Statens vegvesen har ikke hatt tellepunkt på alle lokasjoner som nå har fått bomstasjoner, men vi har funnet ti tellepunkt 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.



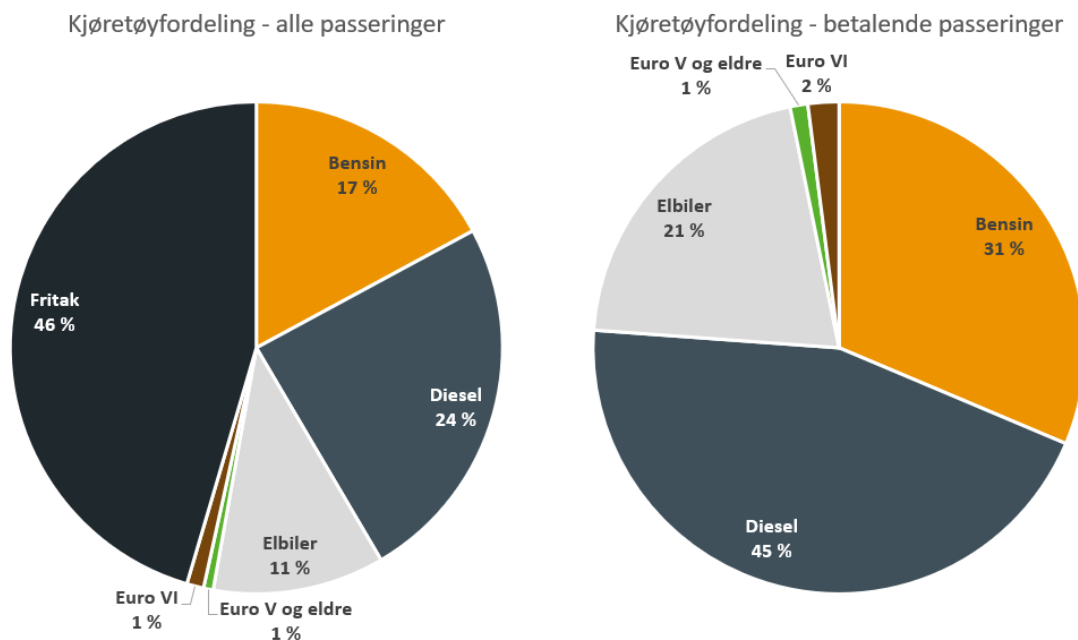
Figur 4: Utvikling i gjennomsnittlig inntekt per passering

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.

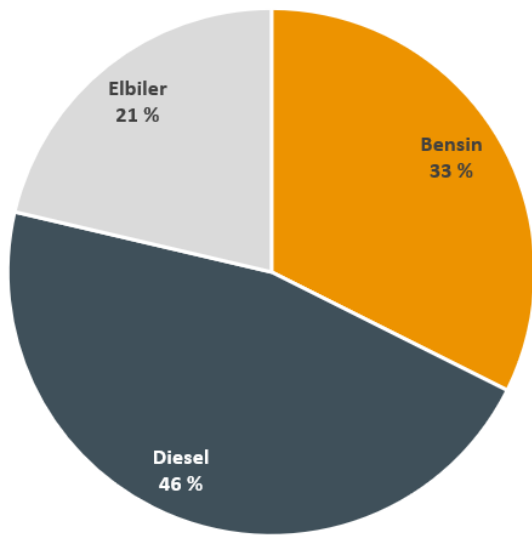
I diagrammet til høyre er kun de betalende passeringene vist. De to figurene illustrerer forskjellen i hvordan andelen elbiler kan synliggjøres. Datagrunnlag er april – august 2019.



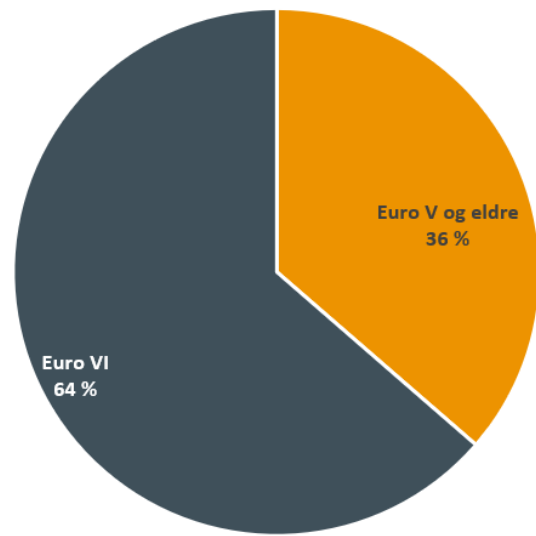
Figur 5: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer. Data fra april – august 2019

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



Miljøløftet

NOTAT

Vedlegg nr. 3

Til: Styringsgruppen
Fra: Sekretariatet
Kopi:

Saksbehandler/telefon:
Solveig Paule / 93053457
Vår dato: 20.09.2019

Sak 37/19 Evaluering av trafikale konsekvenser av de nye bomstasjonene

1. Bakgrunn for saken

Saken er en oppfølging fra styringsgruppen i Miljøløftet sitt møte 24. mai 2019. I referatet fra dette møtet står det:

«Bergen kommune har vedtatt at de nye bomstasjonene skal evalueres etter ett år. Miljøløftet skal foreta denne evalueringen. Sekretariatet må komme tilbake med en sak om dette. Bypakken på Nord-Jæren har startet en evaluering allerede, og Miljøløftet bør trekke veksler på det som er gjort der.

