



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Bergen kommune, v/Nils Høysæter  
Fra: Statens vegvesen, Region vest  
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Kristian Bauge +47 55516337  
Vår dato: 28.01.2015  
Vår referanse:

### Revidert forslag til tidsdifferensierte bompengetakster i Bergen

Vi viser til brev fra Statens vegvesen datert 12.1.2015. Etter ønske fra Bergen kommune er det gjennomført korrigeringer i forhold til tidligere oversendte tilråding om takstopplegg for tidsdifferensierte bompengetakster i Bergensprogrammet. Dette brevet erstatter brev av 12.1.2015.

Bergen bystyre fattet blant annet slikt vedtak 204/14, 17.9.2014 om Årsmelding - Luftkvalitet 2013:

- Årsmeldingen påpeker at biltrafikk er den viktigste kilden til luftforurensing i byer og tettsteder. Bystyret ber derfor byrådet fremme en sak om tidsdifferensiering av bompenger med det formål å iverksette differensierte satser snarest mulig. Saken skal fremlegges for bystyret i løpet av 2014.*
- Det forutsettes at satsene skal kunne justeres i forhold til dagens bompengenivå avhengig av tid på døgnet og ukedag.*
- Bystyret ber byrådet bygge sitt forslag på forskning og rapporter på området, samt erfaringer og utredninger fra andre byer i Europa som har innført ordninger med tidsdifferensierte bompengavgifter.*

Statens vegvesen har sammen med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inngått i en arbeidsgruppe som har vurdert ulike modeller med tidsdifferensierte takster i Bergen. I arbeidet med forslag til nytt takstsystem har gruppen vektlagt et bompengeplegg som er enkelt og intuitivt for trafikantene og i tråd med bystyrets vedtak om reduserte utslipp fra biltrafikk og at det samlede bompengenivået ikke skal endres.

Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i to modeller; en totrinns- og en tretrinnsmodell. Vurderingene av de trafikale effektene er delt basert på priselastisiteter og dels på skjønn. Effekten av å ta i bruk tidsdifferensierte bompenger er usikker. De skjønnsmessige vurderinger som er gjort er basert på erfaringstall, dels fra Bergen og dels fra andre byer både nasjonalt og internasjonalt der denne type tiltak er gjennomført. Bergen kommune har engasjert Urbanet Analyse som faglig sparringspartner for arbeidsgruppen i arbeidet med å utforme forslag til tidsdifferensiert bompengeplegg for bompengerevideringen i Bergen.

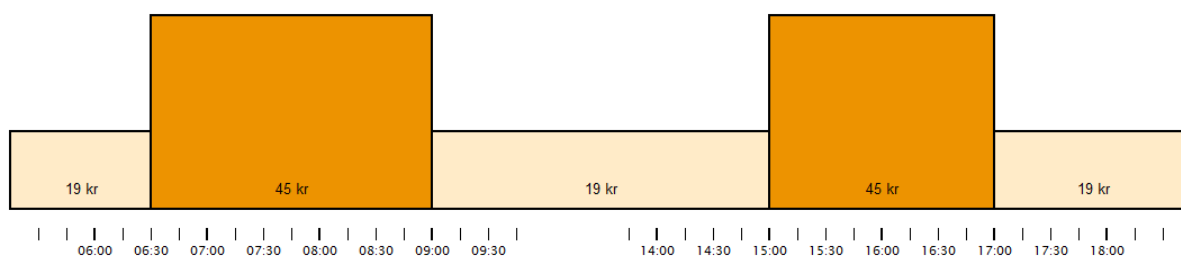
Datagrunnlaget for de vurderinger som er gjennomført er basert på trafikktegninger av passeringer i ukedager i bomringen i Bergen fra januar til november 2014. Tallene er delt inn i intervaller på 15 minutter. Arbeidsgruppen har hatt flere møter med BT Signaal AS, som er driftsoperatør for bompengeneinnkrevingen i Bergen, der modellenes innteksteffekter og trafikkavvisningseffekter er analysert.

