

Møtepapir

Styringsgruppen for Miljøløftet

Møte 1/2020 | **Klokkeslett:** 08:00 - 09:30 | **Dato:** 24.01.2020

Møtested: Møterom Vegvalsen, Statens vegvesen, Nygårdsgaten 112

Saksbehandler: Solveig Paule
Dato: 20.01.2020

Saksliste

- Sak 1/20 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 2/20 Godkjenning av referat fra møte 7/19
- Sak 3/20 Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger
- Sak 4/20 Tiltak for å redusere billettprisene på kollektivtrafikk
- Sak 5/20 Prosjektliste
- Sak 6/20 Orientering om bilhåndtering etter 2022 og videre planer for Nygårdstangen
- Sak 7/20 Orientering om planarbeidet for Bybanen til Åsane
- Sak 8/20 Orientering om status for oppgradering av Fløyfjellstunnelen
- Sak 9/20 Orientering om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene etter 6. april 2019
- Sak 10/20 Eventuelt

Sak 1/20 Godkjenning av innkalling og saksliste

Forslag til vedtak: Innkalling og saksliste blir godkjent.

Sak 2/20 Godkjenning av referat fra møte 7/19

Referat er vedlagt. [Se vedlegg 1.](#)

Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.

Sak 3/20 Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger

Saken er en del av oppfølgingen av brev fra Samferdselsdepartementet 13. desember 2019 ang. signert forslag til ny byvekstavtale. I brevet forutsettes det at lokalpolitisk behandling av hvordan bompengetakstene skal reduseres i tråd med regjeringens bompengeavtale, er ferdig innen 1. april 2020. Midlene blir stilt til disposisjon dersom signert forslag til ny byvekstavtale blir vedtatt. Saken har tidligere vært drøftet i Miljøloftets administrative koordineringsgruppe, og Statens vegvesen har laget et notat til saken. [Se vedlegg 2.](#)

Kristian Bauge fra Statens vegvesen presenterer saken i møtet.

Forslag til vedtak:

Sak 4/20 Tiltak for å redusere billettprisene på kollektivtrafikk

Saken er en del av oppfølgingen av brev fra Samferdselsdepartementet 13. desember 2019 ang. signert forslag til ny byvekstavtale. I brevet forutsettes det at lokalpolitisk behandling av hvordan billettprisene på kollektivtrafikk skal reduseres i tråd med regjeringens bompengeavtale, er ferdig innen 1. april 2020. Direktør for mobilitet og kollektiv i Vestland fylkeskommune, Håkon Rasmussen, presenterer saken i møtet.

Forslag til vedtak:

Sak 5/20 Prosjektliste

Saken er en del av oppfølgingen av brev fra Samferdselsdepartementet 13. desember 2019 ang. signert forslag til ny byvekstavtale. I brevet forutsettes det at lokalpolitisk behandling av prioritert prosjektliste er ferdig innen 1. april 2020. På vegne av de lokale partene, presenterer Vestland fylkeskommune saken i møtet. [Se vedlegg 3.](#)

Forslag til vedtak:

Sak 6/20 Orientering om bilhandtering etter 2022 og videre planar for Nygårdstangen

Prosjektsjef Eivind Farestveit Larsen frå Bane NOR orienterer om utviklinga i arbeidet med Nygårdstangen godsterminal, som mellom anna inneber ei løysing for nybilhandteringa på Nygårdstangen også etter 2022.

Forslag til vedtak: Styringsgruppa tar saken til orientering

Sak 7/20 Orientering om planarbeidet for Bybanen til Åsane

Bergen kommune presenterer saken i møtet, og gir en orientering om status for planleggingsarbeidet for Bybanen til Åsane.

Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.

Sak 8/20 Orientering om status for oppgradering av Fløyfjellstunnelen

Statens vegvesen presenterer saken i møtet.

Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.

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

Statens vegvesen, Utredning vest har laget et notat til saken. Her presenteres 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. Totalt for perioden treffer trafikkprognosen relativt godt. **Se vedlegg 4.**

Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.

Sak 10/20 Eventuelt

REFERAT

Vedlegg nr. 1

Styringsgruppen for miljøløftet

Møte 7/2019 | **Klokkeslett:** 13:30 - 14:30 | **Dato:** 04.11.2019

Møtested: Hotell Ørnen, Lars Hilles gate 18, Bergen

Saksbehandler: Solveig Paule

Dato: 08.11.2019

	Navn	Part
<i>AMøtedeltakere</i>	Bjørne Grimsrud	Møteleder, Statens vegvesen
	Thor Haakon Bakke	Byråd klima, miljø og byutvikling, Bergen kommune
	Anne Iren Fagerbakke	Kommunaldirektør, Bergen kommune
	Øivind Støle	Bergen kommune
	Jon Askeland	Fylkesordfører, Vestland fylkeskommune
	Håkon Rasmussen	Direktør for mobilitet og kollektivtr., Vestland fylkeskommune
	Torill Klinker	Vestland fylkeskommune
	Grethe Vikane	Avdelingsdirektør, Statens vegvesen
	Alberte Ruud	Statens vegvesen
	Trond Høyde	Jernbanedirektoratet
	Lars Sponheim	Fylkesmann i Vestland
	Kjell Kvingedal	Fylkesmannen i Vestland
	Solveig Paule	Sekretariatsleder Miljøløftet
<i>Øvrige deltakere</i>	Ole Hallvard Harlem Dyrbekk	Hordaland fylkeskommune
	Astrid Håvik	Jernbanedirektoratet
	Torild Hage	Jernbanedirektoratet
	Ingrid Feet Bjørgo	Sekretariatet Miljøløftet
	Kristoffer S. Monsen	Sekretariatet Miljøløftet
	Kristian Bauge	Statens vegvesen

Saksliste

- Sak 39/19 Godkjenning av innkalling og saksliste
Sak 40/19 Godkjenning av referat fra møte 6/19
Sak 41/19 Oversikt utvikling i trafikk og inntekt i Miljøløftet etter 6. april
Sak 42/19 Eventuelt

Sak 39/19 Godkjenning av innkalling og saksliste

Vedtak: Innstilling og saksliste ble godkjent.

Sak 40/19 Godkjenning av referat fra møte 6/19

Vedtak: Referatet ble godkjent uten merknader.

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

Det var sendt ut et notat i forkant av møtet om utvikling i trafikk og inntekt i Miljøløftet etter 6. april 2019. Kristian Bauge fra Statens vegvesen presenterte saken i møtet.

