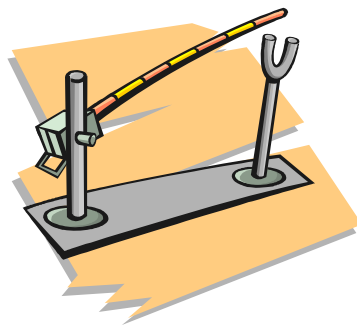


Bompengeprosjekter

Erfaringer fra 3 pågående prosjekter i 2006



av

Gisle Solvoll
Handelshøgskolen i Bodø

Bompengeprosjekter
Erfaringer fra 3 pågående prosjekter i 2006

av

Gisle Solvoll
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
gisle.solvoll@hibo.no
Tlf. +47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Statens vegvesen, region nord (SVVN). Notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll. Arbeidet er gjennomført i perioden april - juni 2006. En takk til Thor-Erik S. Hanssen (HHB), Morten Welde (Vegdirektoratet) samt Hans Richardsen og Unni Gifstad ved SVVN for nyttige innspill og kommentarer.

Bodø, 11. september 2006.

INNHold

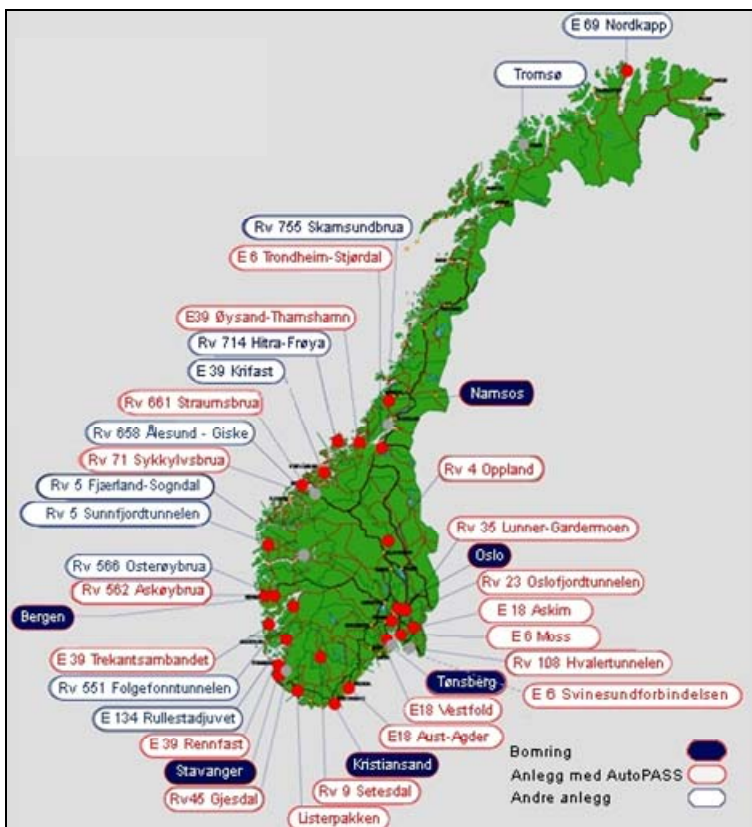
FORORD	1
INNHold	2
1. INNLEDNING	3
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL	3
2. BOMRINGEN I NAMSOS	6
2.1 OM PAKKEN	6
2.2 BOMPENGEOPPLEGG	7
2.3 FINANSIERINGSPLAN	7
2.4 TRAFIKK OG TRAFIKKPROGNOSER	8
2.5 SENTRALE FORUTSETNINGER FOR INNTEKTSBEREGNINGENE.....	8
2.6 INFORMASJONSARBEID	9
2.7 ERFARINGER.....	9
2.7.1 <i>Takst-, trafikk- og inntektsutvikling</i>	9
2.7.2 <i>Innkrevingskostnader</i>	12
2.7.3 <i>Annet</i>	12
2.8 OPPSUMMERING	13
3. NORD-JÆREN PAKKEN	15
3.1 OM PAKKEN.....	15
3.2 BOMPENGEOPPLEGG	16
3.3 FINANSIERINGSPLAN	17
3.4 TRAFIKK OG TRAFIKKPROGNOSER	17
3.5 SENTRALE FORUTSETNINGER FOR INNTEKTSBEREGNINGENE.....	18
3.6 INFORMASJONSARBEID	18
3.7 ERFARINGER.....	19
3.7.1 <i>Takst-, trafikk- og inntektsutvikling</i>	19
3.7.2 <i>Innkrevingskostnader</i>	21
3.7.3 <i>Annet</i>	22
3.8 OPPSUMMERING	23
4. TØNSBERGPAKKEN	24
4.1 OM PAKKEN.....	24
4.2 BOMPENGEOPPLEGG	25
4.3 FINANSIERINGSPLAN	27
4.4 TRAFIKK OG TRAFIKKPROGNOSER	28
4.5 SENTRALE FORUTSETNINGER FOR INNTEKTSBEREGNINGENE.....	28
4.6 INFORMASJONSARBEID	29
4.7 ERFARINGER.....	30
4.7.1 <i>Takst-, trafikk- og inntektsutvikling</i>	30
4.7.2 <i>Innkrevingskostnader</i>	32
4.7.3 <i>Annet</i>	32
4.8 OPPSUMMERING	33
5. SAMMENSTILLING AV DE TRE PAKKENE	36
5.1 KJENNETEGN VED PAKKENE	36
5.2 TRAFIKK-, INNTEKTS- OG KOSTNADSUTVIKLING	37
6. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	40
6.1 OPPSUMMERING	40
6.2 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	42
6.2.1 <i>Trafikkprognoser i bompengeprosjekter</i>	42
6.2.2 <i>Bompengeneinnkreving og effektivitet</i>	43
REFERANSER	47

1. INNLEDNING

Nedenfor gis det en kortfattet redegjørelse for bakgrunnen for og formålet med dette notatet.

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

I 2006 er det 42 bomselskap som driver innkreving av bompenger i Norge, og antallet er økende. I Figur 1-1 vises en oversikt over de bompengeanleggene som er i drift i april 2006.¹



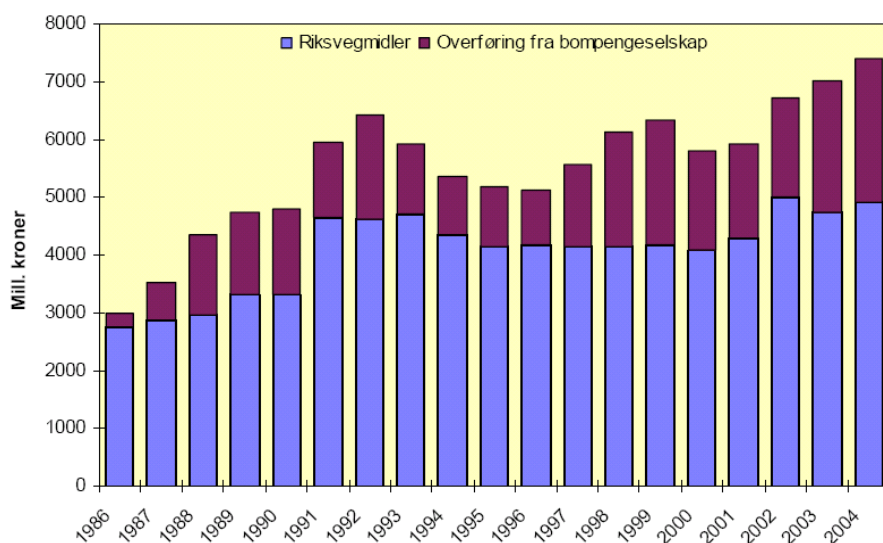
Figur 1-1: Bompengeanlegg i Norge i 2006. (Kilde: Statens vegvesen/Norvegfinans)².

I St.meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, legges det opp til investeringer på i alt 25,7 mrd. 2004-kr i stamvegnettet, samt 11 mrd. kr i tillegg finansiert gjennom innkreving av bompenger. Dette innebærer at 30 % av investeringene i stamvegnettet forutsettes betalt av vegbrukerne.

¹ Alle anleggene i figuren er bompengeanlegg med unntak av Tromsø der inntektene kommer fra en ekstraordinær drivstoffavgift som i 2006 er 98 øre pr. liter (inkl. mva.)

² Norvegfinans (Norske Vegfinansieringsselskapers Forening) ble stiftet i 1990. Foreningens formål er å organisere samarbeid mellom norske vegfinansieringsselskaper i tekniske, økonomiske og administrative spørsmål, og ivareta selskapenes felles interesser. Pr. juni 2006 er 41 selskap medlemmer i foreningen.

Også deler av investeringene i riksvegnettet har vært og vil bli finansiert gjennom innkreving av bompenger fra brukerne. Utviklingen i riksveginvesteringer fra 1986 til 2004 i løpende kr vises i Figur 1-2.



Figur 1-2: Riksveginvesteringer 1986-2004. Løpende kroner. (Kilde: TØI-rapport 733/2004).

Som det framgår av Figur 1-2, så har bruken av bompenger hatt en betydelig vekst fra 1986 til 2004. De ordinære vegbevilgningene har ikke vokst tilsvarende. Bompengedraget har økt fra rundt 200 mill. kr i 1986 til over 2 mrd. kr i 2004. I dag finansieres rundt 1/3 av riksveginvesteringene ved bompenger.

Vegpakke Salten vil også delvis bli finansiert med bompenger. Fase I med rv 80 prosjektet Straumsnes-Røvika og rv 17 prosjektet Godøystraumen-Tverlandet er kostnadsberegnet til 500 mill. kr, der 300 mill. kr (60 %) vil bli finansiert ved etterskuddsinnkreving av bompenger fra 2 bomstasjoner. Når det gjelder fase II (primært bestående av prosjekter på rv 80 mellom Naurstadhøgda og Jernbaneveien), så har disse prosjektene en kostnadsramme på mellom 1,3 mrd. kr og 1,5 mrd. kr. Også fase II skal delvis brukerfinansieres. Den statlige andelen er ennå ikke fastlagt. Majoriteten av prosjektene i fase II gjelder vegbygging i tettbygd strøk (Bodø by). Bompenginnkreving vil således måtte skje nært bykjernen, og vil da få preg av det en kan omtale som en bomring. Da Statens vegvesen region nord har relativt lite kunnskaper knyttet til innkreving av bompenger i byområder, ønsker de å framskaffe mer informasjon fra pågående prosjekter andre steder i landet som kan ha en overføringsverdi for det arbeidet som skal gjøres i tilknytning til fase II av vegpakken.

Hovedformålet med dette arbeidet er således å dokumentere en del erfaringer fra noen pågående bomprosjekter i Norge. I samråd med oppdragsgiver er prosjektene i Tønsberg (Tønsbergpakken) og bompengeringene i Namsos og på Nord-Jæren valgt ut. Mer spesifikt vil vi i de aktuelle prosjektene fokusere på følgende forhold:

- Trafikk- og inntektsprognosene som ble lagt til grunn i finansieringsanalysen.
- Takst-, kostnads- og inntektsutvikling.
- Informasjonsarbeid og informasjonsstrategier.

Når det gjelder trafikk- og inntektsprognosene vil vi være spesielt opptatt av å sammenholde prognosene som ble utarbeidet med faktisk utvikling i ettertid. Ved store avvik vil det være av spesiell interesse å forsøke å finne mulige forklaringer på avvikene samt dokumentere hvilke konsekvenser de feilaktige prognosene har fått.

I forhold til takst- og inntektsutviklingen, som naturlig henger sammen med punktet ovenfor, vil takstsystem og takstnivå beskrives. Spesielt interessant vil det være å få dokumentert avviket mellom fullpris (takster uten rabatt) og pris pr. passering. Forskjellen her utgjør gjennomsnittlig rabatt pr. passering, og vil naturlig nok ha stor innvirkning på inntektene.³ Når det gjelder informasjonsarbeid og informasjonsstrategier, vil det være viktig å kartlegge hvordan informasjonsarbeidet er gjennomført for de aktuelle prosjektene, samt hvilke erfaringer, både positive og negative, en sitter igjen med.⁴

I utgangspunktet er de 3 casene forsøkt dokumentert på samme måte, men på grunn av litt ulik tilgang på informasjon, er gjennomgangen av de ulike bomprosjektene noe forskjellig rent volummessig. For eksempel ble Tønsbergpakken grundig evaluert i 2005, og dokumentasjonen i denne evalueringen har således ført til at "Tønsberg-caset" er noe grundigere behandlet enn de to andre.

³ I finansieringsanalysen for vegpakke Salten fase I, jf. Solvoll (2005), vises det at en gjennomsnittlig rabatt på 45 % gir 5 år lengre nedbetalingstid enn en rabattandel på 30 % for prosjektet Røvika-Straumsnes.

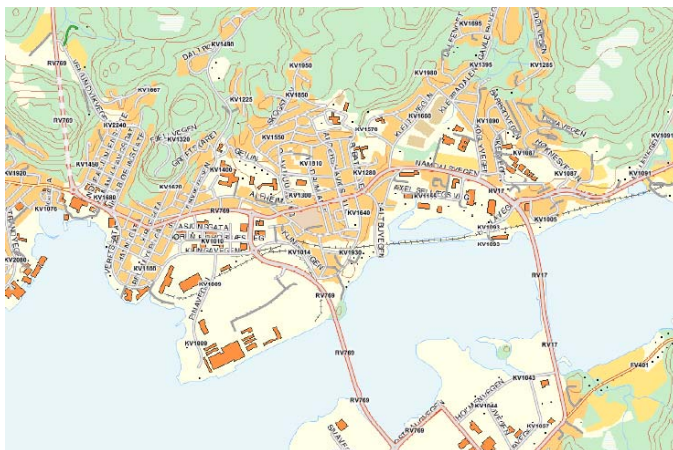
⁴ I Odeck og Kjerkreit (2004) dokumenteres det blant annet at trafikantenes negative holdning til bompenger forsterkes av dårlig informasjon om bakgrunnen for innkrevningen og hva pengene brukes til.

2. BOMRINGEN I NAMSOS

Nedenfor følger en gjennomgang av de erfaringer en så langt har med bompengeringen i Namsos – det såkalte Namdalsprosjektet. Namdalsprosjektet er beskrevet i St.prp. nr. 81 (2000-2001) med merknader fra samferdselskomiteen i Innst. S. nr. 297 (2000-2001).

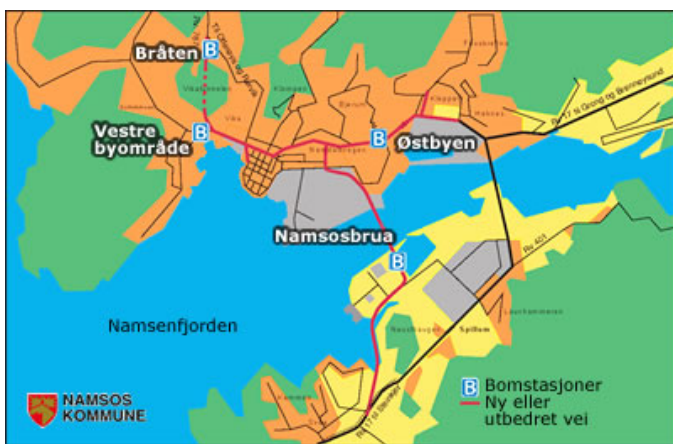
2.1 OM PAKKEN

Vegutbyggingen startet opp i 2002, og skulle etter planen ferdigstilles i løpet av 2006. Prosjektene består av strekningsvise tiltak på riksveg 769 (Orientkrysset-Toddum, Spillum-Namdalsvegen samt Høknese-Orientkrysset). Prosjektene, som har en samlet kostnadsramme på 260 mill. 2001-kr, er vist på kartet til venstre. I tillegg til prosjektene på rv 769 inneholder pakken en del mindre tiltak på riks- og kommunal veg for 19 mill. kr samt investering i bomstasjoner for 8 mill. kr. Samlet innbærer dette investeringer for i alt 297 mill. 2001-kr.



I tillegg kommer bompenger til fv 434 Horkbrua i Overhalla kommune som har en kostnadsramme på 32 mill. kr. Det er lagt opp til at det skal ytes et tilskudd på 8 mill. kr av bompengene til bygging dersom fylkeskommunen klarer å fullfinansiere brua. 5 mill. kr dekkes gjennom kommunale fond og tilsagn fra skogvesenet. Av de totale kostnadene gjenstår det da å finansiere 19 mill. kr. Totalkostnadene for Namdalspakken blir da 305 mill. 2001-kr.

Prosjektene delfinansieres med bompenger gjennom en bomring rundt Namsos sentrum. Bompenger er planlagt innkrevd over en periode på 14 år, med start i 2003. For de tre strekningsvise tiltakene på rv 769 er netto nytte beregnet til 210 mill. 2001-kr, tilsvarende en nytte-kostnadsbrøk på 0,5. Prosjektet er altså samfunnsøkonomisk lønnsomt.