Arbeidsgruppen har laget forslag til tidsdifferensiert bompengepopplegg for innkrevingen i Bergen. Det er laget én modell som har to takstnivå (totrinnsmodell) og én modell som har tre takstnivå (trettrinnsmodell). Modellene er testet med hensyn til å opprettholde dagens inntektsnivå med ulike takstnivå og ulike tidsdifferensieringsintervaller. De to forslagene som presenteres i dette notatet er de versjonene som gruppen vil tilrå. Det gjøres ingen endringer i innkrevingssystemet, slik at det fortsatt vil være innkreving i retning mot sentrum.

### Modell med to takstnivå

En modell med to takstnivå oppfyller ønsket om et enkelt og intuitivt bompengepopplegg. Det legges opp til at bompengetaksten øker i rushtiden fra 06:30 til 09:00 på morgenen og fra 15:00 til 17:00 på ettermiddagen og at taksten reduseres utenfor disse periodene.

Totrinnsmodellen ser ut som følger:



Det er ventet at om lag 15 til 20 pst. av trafikantene som gjennomfører sine reiser tett opp til takstendringstidspunktene vil tilpasse seg slik at de reiser i halvtimen før eller etter perioden med høyere takst.

For trafikantene som normalt gjennomfører sine reiser i tidsrommet fra 07:00 til 08:30 om morgenen eller mellom 15:30 og 16:30 om ettermiddagen er det ikke ventet at overføringseffekten er like sterk. Avvisningseffekten som følge av høyere bompengetakst i denne perioden er ventet å være om lag 5 %.

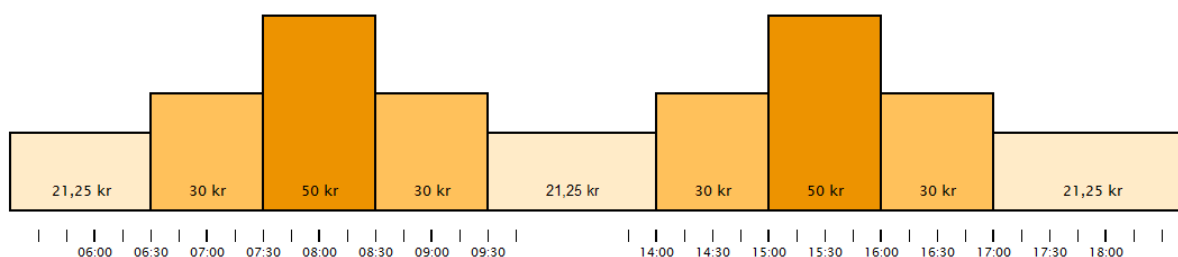
Det reduserte takstnivået utenfor rushtidene medfører økt trafikk. I våre beregninger er det lagt til grunn en beskjeden økning i trafikk fra 09:30 til 14:30 og fra 17:30 til 21:00. Det er ikke ventet at takstreduksjonen vil ha merkbar effekt på trafikken nattestid.

Den samlede avvisningseffekten av modellen med to takstnivå er ventet å være mellom 5 og 9 pst. i morgenrushet og mellom 2 og 6 pst. i ettermiddagsrushet. Det er ventet at den samlede trafikkavvisningen over døgnet vil være mellom 0 og 3 pst.

Det er ventet at modellen med to trinn vil ha en sikkerhetsmargin i bompenginntekter på om lag 6,5 pst.

### Modell med tre takstnivå

Et takstsystem med tre takstnivå er noe mer komplisert og noe vanskeligere å kommunisere til trafikantene enn systemet med to prisnivå. På den andre siden er det ventet at modellen vil ha sterkere trafikkavvisningseffekt og følgelig bedre oppfylle målet i bystyrevedtaket om reduserte utslipp fra biltrafikken. Det legges i modellen opp til at takstnivået blir 50 2013-kroner i én time når de trafikale utfordringene er størst i morgen- og ettermiddagsrushet. Videre vil taksten være 30 kroner én time før og etter perioden med 50 kroner i takst. Taksten utenfor rushtiden blir kr. 21,25.



Det er ventet at den samlede trafikkavvisningen som følge av å innføre modellen med tre takstnivå vil være sterkere enn for modellen med to nivåer. I timen med høy takst er det ventet at trafikkavvisningen vil være om lag 20 pst. Det er ventet at en stor del av den avviste trafikken vil flyttes til perioden før og etter perioden med høy takst, slik at vi får en jevnere flyt i trafikken i Bergen i rushtiden.