Kristian Bauge påpekte spesielt at selv om gjennomsnittsinntekten ligger på hva som er lagt inn i prognosen så langt, må styringsgruppen være oppmerksom på at antall elbiler fortsatt stiger i samme takt som tidligere og at dette på sikt vil gi redusert gjennomsnittsinntekt i Bypakke Bergen.

Vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.

Sak 42/19 Eventuelt



Statens vegvesen

Notat

Vedlegg nr. 2

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

Saksbehandler: Kristian Bauge
Tlf saksbeh. 55 51 63 37
Vår dato: 20.01.2020

Sak 3/20 Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger

Vi viser til forhandlingene om ny byvekstavtale i Bergen og statens tilbud til økte statlige midler til pakken for å redusere bompengene. Det er lagt til grunn at bompengene skal reduseres med 55 mill. 2020-kr per år i perioden 2020–2029, til sammen 550 mill. 2020-kr.

Statens vegvesen er bedt om å levere en tiltaksliste for ulike tiltak som kan innføres, samt en vurdering av trafikale effekter av tiltakene. Statens vegvesen har sammen med det regionale bompengeselskapet Ferde vurdert de økonomiske konsekvensene av tiltakene. Dette notatet oppsummerer de vurderte tiltakene og ventet trafikal effekt. Til slutt er det vist eksempler på sammensatte tiltakspakker som kan oppnå ønsket reduksjon i bompengene. Tiltakene som er vurdert er som følger:

1. Redusere bompengetakstene for alle kjøretøy
2. Redusere bompengetakstene for utvalgte kjøretøy
3. Utsette prisjustering av bompengetakstene
4. Redusere bompengetakster i utvalgte bomstasjoner
5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakster i ferier
6. Innføre tretimersregel
7. Innføre refusjonsordninger

Statens vegvesen har gjennomført trafikkberegninger med regional transportmodell (RTM) for tiltakene 1, 2 og 4. Det er gjort en faglig vurdering av trafikale effekter av tiltak 5 og 6.

Koding av modellen er gjennomført med meget kort tidsfrist. Vi understreker at det med fordel kan brukes mer tid på kvalitetssikring av resultatene. Vi mener likevel at resultatene fra modellen virker rimelige, og at de gir en pekepinn på effekten av de vurderte tiltakene.

1. Redusere bompengetakstene for alle kjøretøy

Våre beregninger viser at om en reduserer bompengetakstene for alle takstgrupper og kjøretøyklasser med 1 krone, vil inntekten reduseres med ca. 41 mill. kroner. Reduksjon med 2 kr vil føre til redusert bompengeneinntekt på 82 mill. kr. Dersom en reduserer bompengetaksten med 1 krone i takstgruppe 1 og 10 kroner i takstgruppe 2, vil en oppnå

inntektsreduksjonen på 55 mill. kr årlig. Alternativt kan takstene reduseres med rundt 4,5–5 pst. for alle kjøretøy.

Det er ventet at trafikken gjennom bomstasjonene vil øke med om lag 0,6 pst. dersom bompengetakstene reduseres med 1 krone. Effekten øker til 1,3 pst. dersom takstene reduseres med 2 kroner.

2. Redusere bompengetakstene for utvalgte kjøretøy

Den beregnede inntektsfordelingen basert på tallene fra april–oktober mellom de ulike kjøretøyklassene er vist i tabellen under.

Tabell 1: Beregnet kjøretøyfordelt årlig bompengeinntekt

	Euro V og eldre	Euro VI	Bensin	Diesel	Nullutslipp	Totalt
Rushtid	8 511 038	9 438 814	63 934 713	115 279 066	27 195 895	224 359 526
Utenfor rush	34 602 720	33 820 114	285 883 946	489 247 539	72 411 329	915 965 649
Årsinntekt	43 113 758	43 258 929	349 818 659	604 526 605	99 607 224	1 140 325 174

En kan se for seg flere ulike tilnærminger til justeringer i bompengetakstene for å redusere bompengebelastningen for enkelte kjøretøy med 55 millioner kroner årlig.

Tabell 2: Eksempler på takstreduksjon (hele døgnet)

Kjøretøy	Takstreduksjon	Inntektseffekt
Normaltakst	4–5 kr	–50–60 mill.
Diesel	3 kr	–55 mill.
Nullutslipp	Halvering	–50 mill.
Euro VI	Gratis	–43 mill.
Euro V og eldre	Gratis	–43 mill.

Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)

En kan se for seg en kombinasjon av reduserte takster for kjøretøyklassene i takstgruppe 1.

Normaltakst (bensin og hybrider)

Vi legger til grunn at en ønsker å beholde de positive resultatene en har sett ved innføring av høyere bompengetakster i rushtiden. Våre tall viser at en vil kunne redusere bompengetakstene utenfor rushtid med 5 kroner for bensinkjøretøy og oppnå inntektsreduksjoner på om lag 57 mill.

Dieselskjøretøy (alle)

Som for normaltakst er det sett på en situasjon der en senker bompengetaksten utenfor rushtid. Beregningen viser at taksten utenfor rushtid kan reduseres med 3 kroner for å oppnå 50 mill. kroner i redusert bompengeinntekt. 4 kr reduksjon utenfor rushtid medfører 65 mill. i redusert inntekt.

Dieselskjøretøy (Euro 6)

Tall fra Ferde viser at lette dieselkjøretøy med Euro 6-teknologi utgjør om lag 30 pst. av dieselpasseringene. Vi har sett på et scenario der en fjerner diesel-påslaget for denne gruppen kjøretøy som følge av kjøretøyenes miljøegenskaper.

Inntektsbortfallet av å fjerne dieselpåslaget for Euro 6-kjøretøy er om lag 27,5 mill. kroner per år. Etter hvert som dieselparken fornyes, vil en større del av de lette dieselkjøretøyene få Euro 6-teknologi. Dette fører til at inntektsbortfallet vil øke over tid, dersom andelen dieselkjøretøy ikke reduseres.

Nullutslipp

En halvering av bompengetakstene for nullutslippskjøretøy vil føre til bortfall av om lag 50 mill. kr. Ventet vekst i andel nullutslippskjøretøy vil likevel føre til at bompenginntektene reduseres ytterligere etter hvert som andelen øker. Dersom bompengetakstene for nullutslippskjøretøy reduseres vil årlig reduksjon i gjennomsnittstaksten øke. Det fører til reduserte inntekter i perioden som må kompenseres dersom samlet bompenginntekt skal opprettholdes.

Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)

Næringstransporten med tunge kjøretøy er ikke omfattet av nullvekstmålet. En reduksjon av takstene for tunge kjøretøy medfører derfor ikke konsekvenser for måloppnåelse av nullvekst. Et slikt tiltak vil derfor kunne gjennomføres uten at det gjennomføres trafikkdempende tiltak.

De to takstklassene i takstgruppe 2, Euro V og eldre, og Euro VI har hver om lag 43 mill. kroner i bompenginntekt per år. Det er beregnet at en reduksjon i taksten for takstgruppe 2 på 65 pst. vil redusere årlig bompenginntekt med 55 mill. kroner. En kan også vurdere reduksjon av bompengetakstene for Euro VI-kjøretøy kombinert med andre tiltak.

Alternativt kan en se for seg fjerning av rushtidsavgiften for tunge kjøretøy med Euro VI. Inntektseffekten av et slikt tiltak er om lag 5 mill. kroner årlig, men vil øke etter hvert som tungbilparken fornyes.

Trafikale effekter

Transportmodellen er ikke konstruert for å vurdere reisekostnadsendringer for enkelte kjøretøy basert på miljøegenskapene. Det er derfor gjort en skjematisk tilnærming under tiltak 2 basert på modellresultatet fra tiltak 1. Vi anbefaler at en legger til grunn at 1 kr redusert bompengetakst for en kjøretøygruppe medfører 0,6 pst. trafikkvekst. Eksempelvis vil 5 kroner redusert bompengetakst for bensin/hybridkjøretøy medføre 3 pst. økt trafikk for denne kjøretøyklassen. Da er det ikke rom for å justere andre kjøretøy. Samlet effekt blir som i tiltak 1.

3. Utsette prisjustering av bompengetakstene

Tiltaket utgår som følge av at det har kommet signaler fra SVV sentralt om at det er usikkert om manglende prisjustering kan sies å være innenfor rammene av bompengeaftalen.

4. Redusere bompengetakster i utvalgte bomstasjoner

Ringveg vest

Etter innføring av de nye bomstasjonene er det i hovedsak ikke rushtidsavgift i de perifere bydelene, mens det er rushtidsavgift i de sentrumsnære områdene. Unntakene fra dette er bomstasjonene som ble etablert i 2010 for finansiering av Ringveg vest, der det i dag er rushtidsavgift, samt de nye bomstasjonene i sentrum, som ikke har rushtidsavgift.

Det er sett på effekten av å avvikle tidsdifferensierte bompengetakster i bomstasjonene på fv. 557 Dolviken og fv. 556 ved Straume bro. I september 2019 er det beregnet at inntekten fra rushtidsavgiften fra de to bomstasjonene er om lag 1,8 mill. kroner. Det gir en årlig inntektseffekt av å avvikle tidsdifferensierte bompenger i Dolviken og Straume på rundt 20 mill. kroner.

Redusere takster i de nye bomstasjonene

Det er sett på et eksempel der en reduserer bompengetakstene i de nye bomstasjonene med 9 pst. Bortfallet av inntekt vil da beløpe seg til 55 mill. kroner årlig. Tiltaket omfatter de 15 bomstasjonene som hadde innkrevingsstart 6. april 2019.

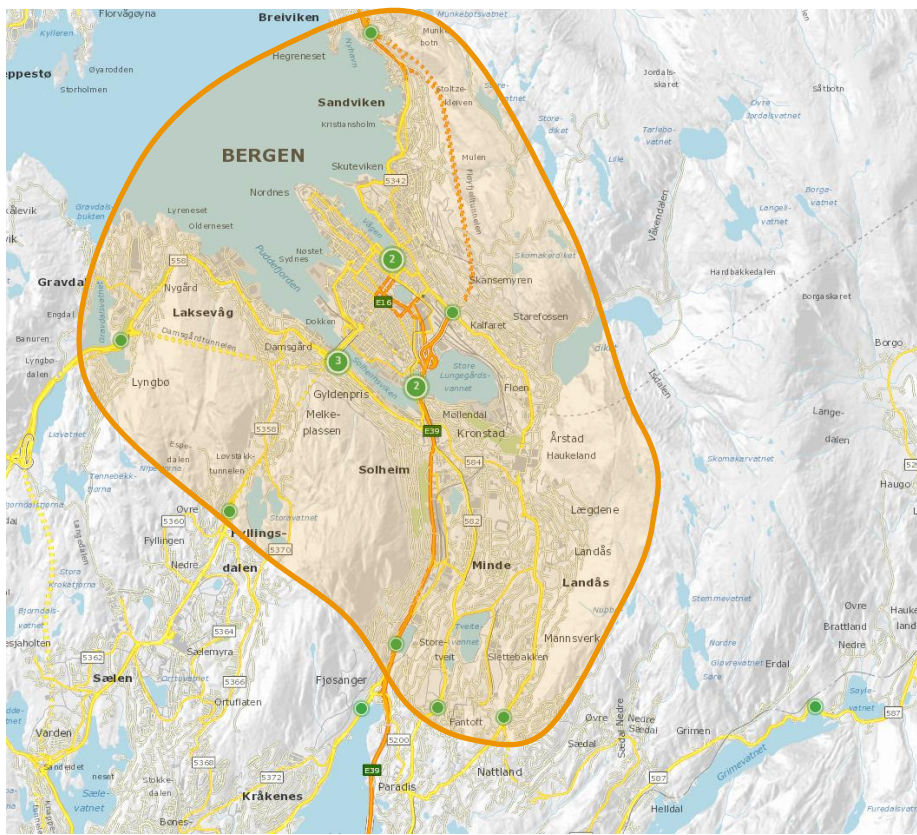
Redusere takster i «ytre ring»

«Ytre ring» består i dette regneeksempelet av de nye bomstasjonene, med unntak av de to i sentrum, samt bomstasjonene i Dolviken og Straume. Figuren under viser «indre ring» som *ikke* får reduserte takster. «Ytre bomring» består av følgende bomstasjoner:

Tabell 3: Bomstasjoner som inngår i "ytre ring" i regneeksempelet

Rv555 Sotravegen, mot øst
E39 Åsanevegen, mot sør
Fv557 Ringveg Vest Dolviken
Rv580 Fritz-C-Riebers veg, mot nord
Fv580 Flyplassvegen, mot øst
Fv557 Straumevegen, mot nord
Fv582 Fanavegen, mot nord
E16 Arnavegen, mot nord-vest
Fv558 Lyderhornsveien, mot sør-øst
Fv580 Grimesvingene, mot vest
Fv179 Steinsvikvegen, mot sør
Fv267 Åsanemyrane, mot sør
Fv556 Straume
Fv172 Skagevegen, mot sør
Fv243 Telleviksveien, mot sør

Beregningen viser at en ved å redusere takstene i «ytre ring» med 8 pst. oppnår årlig redusert bompenginntekt med 55 mill. kroner.