Konklusjon: Sekretariatet legger frem en sak i et senere styringsgruppemøte om hvordan de nye bomstasjonene foreslås evaluert.»

Bakgrunnen for at saken ble diskutert i Miljøløftets styringsgruppe, var at Bystyret i Bergen har bedt om en slik evaluering. I sin merknad 3 til sak 198/18, fattet Bystyret i Bergen følgende vedtak 19. september 2018:

«Bystyret vedtok egen merknad i behandlingen av bompengesøknaden (sak 146/17) om å ta hensyn til lokalmiljø og lytte til lokale innspill. Det fremgår videre av vedtatt stortingsproposisjon at bomstasjonsplasseringer kan endres på et senere tidspunkt, under forutsetning av at det er lokal enighet og at endringene ikke svekker økonomien i pakken. Bystyret erkjenner at plassering av nye bomstasjoner alltid vil ha ulemper for nærmiljøet de plasseres i, og at dette er forhold som veies opp mot formålet om å regulere trafikk og sikre inntekter til bypakken. Noen plasseringer fremstår likevel som mer krevende enn andre, og bystyret ber om en evaluering av trafikale konsekvenser av de nye bomstasjonene. Slik evaluering skal brukes til å vurdere behov for flytting av enkeltstasjoner, dersom det identifiseres forslag til alternativ plassering som vil ha mindre ulemper for lokalmiljø og samtidig virker etter intensjonene mht trafikkregulering og inntekter.»

Sekretariatet har sjekket med sekretariatet for byvekstavtalarbeidet på Nord-Jæren om de har gjort seg noen erfaringer med evaluering, men fått tilbakemelding om at de ennå ikke har startet opp arbeidet.

2. Mål for evalueringen

Opplegget for evalueringen har så langt vært diskutert i sekretariatet, i Miljøloftets arbeidsutvalg og i AKG. I disse diskusjonene er det kommet frem mange gode momenter som kan inngå i en slik evaluering.

Oppsummert er de overordnede målene med evalueringen å belyse om de nye bomstasjonene:

- bidrar til at Miljøloftet når nullvekstmålet?
- bidrar til at Miljøloftet har forutsigbar økonomi?
- har utilsiktede konsekvenser, og hva vi eventuelt kan gjøre med disse?

Det anbefales at gruppen som oppnevnes til å arbeide med evalueringen vurderer om det eventuelt er andre momenter som skal inngå i arbeidet.

3. Tidspunkt for evalueringen

Vi anbefaler at evalueringen gjennomføres etter ett års drift av de nye bomstasjonene, altså etter 6. april 2020.

4. Organisering av evalueringen

AKG har tidligere foreslått at Miljøloftets arbeidsutvalg følger opp denne evalueringen sammen med sekretariatet. Vi foreslår at arbeidsutvalget setter ned en prosjektgruppe med ett arbeidsutvalgsmedlem fra hver part i Miljøloftet, samt en representant fra sekretariatet. Ettersom dette arbeidet har sin bakgrunn i en bestilling fra bystyret i Bergen, ledes gruppen av representanten fra Bergen kommune. Prosjektgruppen rapporterer til AU, mens mandat, konkurransegrunnlag og milepæler underveis legges frem for AKG.

5. Innkjøp av bistand

Av hensyn til kapasitet og legitimitet, anbefaler vi at evalueringen gjennomføres med ekstern bistand. Kostnadene til dette dekkes av Miljøloftets midler. Prosjektgruppen foretar denne bestillingen.

Utkast til tilbudsbeskrivelse for konsulentoppdraget legges frem for AKG før tilbudet lyses ut.

6. Tidslinje

24. september 2019	Forslag til prosjektgruppe utarbeides i AU.
27. september 2019	Styringsgruppen drøfter forslaget til organisering av arbeidet.
1. november 2019	Utkast til tilbudsbeskrivelse for konsulentoppdraget legges frem for AKG.
15. november	Styringsgruppen orienteres om den videre prosessen med evalueringen.
Desember 2019 – januar 2020	Ekstern bistand kjøpes inn.
6. april 2020	Evalueringen starter.
August/september 2020	Rapporten legges frem for styringsgruppen i Miljøløftet.

7. Forslag til vedtak

Det oppnevnes en gruppe med et arbeidsutvalgsmedlem fra hver part, samt en representant fra sekretariatet, som får ansvaret for arbeidet med denne evalueringen. Representanten fra Bergen kommune leder arbeidet. Av hensyn til kapasitet og legitimitet, innhentes ekstern bistand. Prosjektgruppen rapporterer til AU, mens mandat, konkurransegrunnlag og milepæler underveis, legges frem for AKG. Rapporten legges frem for Miljøløftets styringsgruppe i august/september 2020.