Prosjektene delfinansieres med bompenger gjennom en bomring rundt Namsos sentrum. Bompenger er planlagt innkrevd over en periode på 14 år, med start i 2003. For de tre strekningsvise tiltakene på rv 769 er netto nytte beregnet til 210 mill. 2001-kr, tilsvarende en nytte-kostnadsbrøk på 0,5. Prosjektet er altså samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Bompengene administreres av Namdal Bomvegselskap AS med Vegamot AS (www.vegamot.no) som driftsoperatør. Namdal Bomvegselskap AS ble etablert 6. oktober 1999 med Namsos kommune som hovedaksjonær. Det offentlige har 75,7 % av aksjene. Hovedoppgaven for selskapet er å finansiere utbyggingen av Namdalsprosjektet samt forestå innkreving av bompenger på en mest mulig effektiv og kostnadsbesparende måte. Namdal Bomvegselskap vil ikke bygge opp en stor egen organisasjon, men vil i hovedsak kjøpe tjenester innenfor vedlikehold, administrering av abonnement osv. fra selskaper som har

spesialisert seg på slik aktivitet. Imidlertid er selskapet opptatt av at mest mulig aktivitet skal kjøpes og utføres av lokale aktører.

2.2 BOMPENGEOPPLEGG

I St.prp. nr. 81 (2000-2001) er det presisert at det skal etableres fire ubemannede bomstasjoner som skal danne en lukket ring rundt Namsos sentrum.⁵ Det skal være mulighet for både kontant og elektronisk betaling.

Det ble forutsatt følgende takster for enkeltbillett:⁶

- Lette kjøretøy: 12 kr
- Tunge kjøretøy: 24 kr

Takstene skal justeres i samsvar med prisstigningen. Dersom bompengeinntektene til investering blir lavere enn forutsatt i bompengeperioden, eller kostnadene blir høyere enn forutsatt, gis selskapet rett til å øke takstene med inntil 20 % og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år etter avtale med Vegdirektoratet.

Bilistene betaler kun bomavgift på tur inn mot byen fra mandag til fredag mellom kl. 06.00 og kl. 18.00. Passering utenom dette tidspunktet og på lørdag og søndag er gratis.

I henhold til gjeldende takstretningslinjer gis det følgende rabatter ved forhåndskjøp av elektroniske klippekort:

- Kort for 25 betalinger i bomstasjon gir 30 % rabatt
- Kort for 175 betalinger i bomstasjon gir 40 % rabatt
- Kort for 350 betalinger i bomstasjon gir 50 % rabatt

Uansett antall passeringer pr. måned, betaler hvert kjøretøy for maksimalt 60 passeringer. Samme kjøretøy betaler bare for én passering i løpet av én time. Det forutsettes i disse tilfellene at brukerne benytter elektronisk betaling. Moped, motorsykkel, buss i konsesjonert rute og passasjerer betaler ikke bompenger.

2.3 FINANSIERINGSPLAN

Namdalsprosjektet har en kostnadsramme på 297 mill. 2001-kr hvorav 46 % planlegges finansiert med bompenger og 54 % med statlige midler. I tillegg legges det opp til å yte et tilskudd på 8 mill. kr av bompengene til bygging av fv 434 Horkbrua dersom fylkeskommunen klarer å fullfinansiere brua.⁷ Total kostnadsramme for Namdalsprosjektet blir i så fall 305 mill. 2001-kr, der statlige midler utgjør 160 mill. kr og bompenger 145 mill. kr.

⁵ Plasseringen skulle være på rv 769 ved Namdalsmuseet øst for sentrum, på rv 769 ved ny bru over Namsen sør for sentrum, på rv 769 ved Bråten nord for sentrum og på fv 459 ved ny rundkjøring på Prærien for trafikk fra vest.

⁶ På grunn av et vedtak i Namsos kommunestyre i april 2002 om en utvidelse av prosjektet, ble takstene justert opp til 13 kr/26 kr. Disse takstene gjaldt således ved innkrevingsstart 6. januar 2003.

⁷ Dersom det blir utbetalt tilskudd til fylkesvegbrua, vil bompengeandelen øke til nærmere 48 %.

For å få til en snarlig utbygging og rasjonell anleggsdrift forutsettes det at statsmidlene forskutteres ved låneopptak av bompengeselskapet. Selskapets maksimale låneopptak er beregnet til 219 mill. kr. Bygging gjennomføres i perioden 2002-2006 og statsmidler bevilges i perioden 2004-2009.

Ved finansiering av de ulike tiltakene skal statsmidler kun benyttes til tiltak på riksvegnettet. Alle tiltakene fullfinansieres av de midler som stilles til disposisjon for Namdalsprosjektet med unntak av fv 434 Horkbrua som kun får et tilskudd på 8 mill. kr i bompenger.

I St.prp. nr. 81 (2000-2001) presiseres det at det ved kostnadsoverskridelser på enkeltprosjekter kan være aktuelt å endre eller redusere innholdet i Namdalsprosjektet. Utover dette vil kostnadsoverskridelser *inntil* 10 % dekkes av bompengeselskapet og staten i samme forhold som i den opprinnelige finansieringsplanen. Staten dekker kostnadsoverskridelser *ut over* 10 %.

2.4 TRAFIKK OG TRAFIKKPROGNOSER

Før gjennomføringen av inntektsberegningene, ble det gjennomført trafikktegninger og trafikkberegninger. Disse viste at riksveg 769 gjennom Namsos sentrum har en trafikkbelastning der ÅDT (årsdøgntrafikken) varierer fra 3 500 til 16 000 kjøretøy. Det var disse trafikktegningene som ble lagt til grunn for beregningen av trafikkmengden i åpningsåret. På bakgrunn av trafikkfordelingen over døgnet, ble det lagt til grunn at vel halvparten av trafikken i bomsnittene ville passere bommene i innkrevingsperioden (kl. 06.00 – kl. 18.00). Det ble videre lagt til grunn at trafikken ville bli redusert med 3 % når bomringen ble etablert.

2.5 SENTRALE FORUTSETNINGER FOR INNTEKTSBEREGNINGENE

Følgende forutsetninger ble på bakgrunn av trafikktegningene lagt til grunn for bompengeberegningene:

- Det ble anslått at 51 % av trafikken ville passere bomstasjonene i innkrevningstiden, noe som ville gi 6 090 betalende kjøretøy pr. gjennomsnittsdøgn i åpningsåret 2003.
- 10 % betaler takst for tunge kjøretøy.
- 9 % inntektstap pga. av ulike fritak for betaling.
- 3 % trafikkavvisning etter at bomringen er etablert. 1 % trafikkvekst pr. år for hele perioden.
- 2 % prisstigning pr. år.
- 8 % rente på lån for hele perioden.
- 3,5 mill. kr pr. år i driftskostnader.
- Innkreving av bompenger starter i januar 2003.

På dette grunnlag ble innkrevingsperioden 14 år og maksimalt lånebeløp ble beregnet til 219 mill. 2001-kr.

Det er ikke oppgitt hva en forventet i årlige netto bompengainntekter, men et annuitetslån på 219 mill. kr som skal tilbakebetales over 14 år til 8 % rente, betinger årlige innbetalinger på 26,6 mill. kr. Dersom renten er 6 % reduseres dette beløpet til 23,6 mill. kr.

Det ble også gjennomført følsomhetsanalyser for prosjektet. Øker renten til 9 % blir nedbetalingstiden 15 år. Ingen trafikkvekst gir 17 års nedbetalingstid. Ingen trafikkvekst samtidig med renteøkning til 9 % og 10 % kostnadsoverskridelse ville gitt 22-23 års nedbetalingstid. I en slik situasjon ville imidlertid takstene også kunne økes med inntil 20 %, og det ville også blitt aktuelt å endre eller redusere innholdet i prosjektet.

2.6 INFORMASJONSARBEID

Forut for oppstart av prosjektet utarbeidet Statens vegvesen en plan for hvordan en skulle informere de berørte innbyggerne og andre om Namdalsprosjektet. Det ble blant annet arrangert flere folkemøter i Namsos og de omkringliggende kommuner, der representanter fra Statens vegvesen, sammen med den politiske ledelsen i Namsos kommune, orienterte om prosjektet samt besvarte spørsmål fra de tilstedeværende.

Videre ble det utarbeidet informasjonsbrosjyrer og foldere som ble sendt til alle husstander i Namsos kommune i 2001. Oppdatert informasjon ble også sendt ut året etter. Media (både lokalavis og lokalradio) viste naturlig nok stor interesse for denne saken, slik at den ble behørig omtalt her. Et søk 13. juni 2006 i www.namdalsavisa.no på "Namdalsprosjektet" gav 228 treff (mellom februar 2000 og juni 2006).

Ved oppstart av prosjektet hadde Statens vegvesen en egen informasjonsmedarbeider som ivaretok alt informasjonsarbeid rettet mot befolkning, næringsliv, media og andre. I dag (2006) er det den lokale prosjektledelsen som har ansvar knyttet til informasjon om prosjektet.

Prosjektet har en egen hjemmeside (www.namdalsprosjektet.no). Her finnes det informasjon om vegprosjektene, bomstasjonene, takster, rabattordninger samt svar på "ofte stilte spørsmål". I tillegg er det lagt ut informasjon om Namdal Bomvegselskap med navn på styremedlemmer og daglig leder. Dessuten ble det ved innføring av AutoPASS i de fleste av landets bompengeanlegg, i 2004, gitt felles informasjon fra Statens vegvesen på (www.autopass.no).

2.7 ERFARINGER

Nedenfor følger en kortfattet oppsummering av de erfaringer som så langt er høstet i Namdalsprosjektet.

2.7.1 Takst-, trafikk- og inntektsutvikling

Takstutvikling

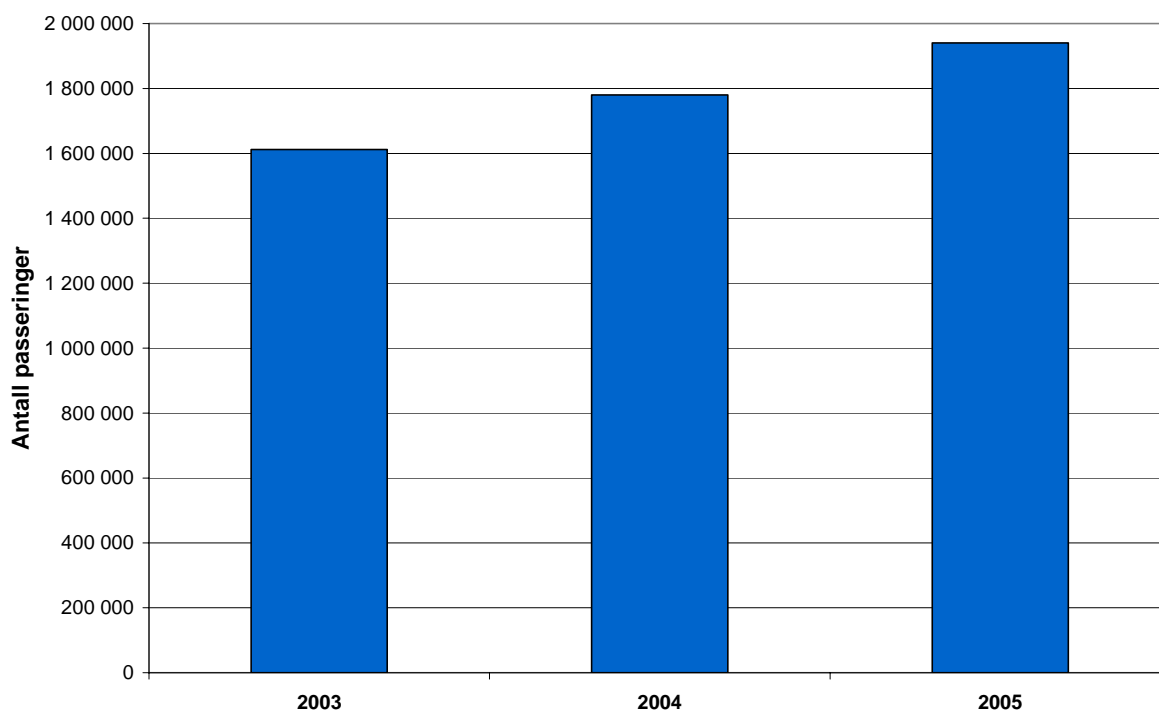
Bompengennekningen startet 6. januar 2003. Enkeltbillettakstene ble som nevnt i avsnitt 2.2 satt til 13 kr for lette kjøretøy og 26 kr for tunge kjøretøy. Som følge av den økonomiske situasjonen i Namdalsprosjektet gav Vegdirektoratet året etter tillatelse til at det ble gjennomført ekstraordinære takstendringer og en tilpasning av forskuddbeløpene i henhold til Bompengevalens bestemmelser. 1. juli 2004 ble således takstene hevet til 15 kr og 30 kr for

henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Dette tilsvarer en økning på vel 15 %. Samtidig ble innkrevningstiden forlenget med 5 år; fra 14 år til 19 år. Dermed må brukerne belage seg på å betale bompenger fram til 2022.

Trafikkutvikling

I følge Nordtug og Veie (2004), er samlet trafikk i bomsnittene (både i og utenfor innkrevingsperioden) redusert fra 11 185 kjøretøy pr. døgn i 2002 til 9 957 kjøretøy pr. døgn i 2003, noe som tilsvarer en reduksjon på 11,0 % etter innføringen av bomringen.⁸ Reiseomfanget i perioder med stor andel arbeidsreiser er imidlertid relativt uforandret. Det er registrert en liten økning i kapasitetsutnyttelsen for personbiler. Det er ikke påvist vesentlige endringer innenfor kollektivtrafikken eller gang- og sykkeltrafikken.

Det var på forhånd beregnet en ÅDT for betalende kjøretøy i åpningsåret 2003 på 6 090 kjøretøy (I dette tallet skal det være tatt høyde for en trafikkavvisning på 3 %). Det reelle antall betalende kjøretøy ble i gjennomsnitt 4 417 pr. døgn. Dette er 27 % lavere enn anslått. I 2004 økte trafikken til 4 877 kjøretøy og i 2005 var det en ÅDT på 5 316 betalende kjøretøy i bomsnittene. Dette tilsvarer om lag 1 940 000 passeringer. I Figur 2-1 er antall passeringer i 2003, 2004 og 2005 vist.



Figur 2-1: Antall passeringer i bomringen i Namsos fra 2003 til 2005.

En sammenligning av trafikk tall fra 2002 og 2003 viser at trafikknedgangen er størst på slutten av dagen. Det kan registreres en liten trafikkøkning etter at innkrevningen av bom-

⁸ Trafikkreduksjonen er størst på lokalitetene "Bråten" og "Prærien" (henholdsvis -15,3 % og -17,3 %), og minst på Namdalsmuseet (-7,3 %).

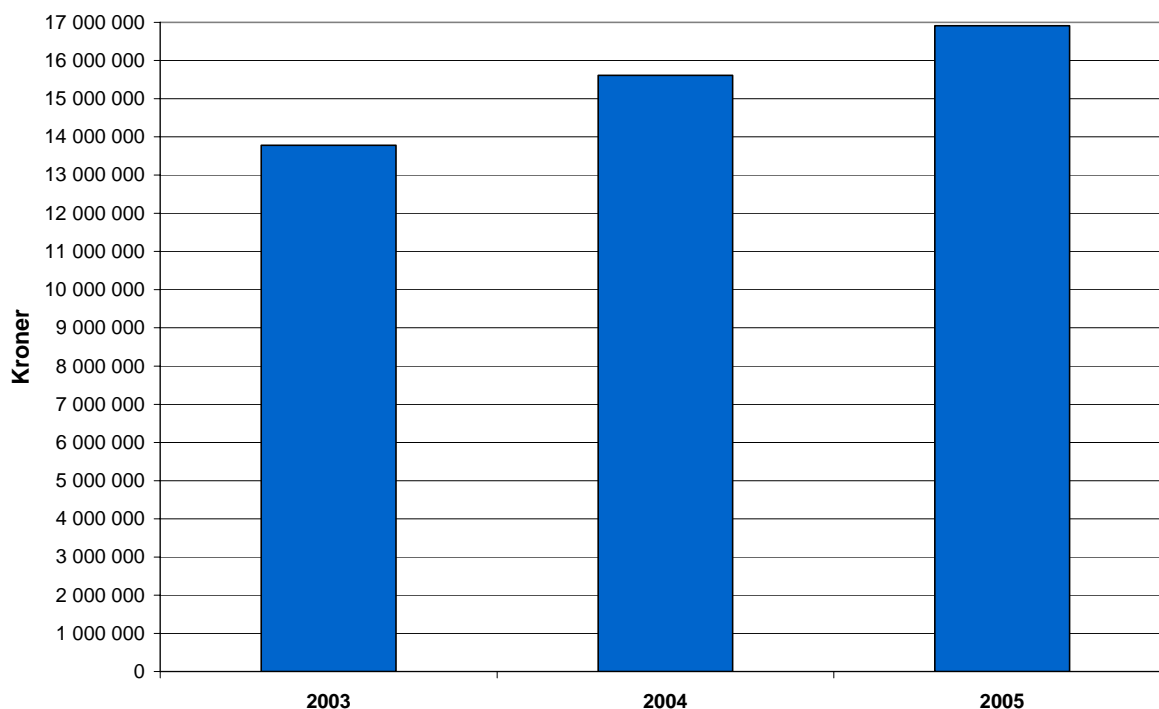
penger er avsluttet kl. 18.00, men denne økningen oppveier på ingen måte trafikkreduksjonene tidligere på dagen.