Figur 1: bomstasjoner i "indre ring"

Trafikale effekter

Ringveg vest

Da tidsdifferensierte bompengetakster ble innført i 2016 var omfordelingseffektene relativt sterke før og etter rushtidsperiodene. Trafikkavvisingseffekten over døgnet var mer beskjeden, og samlet vurdert til å ligge på om lag 5–6 pst. Det er naturlig å vente en tilsvarende trafikkvekst gjennom de to bomstasjonene på fv. 557 Dolviken og fv. 556 ved Straume bro dersom tidsdifferensierte bompengetakster avvikles på Ringveg vest. Trafikken gjennom de to bomstasjonene utgjør om lag 7 pst. av passeringene i Bergen. Det gir en samlet trafikkøkningseffekt på rundt 0,35 pst.

Når nytt sentralsystem som håndterer lokalt vedtak om høyeste pris i rush er på plass, vil turene som fortsetter gjennom bomstasjoner med rushtidsavgift bli belastet høyeste pris. Dette betyr at trafikken som skal i retning sentrum i rushtiden fortsatt vil betale rushtidsavgift. Det taler for at inntektseffekten og den trafikale effekten blir noe svakere når nytt sentralsystem er på plass.

Redusere takster

Over er det skilt mellom «nye bomstasjoner» og «ytre ring». De trafikale effektene av de to alternativene er sammenfallende. Resultatene fra transportmodellen viser at reduksjon av bompengetakstene med 8 pst. som tilsvarer rundt 2 kr for en bensin/dieselbil, vil føre til en trafikkøkning på rundt 0,7 pst.

5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakster i ferier

Det kreves inn høyere bompengetakst i rushtiden alle dager unntatt offentlige helligdager og helgedager. Som følge av at en stor del av trafikantene har ferie samtidig, er trafikken redusert, og fremkommelighetsutfordringene lavere i perioder som fellesferien, juleferie, påskeuke, samt i skolenes høst- og vinterferie.

Bompenginntekten i perioden med høyere takster er om lag 225 mill. kroner per år. Inntektseffekten av rushtidsavgiften er rundt 110 mill. kroner i Bergen per år.

Tabellen under viser hvilken effekt rushtidsavgiften har på bompenginntekten i de nevnte feriene, og hvilken inntektsreduksjon en kan vente dersom tidsdifferensierte bompengetakster avvikles i disse periodene.

Tabell 4: Ventet redusert bompenginntekt ved avvikling av tidsdifferensierte takster i ferier

Periode	Trafikk			Bompenginntekt			Gjennomsnittsinntekt		Ventet inntektseffekt
	Totalt	I rush	Utenfor rush	Totalt	I rush	Utenfor rush	I rush	Utenfor rush	
Fellesferie (juli måned)	6 480 863	1 552 051	4 928 812	82 205 479	25 201 818	57 003 661	16,2	11,6	-7 251 734
Romjulen 27.–31. des*	898 643	256 351	642 292	11 632 511	4 003 373	7 629 137	15,6	11,9	-958 443
Påskedagene (man–ons)	673 982	192 263	481 719	8 724 383	3 002 530	5 721 853	15,6	11,9	-718 832
Høstferie (7.–11. okt)	1 290 539	410 287	880 252	17 118 241	6 761 874	10 356 367	16,5	11,8	-1 934 753
Vinterferie (25.2–1.3)**	1 290 539	410 287	880 252	17 118 241	6 761 874	10 356 367	16,5	11,8	-1 934 753

*Mangler data. Benyttet tilsvarende trafikk/inntekt som i påskedagene

** Februar 2019 var uten nye bomstasjoner. Benyttet tilsvarende tall som for høstferien

Sum -12 798 516

Tabellen viser at fjerning av rushtidsavgift i feriene vil redusere bompenginntekten med om lag 13 mill. kroner per år.

En kan se for seg en utvidelse av fritaksperioden i juli. Dette kan sees i sammenheng med redusert rutetilbud hos Skyss (sommerruter), eller avvikling av skoleferien. Effekten vil trolig være sammenlignbar med resultatene for høst- og vinterferien: rundt 2 mill. per uke.

Trafikale effekter

Som for Ringveg vest er det sett på effektene av innføring av tidsdifferensierte bompengetakster når vi vurderer effekten i ferieukene. Gjennomsnittlig trafikkavvisning på yrkesdøgn som følge av tidsdifferensierte takster ligger på om lag 5–6 pst. Det er ventet at effekten av å avvikle rushtidsavgiften i feriene vil ha tilsvarende effekt. Det er likevel naturlig å anta at omfordelingseffektene vil være mer begrenset enn på yrkesdøgn. Og effekten gjelder kun i feriemånedene/–ukene. Om en antar 2 måneder ferie (juli, samt vinter-, påske-, høst- og juleferie) er ventet trafikkvekst 0,8–1,0 pst. per år.

6. Innføre tretimersregel

Statens vegvesen har grovt vurdert effekter av tretimersregel i Bergen. Det understrekes at effektene av tretimersregel er svært usikre, og at vi ikke har sammenligningsgrunnlag fra andre byer eller gode modellverktøy som kan bidra i analysen.

Analysen viser at en kan vente mellom 50–70 mill. kroner i redusert bompengelinntekt som følge av utvidelse av timeregelen fra dagens 60 minutter til 3 timer dersom en antar at trafikken blir som før.

En utvidelse av timeregelen vil antagelig føre til stor omfordeling av trafikken i ettermiddagstimene, slik at inntektseffekten trolig vil bli sterkere. Det er vurdert at bompengelinntektene kan bli redusert med mellom 70 og 100 mill. kroner årlig dersom en utvider timeregelen til å gjelde i tre timer fra klokken 17:00 til klokken 20:00.