Denne modellen bærer med seg større usikkerhet enn modellen med to trinn knytt til uønskede effekter, både med tanke på endret kjøremønster og også endret atferd i trafikken.

Det er ventet økt trafikk i perioden utenfor rushtiden likt med den overforstående modellen. Redusert trafikk i morgen- og ettermiddagsrush er ventet å være hhv. mellom 4 og 8 pst. og mellom 3 og 6 pst. Den samlede trafikkavvisningen er ventet å være mellom 0 og 5 pst.

Det er ventet at modellen med tre trinn vil ha en sikkerhetsmargin i bompengainntekter på om lag 5 pst.

### Justeringsmulighet

I det foreslåtte bompengeprogget er takstene justert slik at dagens inntektsnivå ikke blir svekket. Skulle likevel en omlegging til tidsdifferensierte takster medføre en svekkelse av dagens bompengainntekter, vil avbøtende tiltak bli iverksatt. Iverksettelsen vil bli gjennomført så snart i det foreligger tilstrekkelig informasjon om inntektene i bomringen. For at korrigering skal skje raskt for å unngå inntektsbortfall, får bompengeselskapet rett til (mandat til) å justere taksten med inntil 2 kroner for liten bil og det dobbelte for stor bil. Endringer utover dette beløpet skal legges fram for lokalpolitisk behandling i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Dersom de trafikale effektene blir mindre enn ønskelig, kan det foreslåtte bompengeprogget justeres. Det åpnes for at perioden med tidsdifferensierte takster blir utvidet og at det for tottrinnsmodellen innføres en ekstra takst i perioden med høyest trafikk morgen og ettermiddag. Taksten i denne perioden kan justeres opp til kr. 50 2015 kroner. Perioden utvides med en time til kl. 06:00-09:30 og kl. 14:30-17:30. Høyest takst i perioden 07:30-08:30 og kl. 15:00-16:00. Dersom opplegget skal være provenynøytralt, må taksten utenom morgen- og ettermiddagsrushet justeres. Det vil være naturlig at en slik justering skjer etter et

års drift med det nye bompengepplet. En eventuell justering skal behandles lokalpolitisk i Bergen kommune og i Hordaland fylkeskommune. Statens vegvesen regner med at Stortinget må orienteres på nytt dersom det blir aktuelt å utvide periodene med tidsdifferensiering og øke taksten til 50 kr som høyeste takst, men dette må Samferdselsdepartementet ta stilling til.

### **Overføring til kollektivtrafikk**

I en undersøkelse laget av Urbanet Analyse for Bergen kommune i 2009 oppgir 47 pst. av de spurte at de vil velge kollektivtransport som alternativ til bilfører om de avstår fra å kjøre bil som følge av høyere bompengetakster.

### **Vedtatt ny bompengordning i Stavanger**

Dagens bomring på Nord-Jæren utløper 31.12.2016. Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har gått inn for en ny bompengepakke, Bypakke Nord-Jæren, som skal gjelde i 15 år fra 1.1.2017. Hovedmålene i pakken er 0-vekst i personbiltrafikken i byområdet samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtrafikk, sykkel, gange og næringslivets transporter.

Rogaland fylkesting behandlet Bypakke Nord-Jæren 9.12.2014 i sak 90/14, og har blant annet vedtatt at det skal innføres tidsdifferensierte bompengetakster med høyere takst i tidsrommet fra 07:00 til 09:00 og 15:00 til 17:00. Grunntaksten er 20 kroner (2014) for lette kjøretøy og 40 kroner (2014) i perioden med høyere takst. Maksimal rabatt i Bypakke Nord-Jæren er 10 pst.

Ordnningen medfører bomstasjoner i fem tette ringer rundt sentrumsområdene Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus, Risavika samt rundt Stavanger lufthavn Sola.

### **Tilråding**

Av de to modellene som er utredet tilrår Statens vegvesen at Bergen bystyre innfører tidsdifferensierte bompengetakster i bompengeringen i Bergen fra klokken 06:30 til klokken 09:00 om morgenen og fra klokken 15:00 til klokken 17:00 om ettermiddagen i tråd med modellen med to takstnivå.

Statens vegvesen, Region vest  
Med hilsen

Helge Eidsnes  
Regionvegsjef

Tone Margrethe Oppedal