Datagrunnlaget gir ikke grunnlag for å påvise vesentlige endringer i fordelingen på transportmidler, men det antas at trafikknedgangen som *ikke* skyldes økt personbelegg i kjøretøyene kan forklares ved at reisemål kombineres og at enkelte reiser ikke utføres. Hvis trafikknedgangen er permanent, tyder dette på at effekten av bompengeringen i Namsos har en annen påvirkning på transportene enn hva som ble registrert i Trondheim, på tross av at både innkrevingsmåte og bompengesatser er sammenlignbare.

Data fra dagligvarehandelen tyder på endringer den første tiden etter at bomringen ble etablert, men at disse endringene er mindre tydelige siste halvår. Det er registrert en noe mindre økning av omsetningen innenfor bomringen, men forskjellen er så liten at det kreves ytterligere data for å kunne trekke sikre konklusjoner.

Inntektsutvikling

Årlige brutto inntekter var i 2003 om lag 13,8 mill. kr. Disse økte med vel 13 %, til 15,6 mill. kr i 2004, delvis på grunn av en trafikkøkning på 10 % og delvis på grunn av en takstøkning på 15 % fra 1. juli 2004. I 2005 var inntektene vel 16,9 mill. kr. Inntektsutviklingen er illustrert i Figur 2-2.

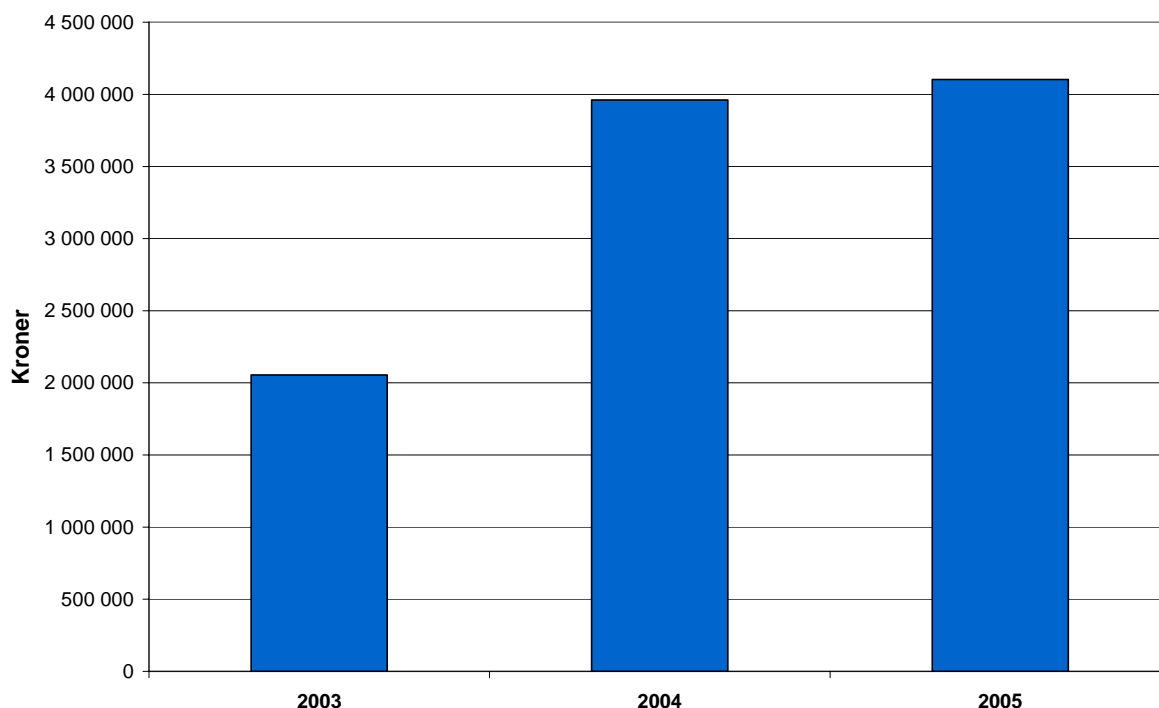


Figur 2-2: Brutto inntekter i bomringen i Namsos fra 2003 til 2005. Løpende kroner.

Når vi korrigerer for kostnadene til innkreving av bompengene, se avsnitt 2.7.2, ligger *netto* inntekter i 2005 på om lag 12,8 mill. kr. Som vi ser av de forutsetninger som opprinnelig ble lagt til grunn for inntektsanslagene, jf. avsnitt 2.5, ligger netto inntekter betydelig lavere enn den kontantstrømmen som må til for å nedbetale det maksimale lånet til bomselskapet over 14 år. Dette er det nå tatt høyde for ved at takstene er økt og nedbetalingstiden forlenget.

2.7.2 Innkrevingskostnader

De årlige innkrevingskostnadene (driftskostnader ekskl. avskr.) var på forhånd anslått til 3,5 mill. 2001-kr. I 2003 lå disse kostnadene på 2,05 mill. kr mens de økte til nesten 4 mill. kr i 2004. I 2005 var kostnadene knyttet til innkrevingen 4,1 mill. kr. Utviklingen er visualisert i Figur 2-3.



Figur 2-3: Innkrevingskostnader (ekskl. avskr.) i bomringen Namsos fra 2003 til 2005. Løpende kroner.

Vi har ikke lyktes i å få noen god forklaring på den betydelige økningen i innkrevingskostnader fra 2003 til 2004, bortsett fra at 2003 var et ”innkjøringsår”. Det ser nå ut til at de årlige innkrevingskostnadene har stabilisert seg på rundt 4 mill. kr målt i 2004-kr.

2.7.3 Annet

Informasjonsarbeid

Erfaringene fra informasjonsarbeidet er i hovedsak gode. Brosjyrene og informasjonsfolderne nådde alle, og den betydelige omtalen i lokalavisa gjorde at informasjonen nådde fram til de aktuelle målgruppene. Det erkjennes imidlertid at hjemmesiden kunne ha vært mer oppdatert og blitt brukt til å formidle aktuell informasjon i større grad.

Renteutvikling

I St.prp. nr. 81 (2000-2001) ble det lagt til grunn en lånerente på 8 % for hele byggeperioden. I følge daglig leder i Namdalsprosjektet har den effektive renten på selskapets lån så langt lagt på rundt 5 %. Selskapet vurderer fortløpende rentebetingelsene på sin låneportefølje.

Prosjektframdrift og kostnader

Nord-Trøndelag fylkeskommune har i brev til Statens vegvesen 29.01.2004, meddelt at det ikke finnes midler til å fullfinansiere bygging av Horkbrua. Brua går således ut av Namdalsprosjektet.

Videre vedtok fylkestinget i Nord-Trøndelag 24.06.2004 å satse på en "enkel" løsning for å redusere investeringskostnadene ved kryssing av ny Rv 769 og Namsosbanen. Skulle det bli startet opp regelmessig togtrafikk på Namsosbanen vil fylkeskommunen prioritere bygging av ny kryssløsning i full skala, innenfor fylkesfordelt økonomisk ramme til øvrige riksveger.

Namsos kommune har ved flere anledninger vedtatt å holde fast ved tidligere vedtatte trasévalg på Spillum, dvs. trasé vest for Nøsthaugen. Denne traseén er ikke fullfinansiert. I statsbudsjettet for 2005 vedtok Stortinget full stans i prosjektet inntil det forelå et trasévalg på Spillum med dertil egnet finansiering. Namsos kommunestyre vedtok 16.12.2004 følgende:

"Namsos kommunestyre ber rådmannen ta kontakt med jurist for å få en vurdering av de juridiske forpliktelser det ligger i de vedtak som frem til nå er fattet vedrørende Namdalsprosjektet. Målsettingen med den juridiske vurderingen er å utrede hvilke muligheter det ligger for Namsos kommune eller andre å gå til sivilt søksmål mot staten for å få staten til å gjennomføre Namdalsprosjektet slik det ble vedtatt i sin tid med alternativ vest for Nausthaugen, uten at lokalbefolkningen skal bære byrdene på kostnadssprekker ut over 10 % maks. 15 kr og 20 års innkrevningstid."

Namsos kommunestyre vedtok 20.01.2005 at tidligere kommunestyrevedtak alt. 4 (vest for Nøsthaugen), skulle oppheves. I samme møte vedtok Namsos kommune å velge alt. 1 som trasé fram til ny Rv 17. Bygging av ny innfartsveg fra sør ble i februar 2005 igangsatt på grunnlag av ovennevnte vedtak. I tillegg ble det igangsatt opparbeidelse av midlertidig adkomst fra OK-krysset på Spillum, via eksisterende kommunalt vegnett, fram til ny Rv 769, rundkjøring i Nøsthaugvegen.

I møte den 29.09.2005 vedtok Namsos kommunestyre å oppheve sitt vedtak av 20.01.2005 om trasévalg alt. 1, og ber Statens vegvesen bygge alt. 4. I samme møte vedtok Namsos kommunestyre å foreta betydelige omprioriteringer for å kunne finansiere alt. 4.

På grunnlag av det ovenstående er byggeperioden nå forlenget med 2 år, noe som innebærer at det nye vegsystemet ikke er ferdig før i 2008. Total kostnad er nå anslått til ca. 424 mill. 2006-kroner, hvorav ca. 46 % av byggekostnadene forutsettes betalt gjennom bompenger.

2.8 OPPSUMMERING

Innkrevningen i bomringen i Namsos (Namdalsprosjektet) startet 6. januar 2003. Forventet innkrevingsperiode er 19 år. Bomringen består av 4 ubetjente bomstasjoner. Siste kostnadsoverslag for namdalsprosjektet er pr. april 2006 på 424 mill. kr. Den statlige finansieringsandelen er 54 %. Takstene (uten rabatt) pr. juni 2006 er 15 kr og 30 kr for henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Innkrevingsperioden er mellom kl. 06.00 og kl. 18.00 på hverdager.

Tabell 2.1 gir en oversikt over utviklingen i trafikk, trafikkinntekter og driftskostnader i bomringen fra 2003 til 2005.

Tabell 2.1: Utvikling i trafikk, trafikkinntekter og driftskostnader⁹ ved bomringen i Namsos. Løpende kroner. (Kilde: Vegdirektoratet).

	2003	2004	2005
Trafikk (antall kjøretøy)	1 612 339	1 780 000	1 940 200
ÅDT	4 417	4 877	5 316
Trafikkinntekter (1 000 kr)	13 782	15 615	16 911
Driftskostnader (ekskl. avskr.) (1000 kr)	2 054	3 961	4 102
Driftskostnadenes andel av trafikkinntektene	15 %	25 %	24 %
Inntekt pr. passering (kr)	8,55	8,77	8,72
Kostnader pr. passering (kr)	1,27	2,23	2,11
Inntekt pr. passering som andel av fullpristakst personbil	71,2 %	65,0 %	58,1

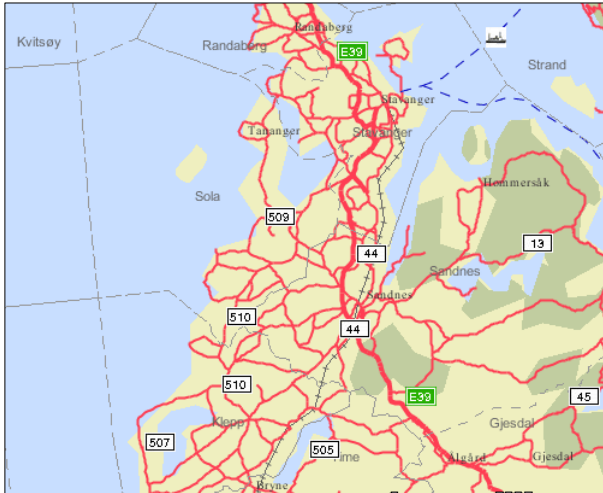
⁹ Driftskostnadene er ekskl. avskrivninger av bomanlegget.

3. NORD-JÆREN PAKKEN

Nedenfor følger en gjennomgang av de erfaringer en så langt har med bompengeringen på Nord-Jæren i Rogaland. Prosjektet er beskrevet i St.prp. nr. 14 (1998-99) med merknader fra samferdselskomiteen i Innst. S. nr. 151 (1998-99). Prosjektet omtales også i Bekken og Osland (2004).

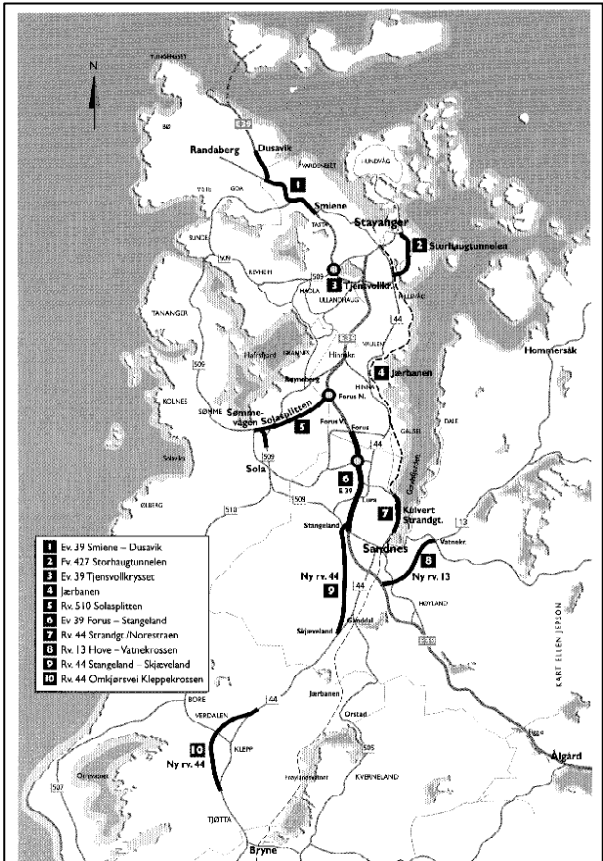
3.1 OM PAKKEN

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998-99) gav Stortinget tillatelse til å starte



bompengeneinnkreving for delfinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren. Det ble imidlertid ikke tatt stilling til prosjektene eller omfang av statlige bevilgninger. Dette ble forutsatt nærmere vurdert i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015. Som det framgår av St.prp. nr. 14 (1998-99), har Rogaland fylkeskommune sluttet seg til en utbyggingsplan inkludert forslag til bompengoordning. Videre sluttet kommunene Stavanger, Sola og Klepp seg til bompengoordningen, mens Sandnes og Randaberg gikk i mot. Utbyggingsplanen hadde en samlet kostnadsramme på om lag 2,2 mrd. kr, omregnet til 2000-prisnivå. Det ble lagt opp til at planene skulle realiseres i tidsrommet 1998-2009. Bompengeperioden ble anslått til 10 år, med innkrevsstart i 2000 og avslutning i 2009. Innkrevingen ble igangsatt i april 2001.

2,2 mrd. kr, omregnet til 2000-prisnivå. Det



I handlingsplanen for Nord-Jæren 1998-2007 ble det lagt opp til en samordnet korridor-/områdeutbygging. Målet var å utnytte det samlede transportsystemet (kollektivsystemet, bil-, gang- og sykkelvegsystemet) på en best mulig måte, både med hensyn til samfunnsøkonomiske, bedriftsøkonomiske og miljømessige konsekvenser. Det ble lagt opp til en utbyggingstakt der viktige tiltak for de miljøvennlige transportformene skulle komme først i perioden. Innholdet i Nord-Jæren pakken er som følger (alle tall i 1998-kr): vegprosjekter (760 mill. kr), dobbeltspor Stavanger-Sandnes/Ganddal (525 mill. kr), gang- og sykkelveier (210 mill. kr), miljøtiltak (175 mill. kr), trafikksikkerhetstiltak (80 mill. kr), trafikkreguleringstiltak m.m. (10 mill. kr), turveger (35 mill. kr) og bomstasjoner (40 mill. kr).

Kostnadsoverslaget for prosjektene i tiltakspakken, som tilsvarer 2,4 mrd 2004-kroner, var som for andre bompengepakker, basert på ulike typer plangrunnlag, varierende fra utredningsnivå til byggeplan. Kostnadsoverslagene for flere av prosjektene var derfor svært usikre. I grunnlaget som ble forelagt Stortinget ble det understreket at ”Den store usikkerheten i kostnadsoverslagene tilsier at det erfaringsmessig er meget sannsynlig at kostnadene kan bli høyere enn forutsatt i utbyggingsplanen.”, St.prp. nr 14 (1998-99).

I forbindelse med kvalitetssikring av kostnadsoverslagene ved utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011 ble kostnadsoverslaget økt med 800 mill. 2004-kr til 3,2 mrd. kr (St.meld. nr. 24 (2003-2004)). Dette innebærer at det ikke er mulig å gjennomføre alle de planlagte tiltakene uten en revisjon av pakken.

3.2 BOMPENGEOPPLEGG

Det foreslåtte innkrevningssystemet og bomstasjonene har en ”regional profil” ved at bomstasjonene er plassert spredt ut over hele regionen. Det ble lagt opp



til etablering av 17 bomstasjoner som i hovedsak skulle plasseres på de viktigste riksvegene og tilnærmet på kommunegrensene. Hvis det oppstod problemer i forhold til omkjøring, kunne det bli aktuelt å supplere innkrevningssystemet med 1-2 stasjoner. I 2006 er 21 bomstasjoner i drift, fire flere enn det som opprinnelig var planlagt. Se kartet til venstre.