Trafikale effekter

Transportmodellen er ikke egnet til å vurdere tiltaket. Det er vurdert at rundt 20 pst. av trafikken passerer bomstasjonene i tidsrommet 17:00–20:00. Et grovt anslag på hvor mange av disse passeringene som vil dra nytte av tretimersregel er 25–35 pst.

Vi forventer at tiltaket vil føre til noe omfordelt trafikk fra timene før og etter tretimersregelen gjelder. Trafikantene vil, der det lar seg gjøre, slå sammen flere turer til én, eller flytte reiser med mange målpunkt til perioden med tretimersregel. Det er ikke ventet at innføring av tretimersregel vil føre til sterk trafikkvekst over døgnet totalt sett.

Det er ventet at inntektsreduksjonen fra å innføre tiltaket vesentlig vil overstige målet om 55 mill. kroner årlig redusert bompengelinntekt.

7. Innføre refusjonsordninger

En kan tenke seg at det kan innføres refusjonsordninger for bompenger for utvalgte grupper. Dersom tiltaket er aktuelt må det spesifiseres hvem som ev. skal omfattes av et slikt tiltak, og hvordan ordningen skal administreres.

Oppsummering

Tabellen under oppsummerer resultatene av vurderingen som er lagt til grunn i dette notatet.

Tabell 5: Oppsummering av trafikale virkninger av vurderte tiltak

Tiltak	Beskrivelse	Ventet trafikkvekst
1	Redusere bompengeretakstene for alle kjøretøy	0,6 – 1,5 pst.
2	Redusere bompengeretakstene for utvalgte kjøretøy	0,6 – 1,5 pst.
4	Redusere bompengeretakster i utvalgte bomstasjoner a.) Ringveg vest b.) Nye stasjoner/ytre ring	0,35 pst. 0,70 pst.
5	Avvikle tidsdifferensierte bompengeretakster i ferier	0,8 – 1,0 pst.
6	Innføre tretimersregel	Svært usikker

En kan se for seg kombinasjoner av tiltak for å oppnå inntektsbortfall på 55 mill. kroner per år. Basert på Statens vegvesens analyse er det i tabellen under vist eksempler på kombinasjoner av tiltak som vil oppnå inntektsreduksjonsmålet, og tiltakets ventede utslag på trafikkveksten.

Tabell 6: Eksempler på kombinasjoner av tiltak som kan oppnå inntektsmålet

Eksempel	Beskrivelse	Inntekts- effekt	Samlet inntektseffekt	Ventet trafikkvekst
A	Fjerning av rushtidsavgift i ferie Redusert bompengeretakst med 1 kr	13 mill. 41 mill.	54 mill.	1,4–1,6 pst.
B	Fjerning av rushtidsavgift i ferie Fjerning av rushtidsavgift Ringveg vest Redusert takst for Euro VI	13 mill. 20 mill. 22 mill.	55 mill.	1,15–1,35 pst.
C	Redusere takstene i nye stasjoner/ytre ring	55 mill.	55 mill.	0,7 pst.
D	Halvert takst for Euro VI Fjerning av dieselpåslag for Euro 6	21,5 mill. 27,5 mill.	49 mill.	0,6 pst.

Vedlegg 3

Notat

Dato: 20.01.2020
Sak 5/20

Saksbehandlar: Torill Klinker

Til: Styringsgruppa i Miljøløftet

Frå: Vestland fylkeskommune, på vegne av lokale partar

Prosjektliste

Denne saka er ein del av oppfylgginga av brev frå Samferdsledepartementet 13. desember 2019. I brevet er det føresett at lokalpolitisk handsaming av prioritert prosjektliste er ferdig innan 1. april 2020. Vestland fylkeskommune har utforma prosjektlista på vegne av dei lokale partane.

Prosjektlista har ikkje utforma eit prioritert oppsett over dei ulike prosjekta. Det er opp til styringsgruppa å eventuelt prioritere mellom dei ulike postane, og mellom dei ulike avtalepartane.

Midlane som er lagt inn i prosjektlista, samsvarer med signert forslag til ny byvekstavtale og forventa bompenginntekter i Prop 11 S. Prosjektlista er ei oversikt over kva for investeringar signert forslag til ny byvekstavtale totalt gjev rom for i heile avtaleperioden 2019-2029.

Statlege midlar som er tiltenkt reduksjon i bompengetakstar (totalt 550 mill. over 10 år) er ikkje vist i prioriteringslista. Bruk av desse midlane vil verta framlagt for styringsgruppa i eigen sak.

Utkast til prosjektliste 20. januar 2020

Tall i mill. kroner (2020-kroner.) Alle midlar skal indeksregulerast gjennom avtaleperioden.

Prioritet	Tiltak	Samla tilskot i avtaleperioden, mill. kr.	Årleg gjennomsnitt, mill. kr.
Prosjekt med finansiering gjennom anbefalt forslag til ny Byvekstavtale for Bergensregionen			
Programområdemidlar riksveg i forslag til ny byvekstavtale 2019-2029. Programområdemidlar skal i hovudsak investerast innanfor dei fire satsingsområda som er omtala i avtaleutkastet: Gange og Sykkel, Kollektivtransport, Innfartsparkering og Miljøvennlig teknologi og innovasjon.			
	Programområdemidlar Bergen	3135	285,1
	Programområdemidlar Alver	326	29,5
	Programområdemidlar Bjørnafjorden	276	25,0
	Programområdemidlar Øygarden	426	38,7
	Programområdemidlar Askøy	328	29,7
	Totalt programområdemidlar i perioden	4497	
Fylkeskommunale midlar i forslag til ny byvekstavtale 2019-2029. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevagnar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.			
	Fylkeskommunale midlar	2970	270
Belønningsmidlar i forslag til ny byvekstavtale 2019-2029. Belønningsmidlane skal brukast på drift kollektiv og innanfor dei fire satsingsområda som er omtala i avtaleutkastet: Gange og Sykkel, Kollektivtransport, Innfartsparkering og Miljøvennlig teknologi og innovasjon.			
	Belønningsmidlar Skyss/VLFK til drift og auka ruteproduksjon	3 080	280
	Belønningsmidlar Skyss/VLFK til reduserte kollektivtakstar innanfor avtaleområdet	500	50 (i perioden 2020-2029)
	Belønningsmidlar Bergen	261	23,76
	Belønningsmidlar Alver	27	2,46
	Belønningsmidlar Bjørnafjorden	23	2,08
	Belønningsmidlar Øygarden	35	3,22
	Belønningsmidlar Askøy	27	2,47
	Totalt belønningsmidlar i perioden	3457	
Statleg tilskot til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt			
	Bybanen byggetrinn 4 (Inkludert statleg bidrag frå 2017-2019)	3553	
	Ekstra tilskot frå bompengeaftalen	550	55
	Totalt statlege midlar til bybanen	4103	
Prosjekt med forankring i Bypakke Bergen, Prop. 11 S (2017-2018)			
	Bybanen etappe 5	8 000	
	Finansielt bidrag til ringveg øst	1 500	
	Kollektivløysing mot vest	1 000	
	Trafikkløysing sentrum	2 200	
	Sum	12 700	



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.