Det er lagt opp til et elektronisk innkrevningssystem tilsvarende det som er i Trondheim. Alle stasjonene skal være helautomatiske og ubetjente,

med elektronisk registrering i abonnementsfeltet og mynt-/kortautomat i manuelt felt.¹⁰ Det er lagt til grunn at det skal være tidsdifferensierte takster, slik at det blir dyrere å passere bomstasjonene i rushperiodene enn i lavtrafikkperiodene. På kveldstid og i helgene blir passering av bomstasjonene gratis.

Investeringskostnadene for bomstasjonene ble beregnet på bakgrunn av erfaringsdata fra Trondheim. I Trondheim er samlede investeringskostnader for de ubetjente bomstasjonene på 1 - 1,5 mill. kr pr. stasjon, inkludert elektronikk. Dette skulle tilsi en investeringskostnad på 20 - 25 mill. kr for de planlagte 17 stasjonene på Nord-Jæren. Siden utredningen av systemet ble gjort på et grovt nivå og i hovedsak basert på erfaringsdata fra Trondheim, ble det innlagt uforutsette kostnader. Samlet investeringskostnad for innkrevningssystemet ble således satt til 40 mill. kr, inkl. prosjektering og markedsføring.

¹⁰ I forbindelse med bompengeprosjektene i Tønsberg og Bergen, har Vegdirektoratet benyttet begrepet ”automatiske bomstasjoner” om stasjoner hvor det ikke er mulighet for kontant betaling.

Driftskostnadene bygger også på erfaringsdata fra Trondheim. I 1997 var totale innkrevingskostnader for bomringen i Trondheim 6,5 mill. kr. For systemet på Nord-Jæren ble det lagt til grunn årlige innkrevingskostnader på 10 mill. kr. Økningen i forhold til Trondheim ble begrunnet i flere bomstasjoner samt tillegg for usikkerhet.

3.3 FINANSIERINGSPLAN

I handlingsplanen for Nord-Jæren, som ble behandlet av fylkestinget høsten 1997 ble det lagt opp til en finansiering som vist i Tabell 3.1.

Tabell 3.1: Finansiering av Nord-Jæren pakken 1998-2009. 1998-kroner.

<i>Finansieringskilde</i>	<i>Kroner</i>	<i>Andel</i>
Statlige midler	850 mill. kr	41 %
Bompenger	730 mill. kr	35 %
Kommunale tilskudd	150 mill. kr	8 %
Fylkeskommunale midler	50 mill. kr	2 %
Sum	1 780 mill. kr	-
Ekstraordinære statlige midler til Jærbanen	285 mill. kr	14 %
Sum	2 065 mill. kr	100 %

Kilde: TØI-rapport 733/2004.

Bompengeandelen var altså satt til 35 % av investeringskostnadene, mens kommunale og fylkeskommunale midler utgjør 10 % og statlige midler 55 %. Finansieringen skissert i St.prp. nr. 14 (1998-1999) baserte seg på en årlig netto bompengeinntekt på 80 mill. kr.¹¹

I St.prp. nr. 14 (1998-99) presiseres det at kostnadsoverslaget er svært usikkert og at det erfaringsmessig er meget sannsynlig at kostnadene vil bli høyere enn forutsatt i utbyggingsplanen. Kostnader til planlegging er inkludert i kostnadsoverslagene for de enkelte prosjekter. For å oppnå en vridning av folks reisevaner fra personbil til mer miljøvennlige transportformer som kollektiv- og gang-/sykkeltransport, ble det lagt opp til et utstrakt holdnings- og skapende arbeid. 1 mill. kr pr. år var planlagt avsatt til dette.

3.4 TRAFIKK OG TRAFIKKPROGNOSER

Samlet trafikkbelastning over innkrevingsnettene var i 1997/1998 ca. 146 000 kjøretøy pr. døgn (ÅDT). 11 av innkrevingsnettene hadde en ÅDT mellom 3 500 og 10 000, mens fire snitt hadde en trafikkbelastning tilsvarende en ÅDT på mellom 10 000 og 12 000 kjøretøy. Ett av nettene hadde en trafikkbelastning på 16 000 kjøretøy/døgn, mens ett snitt hadde en ÅDT på 28 000 kjøretøy. Det ble ikke kalkulert med trafikkøkning i bompengeperioden. Det ble heller ikke kalkulert med trafikkøkning fram til innkrevingen startet.

Det er vanskelig å finne dokumentasjon på anslag over antall passeringer innenfor innkrevingsperioden samt forventet inntekt pr. passering. Det er imidlertid sannsynlig at slike

¹¹ I St.prp. nr 1 (2004-2005) er dette oppjustert til om lag 90 mill. kr. Se avsnitt 3.4.

beregninger er gjennomført i og med at det er foretatt beregninger av forventede årlige inntekter fra bomstasjonene.

3.5 SENTRALE FORUTSETNINGER FOR INNTEKTSBEREGNINGENE

Følgende forutsetninger ble i St.prp. nr. 14 /1998-99) lagt til grunn for bompengeregningene:

- Trafikk over innkrevingsnittene i 1998 på ca. 146 000 kjøretøy pr. døgn. Det forutsettes ingen trafikkøkning fram til innkrevingen starter. Det er ikke presisert noe om hvor stor andel som passerer bomstasjonene i innkrevingsperioden samt forventet trafikkavvisning pga. bomringen.
- Tungtrafikkandel er ikke oppgitt.
- Ingen trafikkvekst i innkrevingsperioden.
- 2 % prisstigning pr. år.
- 8 % rente på lån for hele perioden.
- 10,0 mill. 1998 kr pr. år i driftskostnader.
- Innkreving av bompenger starter i 2000.
- Innkrevingsperiode: 10 år.¹²

Bompengeregningen ble beregnet å gi en årlig *netto* inntekt på ca. 80 mill. kr gjennom hele innkrevingsperioden. Innkrevingsperioden ble som et utgangspunkt satt til 10 år; fra 2000 til 2009. Det ble ikke planlagt lånefinansiering med unntak av midler til investeringer i bomstasjoner (40 mill. kr). For dette lånet ble det lagt til grunn 8 % lånerente.¹³

3.6 INFORMASJONSARBEID

Til å informere om bompengeprojektene på Nord-Jæren, engasjerte Nord-Jæren bompengeselskap AS et media-/kommunikasjonsbyrå. Det ble i samarbeid med bompengeselskapet utarbeidet en strategi for informasjonsarbeidet. Det ble blant annet laget brosjyrer og foldere som ble distribuert til husstander i de berørte kommuner. Det ble også kjøpt mye annonseplass i lokalavisene, der prosjektene ble behørig omtalt. Både NRK lokalfjernsyn og lokale radiokanaler fulgte prosessen tett i byggeperioden og i oppstartsperioden, og i følge daglig leder i bomselskapet tok det 4-5 år før lokalmedia roet seg med ”sensasjoner” fra bomringen.

For bompengeselskapet var det viktig at flest mulig skaffet seg AutoPASS-brikke før åpningen. Det ble derfor lagt vekt på å få fram informasjon om fordelene for brukerne med å skaffe seg denne brikken. Gulroten var gratis passering i en måned dersom det ble tegnet abonnement.

¹² Det presiseres at det er stor usikkerhet i kostnadsoverslagene til de ulike prosjektene, og at innkrevingsperiodens lengde og innholdet i utbyggingsplanen vil vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 samt ved de årlige riksvegbudsjetter. Innkrevingsperioden skal imidlertid ikke overskride 15 år. Etter en kvalitetssikring av prosjektkostnadene ble kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 1 (2001-2002) økt til 3,2 mrd. 2004-kroner.

¹³ Ut over dette lånet er det *ikke* tatt opp ytterligere lån. Nord-Jæren bompengeselskap har i følge daglig leder god økonomi, spesielt etter store inntektsøkninger fra 2005, jf. avsnitt 3.7.1.

Bomringen på Nord-Jæren hadde til 2005 egen nettside (www.bompenger.no). Da selskapet skiftet driftsoperatør i 2004, valgte de å benytte operatørens nettside (www.brotunnel.no), fordi kundene på det tidspunktet etterspurte informasjon om praktiske ting som for eksempel bytte av bil, endring av abonnement, adresseendring, lyssignal i bomstasjoner etc. Dessuten ble det ved innføring av AutoPASS i de fleste av landets bompengeanlegg, i 2004, gitt felles informasjon fra Statens vegvesen. (www.autopass.no).

3.7 ERFARINGER

Nedenfor følger en oppsummering av de erfaringer en så lagt har høstet ved bompengeringen på Nord-Jæren.

3.7.1 Takst-, trafikk- og inntektsutvikling

Takstutvikling

Følgende takster ble i St.prp. nr. 14 (1998-1999) lagt til grunn:

<i>Tidsperiode</i>	<i>Lette kjøretøy</i>	<i>Tunge kjøretøy</i>
Man-fre 07.00-09.00/14.00-17.00	10 kr	20 kr
Man-fre 09.00-14.00/17.00-18.00	5 kr	10 kr
Man-fre 06.00-07.00	5 kr	10 kr
Man-fre 18.00-06.00 og lør-søn	Gratis	Gratis

Ved bruk av abonnement ble det lagt til grunn inntil 50 % rabatt. Trafikantene skulle kun betale i én retning, og de skulle maksimalt betale for én passering pr. time og 75 passeringer pr. måned. Kollektivtransport i rute er fritatt fra å betale bompenger. Takstsystemet avviker fra det opplegget lokale myndigheter la til grunn, men Samferdselsdepartementet ville følge gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg. Vegdirektoratet mente i utgangspunktet at takstnivået var lavt, og anbefalte at det ble vurdert å øke takstene i løpet av innkrevingsperioden. Dette var en vurdering som Samferdselsdepartementet sluttet seg til.

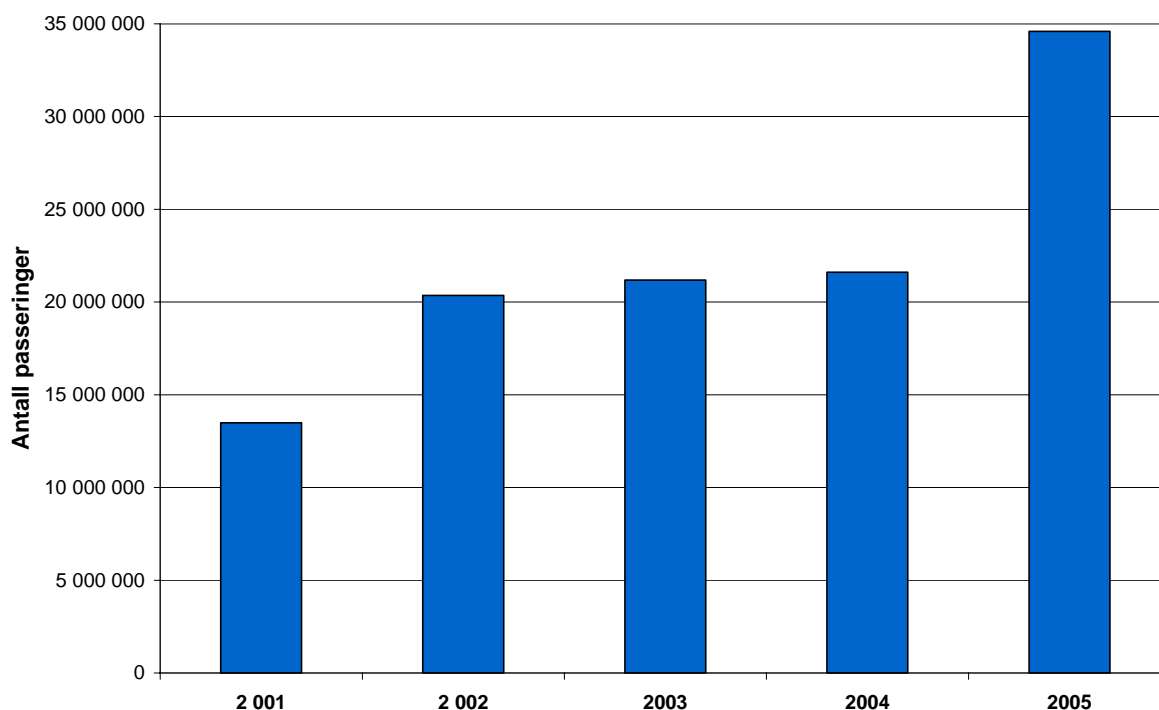
På grunn av lavere nettoinntekter¹⁴ enn forutsatt samt kostnadsøkninger for flere av prosjektene i pakken, ble det ved behandling av St.prp. nr 1 (2004-2005) vedtatt å øke takstene og utvide innkrevingen til å gjelde hele døgnet hver dag fra 1.1.2005. Fram til 31.12.2004 var takster for lett bil 10 kr i rushtiden og 5 kr utenom rushtiden, mens takstene for tunge biler var hhv. 20 kr og 10 kr. De nye takstene ble satt til 13 kr for lette kjøretøy og 26 kr for tunge kjøretøy, og tidsdifferensieringen opphørte. Disse takstene er gjeldende også i dag (2006). Takstendringene tilsvarer en takstøkning på 30 % sammenlignet med de opprinnelige rushtidstakstene.

Trafikkutvikling

Årlig betalende trafikk i innkrevingsperioden har utviklet seg som vist i Figur 3-1.

¹⁴ Lavere nettoinntekter enn forutsatt skyldes i hovedsak større bruk av abonnement med full rabatt og gunstigere rabattordninger enn forutsatt. I tillegg har regelen om betaling for maksimum en passering i timen ført til større reduksjon i inntektene enn opprinnelig forutsatt. Samtidig er driftsutgiftene blitt høyere enn forutsatt, blant annet som følge av endring i merverdiavgiftsreglene.

Korrigert for et kortere innkrevingsår i 2001, økte trafikken (antall passeringer) med i gjennomsnitt 3,5 % pr. år fram til 2004. På grunn av overgang til døgnkontinuerlig innkreving fra og med 2005, viste antall passeringer en kraftig økning dette året. På grunn av overgang til døgnkontinuerlig innkreving, ble det en kraftig økning i antall passeringer dette året. I 2004 var det 21,6 mill. passeringer gjennom bomsnittene, mens dette tallet økte til 34,6 mill. i 2005.



Figur 3-1: Antall passeringer i bomringen på Nord-Jæren fra 2001 til 2005.

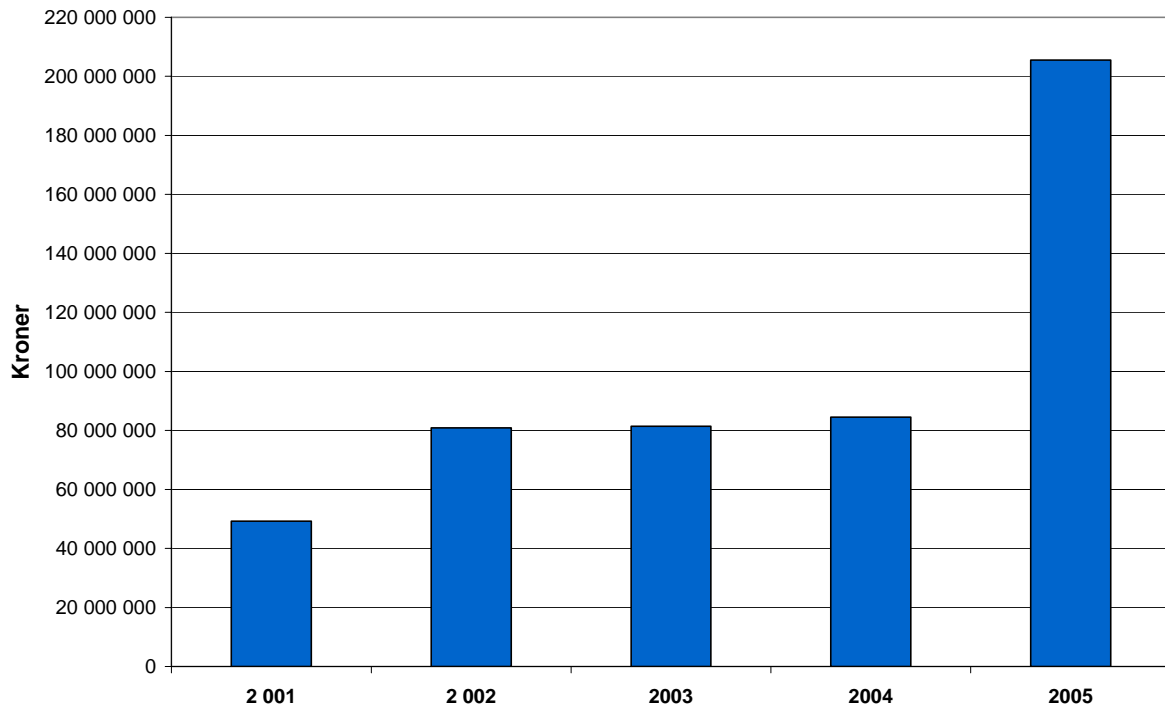
Inntektsutvikling

Inntektsutviklingen for bomringen på Nord-Jæren er vist i Figur 3-2.

Som det framgår av Figur 3-2 økte inntektene betydelig fra 2001 til 2002. Dette skyldes delvis at innkrevingen startet 20. april 2001 og økte inntekter pr. passering på nesten 9 % fra 2001 til 2002. I 2004 var inntektene 84,5 mill. kr. På grunn av takstøkning og døgnkontinuerlig innkreving fra 1. januar 2005, økte inntektene til 205,5 mill. kr i 2005.

Som tidligere nevnt ble det lagt til grunn at bomringen på Nord-Jæren skulle generere årlige *netto* inntekter på 80 mill. 1998-kr, tilsvarende 92 mill. 2005-kr. Hvis vi skal tolke *netto* inntekter som *brutto* inntekter minus innkrevingskostnader (ekskl. avskr.), så var netto inntekter i 2004 vel 61 mill. kr.¹⁵ Dette er altså betydelig lavere enn forutsatt.

¹⁵ Brutto inntekter var 84,5 mill. kr mens driftskostnadene var vel 23 mill. kr.



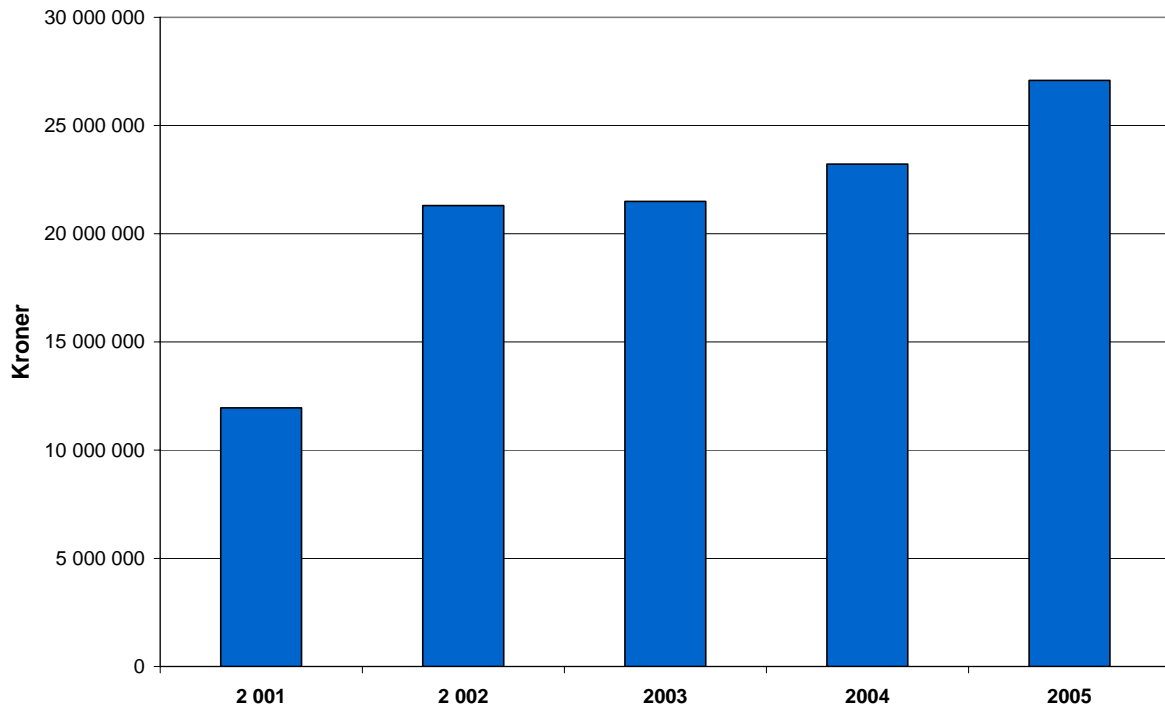
Figur 3-2: Brutto inntekter i bomringen på Nord-Jæren fra 2001 til 2005. Løpende kroner.

Brikkeandelen (antall passeringer som gjøres av kjøretøy med AutoPASS-brikke) var 79 % i 2001. I 2006 er brikkeandelen økt til 95 %.

3.7.2 Innkrevingskostnader

Som tidligere nevnt ble det på forhånd anslått at årlige driftskostnader ville ligge på om lag 10 mill. 1998-kroner. Dette skulle tilsvare om lag 11,5 mill. 2005-kr.

Som det framgår av Figur 3-3 så er innkrevingskostnadene betydelig høyere enn det som ble lagt til grunn. Samtidig har kostnadene økt betydelig hvert eneste år. Første hele driftsår (2002), var driftskostnadene (ekskl. avskr.) 21,3 mill. kr, mens tilsvarende kostnader i 2003, 2004 og 2005 var henholdsvis 21,5 mill. kr, 23,2 mill. kr og 27,1 mill. kr. I 2005 tilsvarte dette ca. 0,78 kr pr. passering. Fordelt på 21 bomstasjoner er altså driftskostnadene pr. bomstasjon om lag 1,3 mill. kr i gjennomsnitt. Driftskostnadene er altså blitt betydelig høyere enn det som ble lagt til grunn for prosjektet. Hovedårsaken til dette er nok at estimatet på 10 mill. 1998-kr ble laget på et svært spinkelt grunnlag. I tillegg er også antall bomstasjoner økt fra 17 til 21.



Figur 3-3: Innkrevingskostnader (ekskl. avskr.) i bomringen på Nord-Jæren fra 2001 til 2005. Løpende kroner.

3.7.3 Annet

Informasjonsarbeid

I hvilken grad informasjonsarbeidet har vært vellykket kan diskuteres. Arbeidet med å skaffe mange "AutoPASS-kunder" betraktes som svært vellykket, da det ble oppnådd en brikkeandel på nærmere 80 % allerede første driftsår.

Informasjonsarbeidet, med annonsering, utarbeidelse, trykking og distribusjon av brosjyrer, etc. har vært en stor utgiftspost. I følge daglig leder kan det helt sikkert diskuteres hvor mye ressurser en skal legge ned i informasjonsarbeid. Enkelte synes aldri å bli informert godt nok, mens andre tar til seg informasjonen stort sett med en gang. Det er nok slik at nyetablerte bompengeanlegg må få "gå seg litt til" i lokalbefolkningen.

Innkrevingsperiode

Som tidligere nevnt er det lagt opp til en innkrevingsperiode på 10 år, noe som innebærer at bompengedokumentasjonen skal opphøre i 2009. I følge daglig leder i Nord-Jæren bompengeselskap AS, er det pr. juni 2006 ingen ting som tyder på at innkrevingsperioden vil bli utvidet. Etter takstøkningen og utvidelsen til døgnkontinuerlig innkreving i 2005 har inntektene også økt betraktelig.

Låneopptak

Som nevnt ble det ikke planlagt låneopptak ut over midler til investering i bomstasjoner, beregnet til 40 mill. 1998-kr. Reelt låneopptak til investeringer i anlegg til 21 bomstasjoner

inkludert innkjøp av AutoPASS-brikker ble 80,1 mill. kr. Det er ikke tatt opp lån for å finansiere utbyggingskostnadene, da disse dekkes fortløpende av innkrevde bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale bidrag. Det forventes ikke at det vil bli behov for låneopptak for å dekke de løpende prosjektkostnadene.

3.8 OPPSUMMERING

Innkrevningen av bompenger på Nord-Jæren startet 20. april 2001. Forventet innkrevingsperiode er 10 år. Bomringen består av 21 ubetjente bomstasjoner. Kostnadsoverslaget for prosjektene er 2,065 mrd. 1998-kr. Den statlige finansieringsandelen er 41 %. Takstene (uten rabatt) pr. juni 2006 er 13 kr og 26 kr for henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Det innkreves bompenger alle dager hele døgnet.

I Tabell 3.2 gis en oversikt over utviklingen i trafikk, trafikkinntekter og driftskostnader i bomringen fra 2001 til 2005.

Tabell 3.2: Utvikling i trafikk, trafikkinntekter og driftskostnader¹⁶ ved bomringen på Nord-Jæren. Løpende kroner. (Kilde: Vegdirektoratet).

	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikk (antall kjøretøy)	13 492 734	20 360 500	21 187 406	21 607 083	34 588 332
ÅDT	52 913	55 782	58 048	59 197	94 763
Trafikkinntekter (1 000 kr)	49 243	80 887	81 410	84 513	205 502
Driftskostnader (ekskl. avskr.) (1000 kr)	11 948	21 299	21 494	23 218	27 077
Driftskostnadenes andel av trafikkinntektene	24 %	26 %	26 %	27 %	13 %
Inntekt pr. passering (kr)	3,65	3,97	3,84	3,91	5,94
Kostnader pr. passering (kr)	0,89	1,05	1,01	1,07	0,78
Inntekt pr. passering som andel av fullpristakst personbil ¹⁷	48,7 %	53,0 %	51,2 %	52,2 %	45,7 %

¹⁶ Driftskostnadene er ekskl. avskrivninger av bomanlegget.

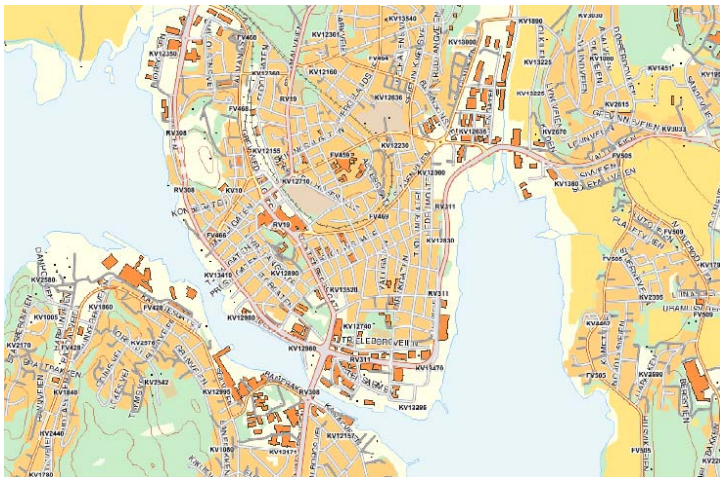
¹⁷ For årene 2001-2004, da det var tidsdifferensierte takster, er det lagt til grunn en trafikkfordeling mellom rush-perioden og ikke-rush-perioden på 50/50.

4. TØNSBERGPAKKEN

Nedenfor følger en gjennomgang av de erfaringer en så langt har med bompengefinansiering av prosjekter i Tønsbergområdet. Prosjektene er beskrevet i St.prp. nr. 38 (2002-2003) med merknader fra samferdselskomiteen i Innst. S. nr. 103 (2002-2003).

4.1 OM PAKKEN

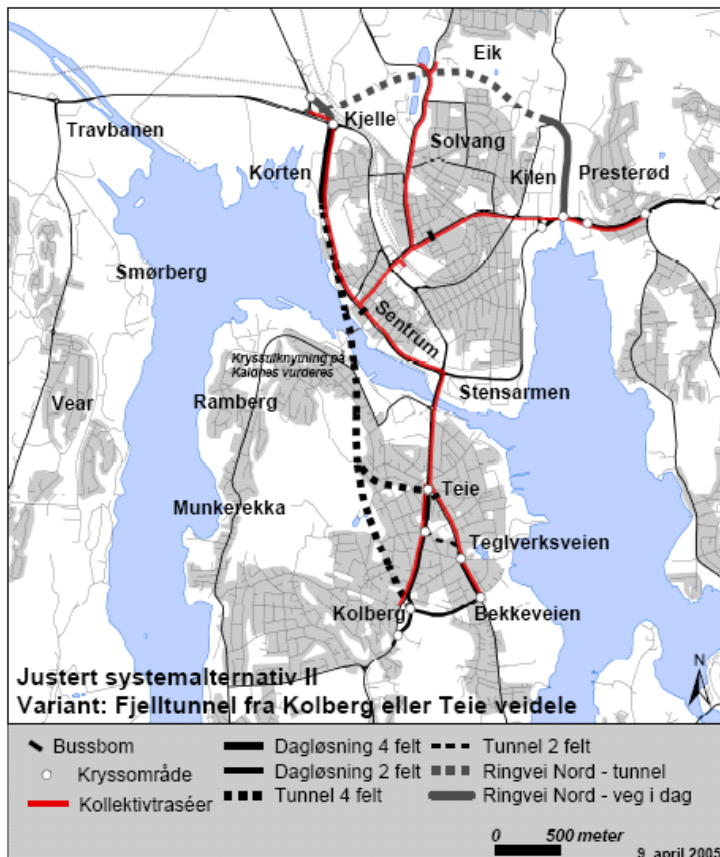
Tønsbergpakken er en bompengefinansiert utbygging av transportsystemet i kommunene



Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. Utviklingen av innhold og finansieringsløsning for Tønsbergpakken ble startet i mars 1998, etter et initiativ fra kommunene og det lokale næringslivet. Arbeidet skjedde i nært samarbeid mellom Statens vegvesen Vestfold, Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold samt de involverte kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme.

Utbyggingselskapet Tønsberg Hovedvegfinans A/S ble stiftet i august

1999, med de tre kommunene og Vestfold fylkeskommune som eiere.



Bompengefinansieringen for Tønsbergpakken ble vedtatt i Vestfold høsten 2002 gjennom politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen. Det ble samtidig besluttet at pakkens endelige innhold, med unntak av Ringvei nord og gang- og sykkelveg langs riksvei 308 fra Kjøpmannskjær til Verdens Ende, skulle fastlegges gjennom en konsekvensutredning for hele veg- og transportsystemet. Konsekvensutredningen skal gjennomføres etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det er Statens vegvesen Vestfold som er tiltakshaver og ansvarlig for utredning av tiltakene i Tønsbergpakken.

Maksimalt skal det investeres 2,6 mrd. kr i Tønsbergpakken. Det endelige investeringsbeløpet er

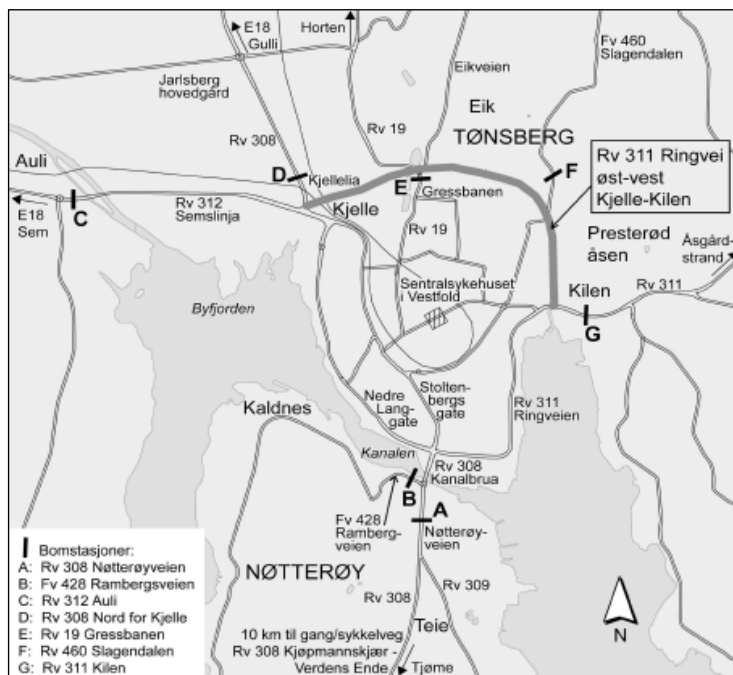
ikke klarlagt fordi det avhenger av konsekvensutredningen og hvilke løsninger som velges. Det forutsetter en gradvis opptrapping av anleggsaktiviteten med de tyngste investeringene i perioden 2006-2011. Den statlige andelen av Tønsberg-pakken ser i dag ut til å bli 120 millioner kroner. Dette beløpet er beregnet ut fra hva som naturlig tilfaller Tønsbergområdet av en foreløpig totalramme til Vestfold i neste 15-årsperiode. Andelen på 120 mill. kr skal betales til bompengeselskapet i løpet av 15 år fra 2002.

Pakken ble delt i to, der det er fase I, som innebærer bygging av ringveg nord, kostnadsberegnet til 1,3 mrd. kr, som er under bygging. Hovedprosjektet i fase II er en planlagt ny forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet samt kollektivsatsing og vegomlegging for områdene Teie og Presterød.

Bompenginntektene i bompengeprojektet skal bare brukes til å finansiere den fysiske utbygging av transportsystemet. Dette inkluderer tiltak som f.eks. kollektivfelt og holdeplasser, men ikke tilskudd til drift av kollektivtransport.

4.2 BOMPENGEOPPLEGG

De lokale vedtak innebærer etablering av en bomring rundt sentrum av Tønsberg. I følge



St.prp. nr 38 (2002-2003) skulle det ikke bli mulig å kjøre inn til og gjennom sentrum uten å passere en bomstasjon. Dette medfører at også trafikken mellom Nøtterøy/Tjøme og fastlandet avgiftsbelegges. Plasseringen er valgt ut fra en samlet vurdering av nærhet til prosjektene som skal finansieres, mest mulig lik behandling av boområdene rundt Tønsberg samt inntjening. Det tas avgift hele døgnet i retning sentrum i samtlige stasjoner. Bomringen skulle bestå av syv bomstasjoner, merket med bokstavene A-G på oversiktskartet til venstre. Seks av sju bomstasjoner vil bli betjente. Etter en tid forventes høy abonnementsandel,

og når erfaringene er gjort, er det aktuelt å la flere av bomstasjonene med lav trafikkmengde være ubetjente. Samtlige stasjoner tilrettelegges for betaling med betalingskort. Det ble vurdert også å ta i bruk ny teknologi gjennom ubemannede helautomatiske bomstasjoner.