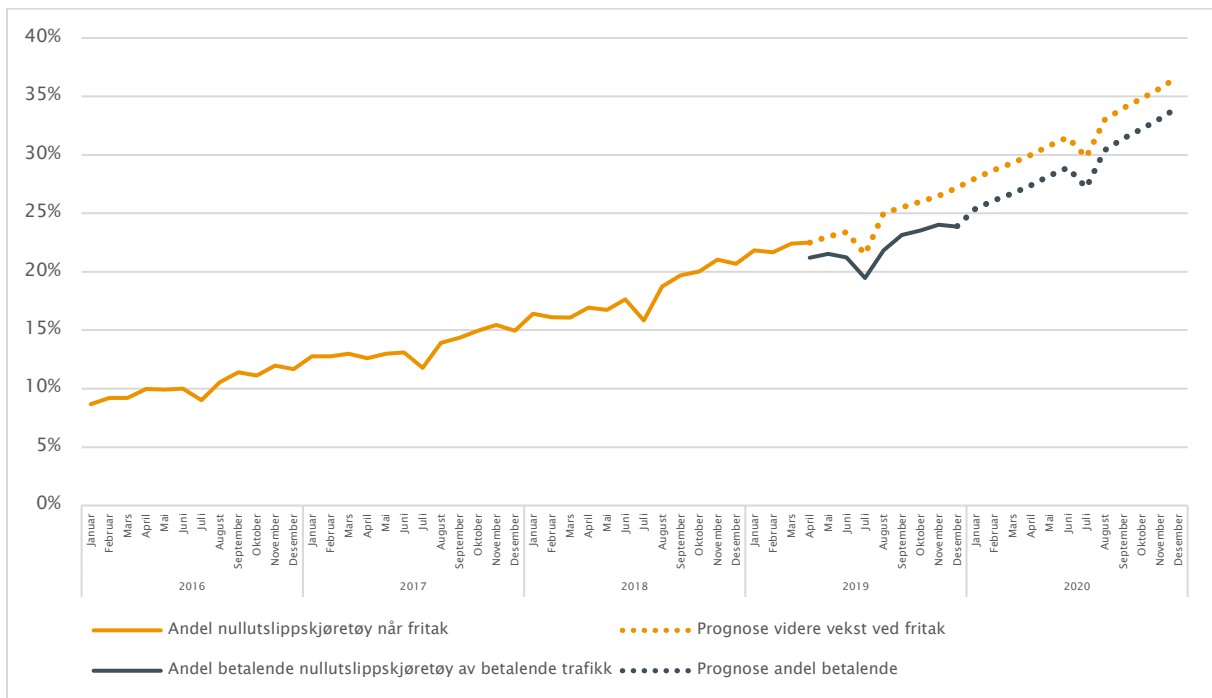
Økningen i gjennomsnittlig inntekt per passering i juli og august kan antagelig tilskrives utenlandske kjøretøy uten avtale, og redusert andel nullutslippskjøretøy.

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

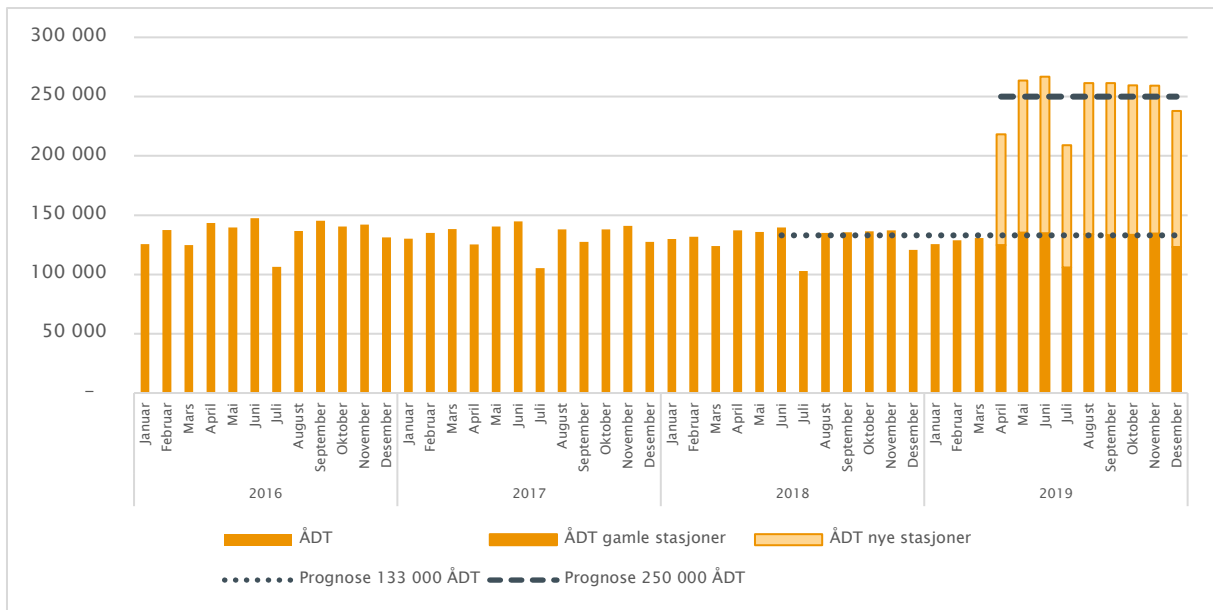
for denne kjøretøygruppen 6. april, får vi et seriebrudd i dataene på grunn at fritaksregistrering i sentralsystemet. Tallene for andel nullutslippskjøretøy er derfor ikke direkte sammenlignbare før og etter 6. april 2019. Denne sammenhengen er vist i figur 1 under.