Det ble lagt til grunn at bompengeorrdningen skulle baseres på de erfaringer og tekniske løsninger som forelå på utredningstidspunktet. Det ble først og fremst innhentet erfaringer og grunnlagsmateriale fra bomringene i Oslo og Trondheim. Sistnevnte bomring ble ansett som mest relevant ut fra byens størrelse og valgte løsninger (flere ubemannede bomstasjoner). Ut

fra nødvendig antall kjørefelt og erfaringstall fra Oslo og Trondheim, ble kostnadene for etablering av seks bomstasjoner på eksisterende vegnett anslått til 30 mill. 1999-kroner.¹⁸

Driftskostnadene for bomstasjonene ble vurdert ut fra erfaringstall for driftsutgifter pr. passering fra Oslo og Trondheim. Det ble antatt at kostnadene ville ligge et sted mellom Oslo og Trondheim, men nærmest Oslo.¹⁹ Driftsutgiftene for bompengordningen i Tønsberg ble med dette som utgangspunkt anslått til 12 mill. 1999-kr pr. år.

Bomringen består av automatiske bomstasjoner uten betjening eller myntinnkast. Bomstasjonene er mindre synlige, tar mindre plass og skaper ikke køer fordi bilistene ikke trenger å bremse eller skifte fil når de passerer. Den enkleste, og billigste, betalingsmåten er AutoPASS-brikke (avtale). Trafikanter uten brikke blir avfotografert og får tilsendt månedlig etterskuddsfaktura. Det er bare bompenginnkreving inn mot sentrum.

Takster og takstforutsetninger

Vurdert ut fra bomtakster i andre norske byer, ble det ansett som mest realistisk å vurdere bomtakster (før rabatter) i området 10–15 kr for lette kjøretøy og det dobbelte for tunge kjøretøy. Rabattsystemet for bompengordningen ble basert på Vegdirektoratets takstretningslinjer for *enveis* bomstasjoner, som innebærer:

- 30 % rabatt for 25 forskuddsbetalte passeringer.
- 40 % rabatt for 175 forskuddsbetalte passeringer.
- 50 % rabatt for 350 forskuddsbetalte passeringer.

Det ble, på grunnlag av erfaringer fra Trondheim, lagt til grunn en brikkeandel på 90 %. I tillegg til rabattsystemet ble det vurdert å innføre en ordning der det enten skulle betales bompenger bare én gang dersom man passerer flere bomstasjoner i løpet av en time eller fastsette et øvre ”tak” på antall betalte passeringer pr. måned. I Trondheim hadde man et tak på 65 passeringer pr. måned. I Trondheim medførte disse to ordningene en reduksjon i inntektene på om lag 20 %. Man antok imidlertid at slike ordninger ville redusere inntjeningen i Tønsberg mer fordi bomringen ville bli mer ”snever” med mindre avstand mellom bomstasjonene. Det ble anbefalt å innføre i hvert fall én av disse ordningene også i Tønsberg. Hvorvidt begge ordningene skulle innføres, og hvor grensene i så fall skulle settes, ble anbefalt vurdert nærmere når man hadde vunnet en del erfaring med bompengordningen.

Når det gjelder enkeltreiser, ble følgende takster til slutt fastsatt:

- Lett bil: 15 kr
- Tung bil: 30 kr

¹⁸ Dette omfattet både de rent vegtekniske kostnadene (grunnverv, bygging av nye kjørefelt etc.), nødvendige bygg for betjente stasjoner samt tekniske installasjoner, EDB-system, elektroniske brikker etc.

¹⁹ I følge Busterud (2006), var kostnadene pr. passering 0,75 kr og 1,22 kr for henholdsvis bompengeringene i Trondheim og Oslo mens tilsvarende tall for Tønsbergpakken var 0,92 kr. Alle tall fra 2004. Kostnadene pr. passering ved bomstasjonene i Tønsberg ligger således noe lavere enn det en antok før oppstart.

Motorsykler, buss med konsesjon, utrykningskjøretøy, forflytningshemmede og EL-biler passerer gratis. Ved å tegne AutoPASS-avtale, og forhåndsbetale for et visst antall passeringer, kan bilistene oppnå følgende rabatter:²⁰

<i>Forhåndsbetalte passeringer</i>	<i>Lett bil totalt</i>	<i>Lett bil pris pr. passering</i>	<i>Tung bil totalt</i>	<i>Tung bil pris pr. passering</i>	<i>Rabatt</i>
25	262,50 kr	10,50 kr	525 kr	21 kr	30 %
175	1 575,00 kr	9,00 kr	3 150 kr	18 kr	40 %
350	2 625,00 kr	7,50 kr	5 250 kr	15 kr	50 %

Med AutoPASS-avtale ble det bestemt at betalingen skulle gjelde for en hel time. Dette innebærer at en bilist etter første passering av en bomstasjon i løpet av påfølgende time kan passere bomstasjonene så ofte han vil uten å betale noe ekstra. Videre ble det satt et betalingstak på maksimalt 60 betalte passeringer pr. måned. Dette ble gjort uten at det ble tatt høyde for mindre inntjening i bomringen som følge av disse to rabattordningene.

Ut fra en forventet brikkeandel ble det antatt at gjennomsnittlig inntekt pr. passering i forhold til lettbiltaksten ville ligge et sted mellom nivået i Trondheim og Oslo. I Trondheim lå gjennomsnittlig inntekt pr. passering på 65 % av lettbiltaksten som da var 12 kr (dvs. en gjennomsnittstakst på 7,80 kr) mens tilsvarende tall for Oslo var 73 % (og en gjennomsnittstakst på 8,76 kr med utgangspunkt i lettbiltaksten som da var 12 kr). På bakgrunn av dette ble det lagt til grunn at gjennomsnittstaksten i Tønsberg ville ligge på 70 % av lettbiltaksten, dvs. 10,50 kr pr. passering med en lettbiltakst på 15 kr.

Når det gjaldt trafikkbortfall pga. bomstasjonene ble det antatt at avvisningen ville bli noe større i Tønsberg enn i andre norske bomringer. Dette på grunn av at bomringen ville bli relativt liten i utstrekning og at det ville ligge godt til rette for bruk av alternative reisemidler i form av gange og sykkel enn tilfellet er i for eksempel i Trondheim. Alternative reiseruter for å unngå bomringen ble kun ansett som aktuelt for trafikk øst-vest gjennom byen. Alt i alt ble det lagt til grunn et svinn i trafikkgrunlaget i forhold til registrert ÅDT på 10 %. Det ble i tillegg foretatt følsomhetsberegninger med et svinn på 15 %.

4.3 FINANSIERINGSPLAN

I handlingsprogrammet for 2002–2011 er det forutsatt 90 mill. kr til Tønsbergpakken av fylkesfordelt ramme til Vestfold. Finansieringsplanen legger opp til videreføring på samme nivå i 2012–2015, jf. tabell 5.1.

Tabell 4.1: Finansieringsplan for Tønsbergpakken. Mill. 2002-kroner.

	<i>2002–2005</i>	<i>2006–2011</i>	<i>2012–2015</i>	<i>Sum</i>	<i>Andel</i>
Statlige midler	50	40	40	130	5 %
Bompenger	700	1 770	0	2 470	95 %
Sum	750	1 810	40	2 600	100 %

Kilde: St.prp. nr 38 (2002-2003).

²⁰ For å anskaffe AutoPASS-brikken, må det betales et depositum på 200 kr. Depositumet fås tilbake når brikken returneres.

Det lokale målet er at samtlige prosjekter og tiltak skal gjennomføres innen 2011. Dette innebærer at bompengeselskapet forskutterer deler av de statlige midlene, mot refusjon i perioden 2012–2015. Den statlige andelen av investeringskostnadene for Tønsbergpakken er 5 %. Det legges videre til grunn at selskapets forskuttering av planleggingsmidler på 10 mill. kr refunderes med bompenger når innkrevingen starter i 2004. Finansieringsbehovet i 2003 var om lag 120 mill. kr. Dette ble forutsatt dekket ved låneopptak fra bompengeselskapet. Utgiftene skulle gå til bygging av bomstasjoner, planlegging og enkelte mindre tiltak. Samferdselsdepartementet la til grunn at omfanget av prosjekter og tiltak samt utbyggingstakten ble tilpasset totalrammen på 2,6 mrd. kr. Dersom det blir en kostnadsøkning på de tiltak og prosjekter som inngår i pakken, står finansieringsplanen fast og innholdet i pakken må eventuelt tas opp til ny vurdering.

4.4 TRAFIKK OG TRAFIKKPROGNOSER

På bakgrunn av data fra Statens vegvesens vegdatabank ble årsdøgntrafikken i retning sentrum i de seks bomsnittene beregnet til 53 500 kjøretøy i 1999. Tallet utgjorde brutto grunnlag for inntektsberegningene *før* fratrukk for svinn i trafikken pga. innføring av bompenger.

Trafikkprognosene for Vestfold som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011, tilsa en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,5 % i perioden 2000-2020. Den faktiske trafikkveksten på 1990-tallet var noe høyere enn dette. Det forelå ikke lokale data for trafikkutviklingen i Tønsbergområdet som gav holdepunkter for å anta en annen trafikkprognose enn den som gjaldt generelt for Vestfold. Det ble således lagt til grunn en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,5 % i perioden 1999-2020. Det ble også gjennomført følsomhetsberegninger med lavere trafikkvekst.

4.5 SENTRALE FORUTSETNINGER FOR INNTEKTSBEREGNINGENE

Følgende forutsetninger ble lagt til grunn for bompengeregningene:

- Betalende årsdøgntrafikk: 50 000 kjøretøy.²¹
- 10 % engangsnedgang i trafikken etter innkrevingsstart.
- 1,5 % trafikkvekst pr. år for hele perioden.
- 2 % prisstigning pr. år.
- 8 % rente på lån for hele perioden. 4 % rente på innskudd.²²
- Etableringskostnader for bomstasjoner: 55 mill. 2002-kr, inkl. 15 mill. kr til avbøtende tiltak. 6 av 7 bomstasjoner ble forutsatt betjent.²³
- 12 mill. 2002-kr pr. år i driftskostnader.
- Bomtakster: 15 kr/30 kr.
- Gjennomsnittsinntekt pr. passering: 10,50 kr.
- Innkreving av bompenger starter ved årsskiftet 2003/2004.

²¹ Tungtrafikkandel ble ikke oppgitt.

²² Det ble forutsatt offentlig (fylkeskommunal, eventuelt også kommunal) garanti for låneopptak.

²³ Ved kanalen ble det opprinnelig forutsatt etablering av 2 bomstasjoner. Til slutt endte man opp med bare én bomstasjon (se kart i avsnitt 4.2). Dette innebærer at det var 6 bomstasjoner som ble satt i drift 2. februar 2004.

Investeringsbehovet ble satt til 2 600 mill. 2002-kr, der statlig andel ble satt til 130 mill. 2002-kr. Det innebar at 2 470 mill. 2002-kr skulle betales med bompenger. Innkrevingsperioden ble anslått til 15 år. Vestfold fylkeskommune stilte sammen med kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, garanti for låneopptak på inntil 930 mill. 2002-kr. Garantien vil kun komme til anvendelse etter en forlenget innkrevningstid på 5 år og økt takst på 20 %.

Følsomhetsanalyser som ble foretatt viste at en reduksjon i trafikkveksten fra 1,5 % til 0,5 % medfører om lag 1½ års forlenget innkrevningstid. Øker lånerenten med ett prosentpoeng, forlenges innkrevningen med et halvt år. Nedgang i betalende årsdøgntrafikk fra 90 % til 85 % av forutsatt trafikkmengde gir i underkant av to års forlenget innkrevningstid. En ugunstig kombinasjon av disse tre faktorene gir summert en økning i innkrevningstiden på om lag 4 år.

På bakgrunn av takster på 15 kr og 30 kr for henholdsvis lette og tunge kjøretøy ble det konkludert med at bomringen hadde et potensial til å finansiere svært høye investeringer, selv med en statlig andel på kun 130 mill. kr. Det ble antatt at bomringen ville gi en årlig inntekt som i stor grad ville holde tritt med de årlige investeringer, men som allikevel ville kreve et betydelig låneopptak (500 mill. kr – 865 mill. kr). Dog ville en kunne tåle en forverring i beregningsforutsetningene uten at innkrevingsperioden ville overstige 15 år.

Med en forutsatt betalende ÅDT på 50 000 kjøretøy og en gjennomsnittsinntekt pr. passering på 10,50 kr, skulle årlige inntekter ligge på vel 190 mill. kr. Alle tall i 2002-kr.

4.6 INFORMASJONSARBEID

Det er laget 2 brosjyrer som beskriver prosjektet.²⁴ Disse ble distribuert til alle husstander i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. I tillegg ligger brosjyrene på hjemmesiden til Statens vegvesen (www.vegvesen.no/region_sor/prosjekter/tonsbergpakken_2/) i PDF-format for nedlasting. Brosjyren, "Ringveg nord – første fase av Tønsbergpakken", gir fakta om ringveg nord gjennom kart, bilder og tekst. Den andre brosjyren, "Tønsbergpakken – vil du vite litt mer?", er mer omfattende, og viser innholdet i hele Tønsbergpakken, der det blant annet er lagt vekt på å vise i bilder og beskrive med ord hva bilistene får igjen for de bompengene de må betale. Videre er det også beskrevet hvordan den enkelte kan være med på å påvirke utformingen av de ulike prosjektene i pakken. Media har også vist stor interesse for bompengeprojektet. Et søk 13. juni 2006 i Tønsberg Blad (www.tb.no) på "Tønsbergpakken" gav 178 treff (mellom juni 2000 og juni 2006).

Statens vegvesen har brukt en god del tid på å drive aktivt informasjonsarbeid overfor lokalbefolkningen som blir mer direkte berørt under byggeperioden. Dette har skjedd gjennom informasjonsmøter rettet mot borettslag samt møter i regi av velforeninger i ulike boligområder. Ellers er næringsdrivende langs de aktuelle traseene informert gjennom direkte kontakt. Mye av kontakten har fokusert på å formidle konkret informasjon knyttet til framdriften i de ulike prosjektene, daglig arbeidstid, type arbeid som skal utføres m.m.

Prosjektet har en hjemmeside, (www.vegvesen.no/region_sor/prosjekter/tonsbergpakken_2/), der det gis utfyllende informasjon om innholdet i pakken, betalingsinformasjon, presse-

²⁴ I tillegg laget Statens vegvesen region sør, en brosjyre i 2003 som informerte om en testperiode for AutoPASS-brikken som 1 000 bilister i området gjennomførte fra 24. juni 2003 til 2. februar 2004. I denne brosjyren, som ble distribuert ut til husstandene i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, ble det også informert om hvorfor bomringen skulle etableres, samt hva bilistene får for pengene de betaler.

meldinger m.m. Dessuten ble det ved innføring av AutoPASS i de fleste av landets bompengeanlegg, i 2004, gitt felles informasjon fra Statens vegvesen på www.autopass.no.

4.7 ERFARINGER

Nedenfor følger en oppsummering av de erfaringer en så lagt har høstet ved bompengeringen i Tønsberg.

4.7.1 Takst-, trafikk- og inntektsutvikling

Dette avsnittet bygger i stor grad på en evaluering av bompengeringen i Tønsberg, jf. Madslie (2005).

Takstutvikling

Bomringen i Tønsberg ble satt i drift 2. februar 2004. Takstene ble for enkeltreiser satt til 15 kr for lette kjøretøy og 30 kr for tunge kjøretøy. Rabatter ble gitt i henhold til gjeldende takstretningslinjer, jf. avsnitt 4.2. Takstene er de samme i dag (juni 2006).

Trafikk og trafikkutvikling

Trafikken gjennom de ulike bomstasjonene har blitt betydelig lavere enn det som ble lagt til grunn for inntektsberegningene. I Madslie (2005) er det anslått en trafikksvikt pr. døgn på 7 500 kjøretøy sammenholdt med de forutsetningene som ble lagt til grunn. Basert på trafikk-tellinger ser det ut som om trafikktallene for 1999, som ble lagt til grunn i finansieringsplanen, var for høye. Finansieringsplanens trafikktall var basert på trafikktall fra Statens vegvesens vegdatabank. Sammenholdt med trafikk-tellinger, ser det ut som om en i finansieringsplanen opererer med nesten 3 000 kjøretøy for mye over ett av bomsnittene (Kanalbrua) i 1999. Dette kan forklare i overkant av 2 800 kjøretøy av den beregnede trafikksvikten på 7 500 kjøretøy. Det finnes ikke like gode tall som en kan benytte til å si noe om trafikksvikten i de andre bomsnittene, men grove beregninger anslår at trafikken også her (Presterød og Gressbanen) har vært overvurdert i 1999, sannsynligvis med rundt 1 000 kjøretøy pr. døgn.

Trafikkutviklingen synes også å ha vært lavere i perioden 1999 til 2003 enn det som ble lagt til grunn i finansieringsplanen. Dette påvirker trafikkvolumet ved oppstart av bomringen, og dermed hvilken trafikkmengde det er grunn til å regne med skal passere de ulike bomsnittene. Grove beregninger tyder på en trafikkvekst i perioden 1999-2003 på i gjennomsnitt 4,5 % mot finansieringsplanens 6,1 %. Denne forskjellen kan forklare ca. 800 kjøretøy av den beregnede svikten på 7 500 kjøretøy. Årsakene til trafikksvikten gjennom bomringen i Tønsberg kan således oppsummeres som følger:

	Antall kjøretøy	Andel av "trafikksvikten"
– Beregnet "trafikksvikt"	7 562	
– Lavere trafikkutvikling 1999-2003	800	10,6 %
– For høyt utgangsnivå "Kanalen"	2 833	37,5 %
– For høyt utgangsnivå Presterød og Gressbanen	1 000	13,2 %
– Sum "forklart trafikksvikt"	4 633	61,3 %
– Reell (ikke-forklart) "trafikksvikt"	2 929	34,7 %

Om lag 60 % av trafikksvikten kan altså forklares av lavere trafikkutvikling enn forventet samt for høye trafikk tall i datagrunnlaget fra vegdatabanken. Hvis forventet trafikk tall for 2004 justeres med bakgrunn i disse tallene, finner en at den *reelle* trafikksvikten i bomringen utgjør om lag 6 % av forventet trafikk. Dette kommer da i tillegg til den forventede trafikkavvisningen på 10 % ved oppstart av bomringen. Bomringen ser altså ut til å ha redusert trafikken over bomstasjonene med 16 %. Dette er mye sammenlignet med de erfaringer en har fra de større byene Bergen, Trondheim og Oslo. Det er vanskelig å gi noen entydig forklaring på hvorfor trafikkreduksjonen er blitt såpass stor i Tønsberg.²⁵

Inntektsutvikling

I bomringens første driftsår (2004) har det vært en inntektssvikt i forhold til finansieringsplanens forutsetninger på over 30 %. Inntektssvikten i bomringen skyldes en kombinasjon av lavere trafikkmengde enn forventet og lavere inntekt pr. passering enn det en forutsatte. Gjennomsnittlig trafikk pr. døgn gjennom bomringen i 2004 var 44 309 kjøretøy, mot forventet 51 871 kjøretøy (med utgangspunkt i finansieringsplanens forutsetninger). Dette representerer vel 7 500 kjøretøy, som er 15 % lavere enn forutsatt.

I 2004 var gjennomsnittlig inntekt pr. passering 8,29 kr, som er 21 % lavere enn forutsatt inntekt på 10,50 kr pr. passering. Inntektssvikten har således vært på nesten 180 000 kr pr. døgn, som er vel 32 % lavere enn hva som ble lagt til grunn i finansieringsplanen. Forhold som generelt har vært med på å trekke ned gjennomsnittsinntekten pr. passering er:

- Utstrakt bruk av abonnement med de høyeste rabattsatsene.
- Høy andel gratispasseringer (pga. timesregel, passeringstak pr. måned, gratis abonnement (funksjonshemmede, busser i rute, utrykningskjøretøy, etc.), manglende bilde eller slettet av annen årsak).
- Høy brikkeandel (lokale brikker med rabatt).²⁶
- Lav andel tungtrafikk (som har dobbelt så høy takst som lette kjøretøy).

Hovedårsaken til lavere gjennomsnittsinntekt enn beregnet, er mer bruk av de gunstigste rabattordningene enn det en på forhånd antok. Nesten 80 % av abonnentene (inkl. gratisabonnenter) har avtaler med gunstigere rabattordninger enn 30 % som var forutsatt som et snitt for alle passeringer. De *betalende* abonnementspasseringene fordelte seg i 2004 som følger:

- 50 % rabatt: 75,0 %
- 40 % rabatt: 17,0 %
- 30 % rabatt: 7,9 %
- Uten rabatt: 0,1 %

I Bergen er for eksempel andelen passeringer med 50 % rabatt om lag 10 prosentpoeng lavere, altså rundt 65 %. Ikke inntektsgivende passeringer i Tønsberg utgjør 17,5 % av totalt antall passeringer. Gratispasseringene fordelte seg i 2004 på følgende kategorier:

²⁵ Det kan for øvrig nevnes at sykkeltrafikken i Tønsberg har økt med 13 % -17 % i ulike tellepunkter. Denne økningen betyr imidlertid marginalt for omfanget på biltrafikken, da andelen sykkeltureturer i utgangspunktet var lav.

²⁶ ASB-brikker (brikker for bruk i annen bomstasjon) må betale full takst.

– Timesregelen:	8,6 %
– Passeringer med gratis abonnement:	3,1 %
– Slettet pga. manglende bilde eller annen årsak	2,6 %
– Passeringstak (maksimalt 60 betalende passeringer pr. måned):	2,1 %
– Utlendinger:	0,9 %
– Ikke behandlet (noen av disse passeringene ville gitt inntekt):	0,2 %

Statistikk viser at andelen brukere med gratis abonnement i Tønsberg er over dobbelt så høyt som i Bergen. Dermed må en anta at andel passeringer med gratis abonnement også er lavere i Bergen.

Madslie (2005) oppsummerer fordelingen på betalingsmåter i bomringen i Tønsberg i 2004 som følger:

– Gratispasseringer:	17,5 %
– 50 % rabatt:	47,3 %
– 40 % rabatt:	10,7 %
– 30 % rabatt:	5,0 %
– Fullpris:	19,6 %

Med ovenstående fordeling på betalingsmåter, har det ikke vært mulig å oppnå den forutsatte gjennomsnittsinntekten på 10,50 kr pr. passering. Selv med en ordning *uten* 40 % og 50 % rabatt, kan ikke dette målet nås. Ved en tenkt rabattordning med maksimalt 30 % rabatt, ville gjennomsnittsinntekten sannsynligvis lagt i underkant av 10 kr pr. passering.

Ved utgangen av 2004 var brikkeandelen i Tønsberg 82,4 %, hvorav 5,4 % ASB-brikker. Dette var betydelig lavere enn de forutsatte 90 %. Dersom brikkeandelen øker, noe som ikke er usannsynlig, vil dette medføre en ytterligere reduksjon i inntekter pr. passering.

4.7.2 Innkrevingskostnader

I St.prp. nr 38 (2002-2003) ble det anslått at årlige innkrevingskostnader ville ligge på om lag 12 mill. 1999-kroner. I 2004, som var et driftsår på 11 måneder, var driftskostnadene 13,7 mill. kr, mens de i 2005 lå på 17,7 mill. kr. I 2005 tilsvarte dette ca. 1,09 kr pr. passering. Fordelt på 6 bomstasjoner er altså driftskostnadene pr. bomstasjon nesten 3 mill. kr i gjennomsnitt. Innkrevingskostnadene er altså blitt en god del høyere enn antatt. Dette har skjedd til tross for at det er blitt valgt en presumptivt billigere innkrevingsløsning med automatiske bomstasjoner, enn det som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2002-2003).

4.7.3 Annet

Informasjonsarbeid

Erfaringene fra informasjonsarbeidet er stort sett svært gode. Brosjyrene som ble laget og distribuert nådde ut til de aller fleste, og den omfattende omtalen i Tønsberg Blad gjorde at informasjonen om prosjektet nådde svært mange. God informasjon til de som direkte ble berørt av utbyggingen har også bidratt til å redusere ”støyen” en del.

Renteutvikling

I St.meld. nr. 38 (2002-2003) ble det lagt til grunn en lånerente på 8 % for hele byggeperioden. Så langt har Tønsberg Hovedvegfinans tatt opp lån hos 3 finansinstitusjoner. Pr. 31. desember 2005 er det totalt brukt 272 mill. kr av disse lånene. Gjennomsnittrenten for lånene har lagt mellom 1,9 % og 2,7 %. Fra desember 2005 er renten på 400 mill. kr av selskapets gjeld sikret gjennom rentebytteavtaler. Selskapet er nå sikret mot at renten overstiger 4 % fram til juni 2009 på dette beløpet. Selskapet vurderer fortløpende om en større del av gjelden skal sikres langsiktig i takt med at gjelden øker.

Kostnader fase II

I følge Solheim (2005), har staten utredet fire alternativer for fase II. Disse er kostnadsberegnet til mellom 1,4 mrd. kr og 2,9 mrd. kr. De mest aktuelle løsningene vil koste over 2 mrd. kr. Dette skulle da innebære at totalkostnadene for både fase I og II vil bli minimum 3,3 mrd. kr.

Folkeavstemning

12. juni 2005 gikk folk i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme til stemmeurnene for å si sin mening om hvordan vegnettet og kollektivtrafikken i Tønsbergområdet skal bygges ut i framtiden. Resultatet ble et massivt nei til Tønsbergpakkens fase II. I Tønsberg var det 78 % som sa nei. Tilsvarende andeler i Nøtterøy og Tjøme var 68,7 % og 65,5 %. Valgdeltakelsen var imidlertid lav, med et oppmøte på 32 % i Tønsberg og om lag 50 % i de to andre kommunene.

I følge Tønsberg blad var det flere grunner til at det ble nei. Usikkerheten omkring inntekten fra bomringen er ett element. Det samme gjelder den endelige løsningen for vegforbindelsen mellom Tønsberg og Nøtterøy. Det kanskje viktigste signalet går til Statens vegvesen og rikspolitikerne. Lokalbefolkningen er tydeligvis ikke tilfreds med at staten kun bidrar med rundt 5 % av finansieringen. Videre planlegging av gjennomføringen av fase 2 i prosjektet, er på grunn av den store lokale motstanden foreløpig lagt på is.

4.8 OPPSUMMERING

Innkrevning av bompenger i Tønsberg startet 2. februar 2004. Forventet innkrevingsperiode er 15 år. Bomringen består av 6 ubetjente bomstasjoner. Kostnadsoverslaget for prosjektene i fase I er 1,3 mrd. 1998-kr. Fase II, med kostnadsoverslag fra 1,4 mrd. kr til 2,9 mrd. kr, er foreløpig lagt på is. Den statlige finansieringsandelen er 5 %. Takstene (uten rabatt) pr. juni 2006 er 15 kr og 30 kr for henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Det innkreves bompenger alle dager hele døgnet.

I

Tabell 4.2 gis en oversikt over utviklingen i trafikk, trafikkinntekter og driftskostnader i bomringen i 2004 og 2005.²⁷

²⁷ Tallene for 2004 varierer noe fra de tallene vi opererer med i avsnitt 4.7. Dette skyldes at tallene fra evalueringen til Madslie (2005) er basert på foreløpige trafikk- og inntektstall. Avvikene er imidlertid ikke store.

Tabell 4.2: Utvikling i trafikk, trafikkinntekter og driftskostnader²⁸ ved bomringen i Tønsberg. Løpende kroner. (Kilde: Vegdirektoratet).

	2004	2005
Trafikk (antall kjøretøy)	14 843 416	16 291 511
ÅDT	44 575	44 634
Trafikkinntekter (1 000 kr)	122 502	137 845
Driftskostnader (ekskl. avskr.) (1000 kr)	13 662	17 705
Driftskostnadenes andel av trafikkinntektene	11 %	13 %
Inntekt pr. passering (kr)	8,25	8,46
Kostnader pr. passering (kr)	0,92	1,09
Inntekt pr. passering som andel av fullpristakst personbil	55 %	56,4 %

²⁸ Driftskostnadene er ekskl. avskrivninger av bomanlegget.

5. SAMMENSTILLING AV DE TRE PAKKENE

Nedenfor gjøres en sammenstilling av de 3 pakkene. Det fokuseres på viktige kjennetegn ved pakkene samt sentrale data knyttet til trafikk-, inntekts- og kostnadsutvikling.

5.1 KJENNETEGN VED PAKKENE

Tabell 5.1 gir en kortfattet oppsummering av sentrale kjennetegn ved pakkene.

Tabell 5.1: Sentrale kjennetegn ved bompakkene i Namsos, Nord-Jæren og Tønsberg.

	Bomringen i Namsos	Nord-Jæren pakken	Tønsberg-pakken
Innkrevingsstart	6. januar 2003	20. april 2001	2. februar 2004
Antall bomstasjoner	4	21	6
Årlige <i>forventede</i> innkrevingskostnader	3,5 mill. 2001-kr	10 mill. 1998-kr	12 mill. 1999-kr
Totale kostnader	305 mill. 2001-kr	2 065 mill. 1998-kr	2 600 mill. 2002-kr
Statlig andel	54 %	41 %	5 %
Fullpristakster v/ oppstart	13 kr / 26 kr	10 kr / 20 kr ^a	15 kr / 30 kr
Fullpristakster pr. juni 2006	15 kr / 30 kr ^b	13 kr / 26 kr ^c	Uendret
Tidsdifferensiering	Nei	Ja. Billigere utenom rush.	Nei
Innkrevingsperiode v/oppstart	Hverdager 06.00 – 18.00	Hverdager 06.00 – 18.00	Hele døgnet
Innkrevingsperiode pr. juni 2006	Uendret	Hele døgnet ^c	Uendret
Informasjonsarbeid	Egen hjemmeside: Ja ^d	Egen hjemmeside: Nei ^e	Egen hjemmeside: Ja ^f Brosjyrer utarbeidet.

^a Takstene gjelder passering i rushperiodene. Takstene var fram til 2005 differensierte, slik at en betalte halv takst når en bomstasjon ble passert utenom rushperiodene. Jf. avsnitt 3.7.1.

^b Endringen skjedde 1. juli 2004.

^c Endringen skjedde 1. januar 2005. Samtidig ble takstdifferensieringen opphevet, jf. merknad a.

^d www.namdalsprosjektet.no

^e Fram til 2005 hadde prosjektet egen hjemmeside Da selskapet skiftet driftsoperatør i 2004, valgte de å benytte operatørens nettside (www.brotunnel.no) til å gi generell informasjon om plassering av bomstasjoner og takster.

^f www.vegvesen.no/region_sor/prosjekter/tonsbergpakken_2

Som det framgår av Tabell 5.1, så er det en betydelig forskjell på pakkene. For eksempel er det svært mange bomstasjoner på Nord-Jæren sammenlignet med i Namsos og Tønsberg. Forventede innkrevingskostnader er også betydelig lavere i Namsos enn i de to andre pakkene. Både prosjektkostnader og statlig finansieringsandel varierer betydelig. Forventede kostnader ved prosjektene i Tønsberg og på Nord-Jæren er 7-8 ganger høyere enn i Namsos. Samtidig er det statlige bidraget til utbyggingene over 50 % i Namsos og kun 5 % i Tønsberg.

Takstene er lavest på Nord-Jæren og høyest i Tønsberg. I Namsos ble taksene økt med 15 % etter 1 ½ år mens takstene på Nord-Jæren ble økt med 30 % etter 3 ½ års drift. Takstene i

Tønsberg er foreløpig uendret fra oppstarten 2. februar 2004. I Tønsberg må bilistene betale for passering av bomstasjonene alle dager hele døgnet, mens en i Namsos og på Nord-Jæren tar betalt kun på hverdager mellom kl. 06.00 og 18.00. For Nord-Jæren gjaldt dette kun fram til 1. januar 2005. Fra denne datoen gjelder samme regler som i Tønsberg; innkreving alle dager hele døgnet.

Det er mulig å få utfyllende informasjon om bomringen både i Namsos og Tønsberg på egne hjemmesider. Bomringen på Nord-Jæren hadde fram til 2005 en egen hjemmeside. Da selskapet skiftet driftsoperatør i 2004, valgte de å benytte operatørens (Bro & Tunnelsekskapet AS)²⁹ nettside, fordi kundene på det tidspunktet etterspurte informasjon om praktiske ting som for eksempel bytte av bil, endring av abonnement, adresseendring, lyssignal i bomstasjoner etc.

5.2 TRAFIKK-, INNTEKTS- OG KOSTNADSUTVIKLING

Når det gjelder trafikkutviklingen samt utviklingen i inntekter og driftskostnader ved de 3 aktuelle bomprosjektene, er dette vist i Tabell 5.3.

Som det framgår av tabellen økte inntektene på Nord-Jæren betydelig fra 2004 til 2005. Dette skyldes takstøkningen på 30 % fra 1. januar 2005 samt utvidelsen av innkrevingsperioden til å gjelde hele døgnet både på hverdager og i helgene.

I Tabell 5.2 har vi vist relative endringer i inntekter og kostnader for de 3 bompakkene fra 2004 til 2005.

Tabell 5.2: Relative endringer i ÅDT, trafikkinntekter og driftskostnader ved bomringene i Namsos, Nord-Jæren og Tønsberg fra 2004 til 2005. Løpende kroner.

	ÅDT	Trafikk- inntekter	Inntekt pr. passering	Drifts- kostnader	Kostnad pr. passering
Bomringen i Namsos	+9,0 %	+8,3 %	-0,6 %	+3,6 %	-5,0 %
Nord-Jæren pakken	+60,1 %	+143,2 %	+51,9 %	+16,6 %	-27,1 %
Tønsbergpakken	+0,1 %	+12,5 %	+2,5 %	+29,6 %	+18,1 %

Hvis vi ser på ÅDT, så skiller utviklingen på Nord-Jæren seg ut på grunn av overgangen til døgnkontinuerlig innkreving i 2005. Dette medførte en økning i antall passeringer på vel 60 %. Av de tre pakkene er det bomringen i Tønsberg som har hatt minst økning i ÅDT. Totaltrafikken over bomsnittene i Tønsberg har dog økt med nesten 10 %, da innkrevingen i 2004 ikke startet før 2. februar.

²⁹ Dette er et selskap som har ansvar for drift og/eller systemleveranse for i alt tolv forskjellige bompengeanlegg i Norge, hvorav fem i Hordaland, og de øvrige i hhv. Nord-Trøndelag, Oppland, Akershus, Vestfold, Østfold, Aust-Agder og Rogaland.

Tabell 5.3: Utvikling i trafikk (antall passeringer), trafikkinntekter og driftskostnader³⁰ ved bompakkene i Namsos, Nord-Jæren og Tønsberg. Løpende kroner. (Kilde: Vegdirektoratet).