Figur 1: Utvikling i andel nullutslippskjøretøy i bomringen i Bergen

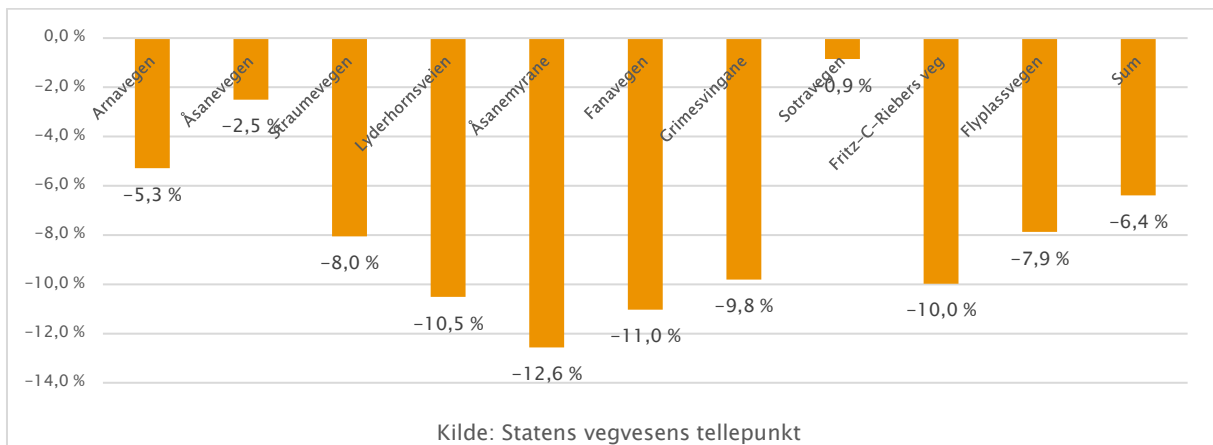
Trafikkutvikling

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

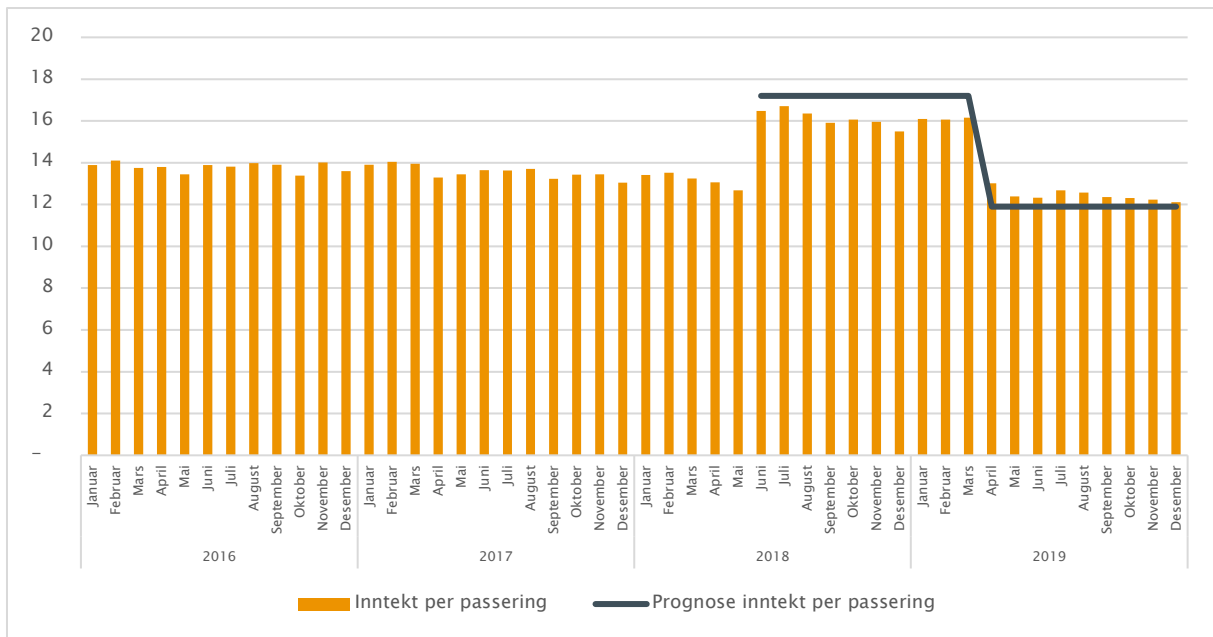
Transportmodellkjøringen som lå til grunn for trafikkprognosene i proposisjonen viste en ventet trafikkavvising på strekningene som fikk nye bomstasjoner på mellom 10 og 20 pst. Statens vegvesen har ikke hatt tellepunkt på alle lokasjoner som nå har fått bomstasjoner, men vi har funnet ti tellepunkt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

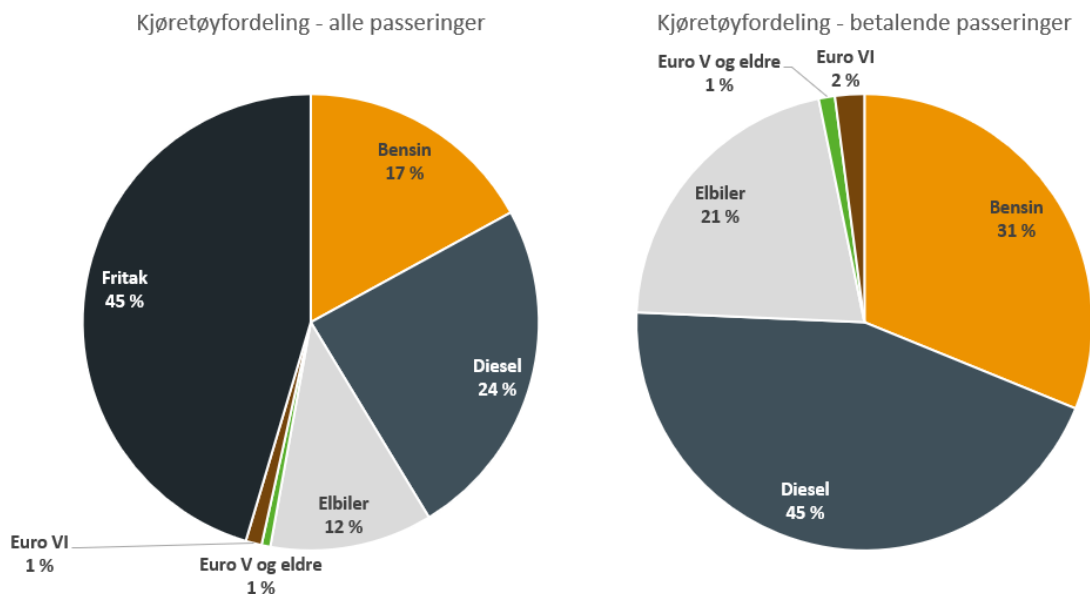
Figur 4 under viser utviklingen i gjennomsnittlig inntekt per passering tilbake til 2016. Utviklingen viser en gradvis reduksjon i perioden 2016–mai 2018, antagelig på grunn av økt andel nullutslippskjøretøy. Etter innkrevingsstart i nye bomstasjoner har gjennomsnittlig inntekt ligget noe over prognosen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



Figur 4: Utvikling i gjennomsnittlig inntekt per passering

Trafikkfordeling bompasseringer

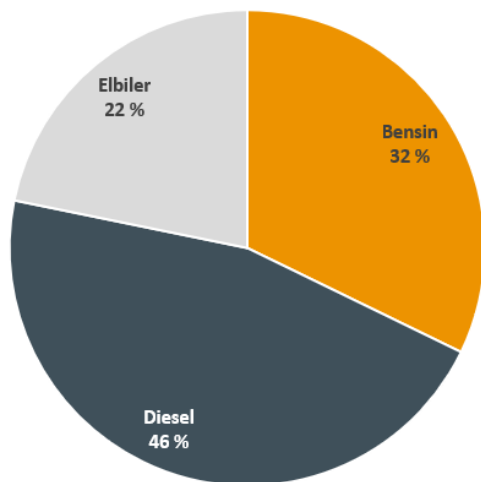
Diagrammet til venstre i figur 5 viser hvordan trafikken fordeler seg mellom de ulike drivstofftyper og fritak. I diagrammet til høyre er kun de betalende passeringene vist. Datagrunnlag er april – desember 2019.



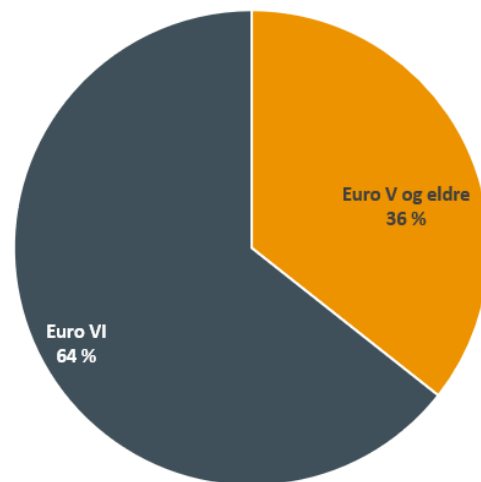
Figur 5: Trafikkfordeling bomstasjonspasseringer. Data fra april – desember 2019

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

Takstgruppe 1 - betalende passeringer



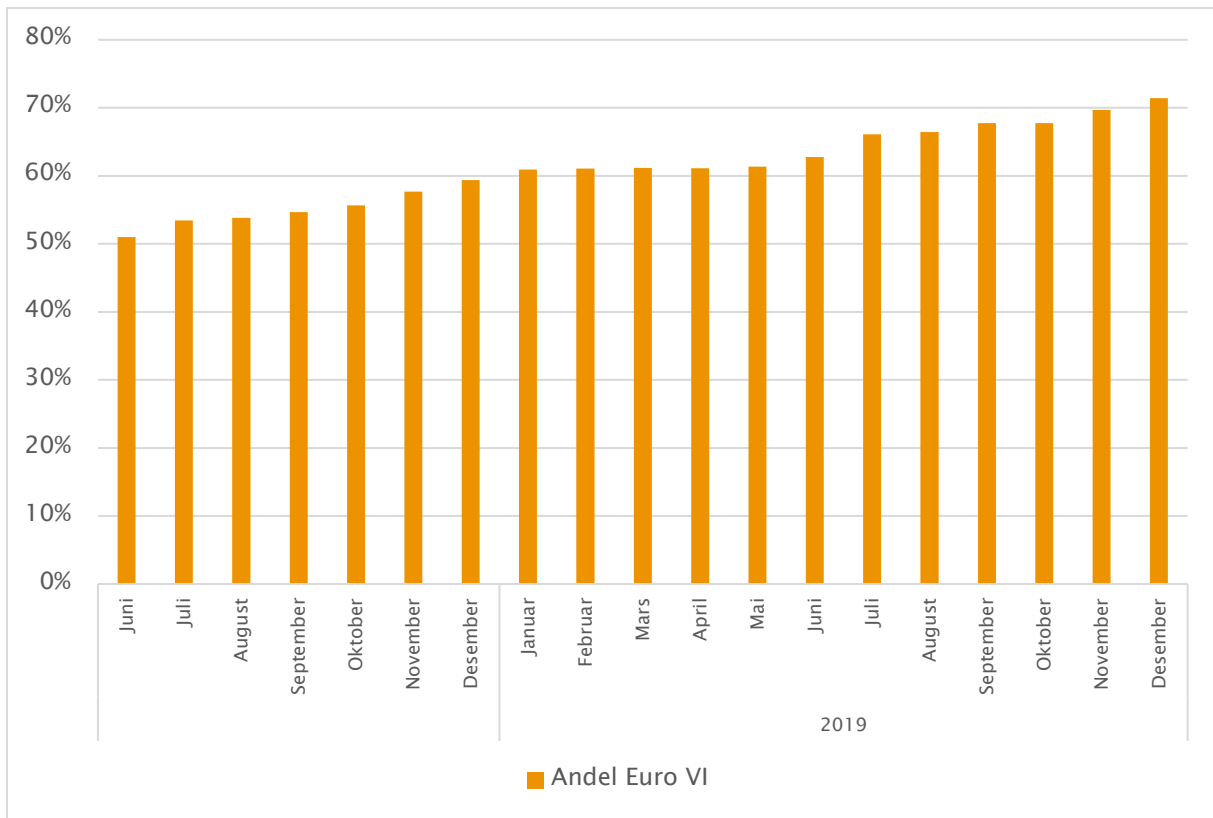
Takstgruppe 2 - betalende passeringer



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