	2001	2002	2003	2004	2005
Bomringen i Namsos					
Trafikk (antall kjøretøy)	-	-	1 612 339	1 780 000	1 900 000
ÅDT	-	-	4 417	4 877	5 316
Trafikkinntekter (1 000 kr)	-	-	13 782	15 615	16 911
Driftskostnader (ekskl. avskr.) (1000 kr)	-	-	2 054	3 961	4 102
Driftskostnadenes andel av trafikkinntektene			15 %	25 %	24 %
Inntekt pr. passering (kr)	-	-	8,55	8,77	8,72
Kostnader pr. passering (kr)	-	-	1,27	2,23	2,11
Inntekt pr. passering som andel av fullpristakst personbil	-	-	71,2 %	65,0 %	58,1
Nord-Jæren pakken					
Trafikk (antall kjøretøy)	13 492 734	20 360 500	21 187 406	21 607 083	34 588 332
ÅDT	52 913	55 782	58 048	59 197	94 763
Trafikkinntekter (1 000 kr)	49 243	80 887	81 410	84 513	205 502
Driftskostnader (ekskl. avskr.) (1000 kr)	11 948	21 299	21 494	23 218	27 077
Driftskostnadenes andel av trafikkinntektene	24 %	26 %	26 %	27 %	13 %
Inntekt pr. passering (kr)	3,65	3,97	3,84	3,91	5,94
Kostnader pr. passering (kr)	0,89	1,05	1,01	1,07	0,78
Inntekt pr. passering som andel av fullpristakst personbil	48,7 %	53,0 %	51,2 %	52,2 %	45,7 %
Tønsbergpakken					
Trafikk (antall kjøretøy)	-	-	-	14 843 416	16 291 511
ÅDT	-	-	-	44 575	44 634
Trafikkinntekter (1 000 kr)	-	-	-	122 502	137 845
Driftskostnader (ekskl. avskr.) (1000 kr)	-	-	-	13 662	17 705
Driftskostnadenes andel av trafikkinntektene	-	-	-	11 %	13 %
Inntekt pr. passering (kr)	-	-	-	8,25	8,46
Kostnader pr. passering (kr)	-	-	-	0,92	1,09
Inntekt pr. passering som andel av fullpristakst personbil	-	-	-	55 %	56,4 %

Når det gjelder totale trafikkinntekter, så har disse økt betydelig på Nord-Jæren på grunn av takstøkning og overgang til døgnkontinuerlig innkreving. I Namsos, der det ikke har vært takstøkninger i 2005, har inntektsøkningene vært på vel 8 %. Dersom vi tar høyde for at innkrevingen i Tønsberg var 11 måneder i 2004, har inntektsøkningen her vært på kun 2,7 %.

³⁰ Driftskostnadene er ekskl. avskrivninger av bomanlegget. Avskrivninger burde ideelt sett vært inkludert i driftskostnadene, men i følge Vegdirektoratet varierer avskrivningspraksis så mye mellom de ulike anleggene at dette vanskeliggjør sammenligninger mellom ulike prosjekter. Det kan her nevnes at en ved bomringen i Tønsberg i 2004 opererte med avskrivninger på 900 000 kr, mens en i bomringen på Nord-Jæren avskrev anlegget med 9,6 mill. kr. dette året.

Inntekt pr. passering har økt kraftig på Nord-Jæren på grunn av takstøkningen i 2005. Ellers ser vi en liten økning i inntekt pr. passering i Tønsberg, mens det har vært en liten nedgang i Namsos. Denne utgjør 5 øre pr. passering.

Når det gjelder driftskostnadene, så har disse økt i alle prosjektene, mest i Tønsberg med nesten 30 %. Dette gjenspeiles også i kostnader pr. passering, som viser en betydelig økning i Tønsberg. Ellers ser vi et godt eksempel på stordriftsfordelene ved bompengeinnkreving, ved at kostnadene pr. passering er gått kraftig ned på Nord-Jæren på grunn av flere passeringer etter overgangen til døgnkontinuerlig innkreving 1. januar 2005.

6. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Nedenfor gis en kortfattet oppsummering av notatet samt at det fokuseres på noen prinsipielle forhold knyttet til bompengefinansiering og effektivitet.

6.1 OPPSUMMERING

Hovedformålet med denne rapporten er å dokumentere erfaringer fra tre pågående bomprosjekter i Norge. Dette er prosjekter i Namsos (Namdalsprosjektet), Nord-Jæren pakken og Tønsberg (Tønsbergpakken). Det fokuseres på følgende forhold:

- Trafikk- og inntektsprognoser som ble lagt til grunn i finansieringsanalysen.
- Takst-, kostnads- og inntektsutvikling.
- Informasjonsarbeid og informasjonsstrategier.

Bompenginnkrevningen på Nord-Jæren startet i april 2001, innkrevningen i Namsos startet i januar 2003, mens en i Tønsberg startet innkreving av bompenger i februar 2004. Når det gjelder de ulike prosjektene vil vi spesielt framheve følgende:

- Namsos:
 - *Takstene* ble satt til 13 kr/26 kr ved oppstart og hevet til 15 kr/30 kr etter 1 ½ års drift. Samtidig ble innkrevningstiden forlenget med 5 år; fra 14 år til 19 år.
 - *Inntektene* er blitt betydelig lavere enn forventet, noe som har resultert i den ovenfor nevnte ekstraordinære takstøkningen samt forlengede innkrevningstiden.
 - *Innkrevingskostnadene* for 4 bomstasjoner (ekskl. avskr.) ble anslått til 3,5 mill. 2001-kr pr. år. Disse var i 2005 4,1 mill. kr og ligger således 12 % høyere enn forutsatt når en korrigerer for prisstigning (KPI). Innkrevingskostnadene pr. bomstasjon i 2005 var i gjennomsnitt vel 1 mill. kr.
 - *Informasjonsarbeidet* har vært relativt omfattende. Det har vært gjennomført folkemøter samt utarbeidet informasjonsbrosjyrer som er blitt distribuert til alle husstander i kommunen. Prosjektet har også en egen hjemmeside. Erfaringene med informasjonsarbeidet er gode, men det erkjennes at hjemmesiden burde vært bedre, spesielt i forhold til oppdateringer.
- Nord-Jæren:
 - *Takstene* ble satt til 10 kr/20 kr ved innkrevingsstart, og hevet til 13 kr/26 kr knapt 4 år senere. Samtidig ble det besluttet å kreve inn bompenger hele døgnet.
 - *Inntektene* er blitt betydelig lavere enn anslått. I 2004 var netto inntekter vel 61 mill. kr, noe som er nesten 30 mill. kr lavere enn forutsatt.³¹ Dette har, som nevnt i punktet over, ført til behov for ekstraordinære takstøkninger og døgnkontinuerlig innkreving.
 - *Innkrevingskostnadene* for 21 bomstasjoner (ekskl. avskr.) ble beregnet til 10 mill. 1998-kr pr. år. I 2005 var disse vel 27 mill. kr, og er således dobbelt så høye som

³¹ Korrigert for prisstigning var det budsjettert med *netto* inntekter på vel 90 mill. kr i 2004. *Brutto* inntekter dette året var 84,5 mill. kr, som fratrukket driftskostnader gir en *netto* inntekt på ca. 61 mill. kr.

forutsatt når en korrigerer for prisstigning. Innkrevingskostnadene pr. bomstasjon i 2005 var i gjennomsnitt knapt 1,3 mill. kr.

- *Informasjonsarbeidet* har vært ivaretatt av et media-/kommunikasjonsbyrå. Informasjon har vært gitt både som brosjyrer/foldere samt annonser i lokalavisene. Erfaringene er todelt; majoriteten av informasjonsmottakerne er fornøyde mens noen aldri får nok informasjon. Prosjektet hadde til 2005 egen hjemmeside, men gir nå kun basisinformasjon gjennom driftsoperatørens egen hjemmeside.

– Tønsberg:

- *Takstene* ble satt til 15 kr/30 kr ved oppstart, og er uendret 2 ½ år senere.
- *Inntektene* er blitt om lag 1/3 lavere enn forventet gjennom en kombinasjon av lavere trafikk og lavere inntekt pr. passering enn forutsatt. Inntektssvikten utgjør nesten 180 000 kr pr. døgn.
- Prosjektet var opprinnelig lagt opp i 2 faser, men blant annet på grunn av inntektssvikten og sterk lokal motstand mot prosjektet, spesielt det lave statlige bidraget (5 %) er fase 2 lagt på is.
- *Innkrevingskostnadene* for 6 bomstasjoner (ekskl. avskr.) ble beregnet til 12 mill. 1999-kr pr. år. I 2005 var innkrevingskostnadene 17,7 mill. kr. Korrigert for prisstigning (KPI), er dette 33 % høyere enn forutsatt. Innkrevingskostnadene pr. bomstasjon i 2005 var i gjennomsnitt nesten 3 mill. kr.
- *Informasjonsarbeidet* har vært rimelig omfattende. 2 brosjyrer er utarbeidet og distribuert til befolkningen. Disse er også tilgjengelig i elektronisk form. Informasjonsmøter rettet mot de innbyggere og bedriftene som berøres mest i utbyggingsperioden er også avholdt. Erfaringene er at god og målrettet informasjonsarbeid har vært med på å redusere ”støyen” rundt prosjektet.

Selv om de 3 pakkene er forskjellige, viser gjennomgangen en del fellestrekk. Disse kan det være viktig å ”ta med seg” når de økonomiske beregningene av fase II i vegpakke Salten skal gjennomføres.

For det første ser vi at alle 3 prosjektene har opplevd en betydelig trafikk- og inntektssvikt i forhold til de antakelser som ble lagt til grunn. Årsakene ligger hovedsakelig i en større trafikknedgang enn forventet på grunn av bompengerevningen kombinert med en større gjennomsnittlig rabatt enn det en regnet med på forhånd.³² Ellers har det i Tønsberg også blitt lagt til grunn for høye trafikk tall i utgangspunktet på grunn av feilaktige trafikk tellinger. Innkrevingskostnadene har også blitt høyere i alle tre prosjektene enn det en kalkulerte med på forhånd. Trafikk- og inntektssvikten har ført til ekstraordinære takstøkninger i Namsos og på Nord-Jæren kombinert med forlenget innkrevings tid på 5 år (Namsos) og døgnkontinuerlig innkreving (Nord-Jæren). I Tønsberg, der takstene var rimelig høye i utgangspunktet, har inntektssvikten blant annet ført til at fase 2 av prosjektet er lagt på is.

Når det gjelder innkrevingskostnadene, ser vi også at disse har blitt til dels kraftig undervurdert i alle 3 prosjektene. Spesielt gjelder dette på Nord-Jæren der en opererer med 21 bomstasjoner. Underbudsjettering i forhold til størrelsen på innkrevingskostnadene, burde bli

³² Terskelen for at en bilist skal anskaffe seg brikke er relativt liten. For eksempel er laveste forskuddsbetalte beløp på Nord-Jæren 228 kr (gir 30 % rabatt). Slike avtaler medfører i tillegg hyppigere fakturering og mer kundekontakt enn avtaler med større forskuddsbetalte beløp (40 % og 50 % avtaler).

et mindre problem framover, etter hvert som en får erfaringstall fra de ulike bompengeprojektene i landet. Utfordringen for beslutningstakerne vil da være å faktisk *benytte* den eksisterende kunnskapen, og ikke legge til grunn overoptimistiske kostnadsanslag.

Oppsummert vil ethvert prosjekt som får lavere inntekter og høyere kostnader enn beregnet naturlig nok få problemer. Når disse problemene da fører til uunngåelige takstøkninger, forlenget innkrevningstid og kanskje i tillegg behov for å øke innkrevingsperioden pr. døgn, får utbygger naturlig nok problemer i opinionen. Det vil derfor være viktig å ikke være for optimistisk når en lager inntektsprognoser for et framtidig prosjekt. Et budskap etter 5 års drift som forteller trafikantene om større inntekter enn forventet og forventninger om kortere nedbetalingstid og uendrede takster, vil gjøre trafikantene langt mer positivt innstilt enn et budskap om inntektssvikt, ekstraordinære takstøkninger og kanskje utsikter til flere års forlenget innkrevning av bompenger. Planleggerne av vegpakke Salten kan således hente mye nyttig kunnskap ut fra de bomprosjektene som allerede er igangsatt.

Til slutt vil vi presisere viktigheten av at det gjøres en grundig jobb i forhold til å framskaffe best mulig trafikk tall i de aktuelle bomsnittene. Videre må det gjøres klart rede for de forutsetningene som, i tillegg til trafikkmengde og takster for enkeltreiser (fullpristakster) og årlige innkrevingskostnader, legges til grunn for inntektsberegningene. Dette gjelder spesielt forutsetninger knyttet til trafikkavvisning pga. bommene, andel ikke-betalende trafikk, tungtrafikkandel, rabattbruk, trafikkvekst i innkrevingsperioden samt gjennomsnittsinntekt pr. passering. God dokumentasjon av beregningsforutsetningene gir muligheter for å kunne gjennomføre en evaluering av prosjektet i ettertid, og dermed legge grunnlaget for læringseffekter til nytte for nye prosjekter.

6.2 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Nedenfor følger noen avsluttende kommentarer om treffsikkerheten i trafikkprognoser samt til bruk av bompengefinansiering generelt. Det gis også en oversikt over innkrevingskostnader ved 30 bomselskaper i Norge i 2004.

6.2.1 Trafikkprognoser i bompengeprojekter

I en analyse av 21 norske bompengeprojekter (10 fergeavløsningsprosjekt, 9 ordinære vegprosjekt og 2 bomringer) dokumenteres det at det generelt er en overoptimisme i forhold til de trafikkprognosene som legges til grunn, Welde (2006).³³

Av de studerte bompengeprojektene var trafikken i 70 % av prosjektene overdimensjonert. 25 % av prosjektene hadde en trafikksvikt på over 20 %. Det er ingen sammenheng mellom trafikkprognosenes nøyaktighet og trafikknivået. Det finnes både små prosjekter med en ÅDT ned mot 700 kjøretøy og større prosjekter med en ÅDT på over 7 000 blant prosjektene med de største avvikene. Unøyaktigheten i ulike prosjekter er illustrert i Tabell 6.1.

³³ De prosjektene som er analysert er: E69 FATIMA, E18 Aust-Agder, E39 Øysand-Thamshavn, Namdalsprosjektet, Rv35 Lunner-Gardermoen, Fv71 Sykkylvsbrua, Rv17 Helglandsbrua, E10 Nappstraumen, Rv23 Oslofjordforbindelsen, Listerpakken, E39 Trekantsambandet, E39 Rennfast, Fv207 Bjørøy, Rv5 Fjærlandsvegen, Rv562 Askøybrua, Rv566 Osterøybrua, Rv551 Folgefonntunnelen, Rv 9 Setesdalen, Rv54 Skålavegen, Rv45 Gjesdal og Tønsbergpakken.

Tabell 6.1: Unøyaktighet i trafikkprognoser i norske bompengeprojekter.

<i>Prosjekttype</i>	<i>Gjennomsnittlig unøyaktighet</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maksimum</i>
Fergeavløsningsprosjekt	-3,9 %	-35,2 %	32,7 %
Ordinære prosjekt	-6,0 %	-31,2 %	32,6 %
Bomringer	-22,1 %	-23,4 %	-20,7 %

Som det framgår av Tabell 6.1 er trafikkprognosene i gjennomsnitt mest treffsikre i fergeavløsningsprosjekt og mindre treffsikre i andre prosjekttyper. Dette funnet er i og for seg ikke overraskende. Fergeavløsningsprosjektet er det ”klassiske” bompengeprojektet med få eller ingen alternative kjøreruter, der en etter hvert har bygd opp erfaring som har gjort trafikkprognosene mer treffsikre. Når det gjelder de to bomringene, som for øvrig er Namdalsprosjektet og Tønsbergpakken, ser vi at en i disse har operert med trafikkprognoser som har vært alt for optimistiske. Jf. for øvrig avsnitt 2.7.1 og 4.7.1.

En gjennomgang av 210 prosjekter i 14 land, viser også en betydelig overoptimisme i de trafikkprognosene som har vært lagt til grunn. Flyvbjerg et. al. (2006). Erfaringene fra utlandet er imidlertid at trafikkprognosene jevnt over har vært betydelig dårligere enn de vi finner i de 21 norske prosjektene.

I følge Welde (2006), er det viktig å få mer kunnskaper om hvorfor reell trafikk avviker så mye fra planlagt trafikk i enkelte bompengeprojekt. Den lange erfaringen en har innefor dette fagområdet må kunne benyttes til å redusere de betydelige forskjellene mellom planlagt og reell trafikk. Uten en slik forbedring vil det i hovedsak være trafikantene som må bære risikoen for feil gjort av overoptimistiske eller risikofornektende planleggere.

6.2.2 Bompengerekkering og effektivitet

Organiseringen av bompengerekkeringen og utformingen av innkrevingssystemene, er av avgjørende betydning for kostnadsnivået i bompengeprojekter. I Welde (2005) gis en god gjennomgang av sentrale faktorer som påvirker enhetskostnadene (driftskostnadene pr. passering). Analysen i Welde (2005), er basert på data fra 24 bompengeprojekter i Norge. Hvis målsettingen er å minimere kostnadene knyttet til bompengefinansiering, er de viktigste suksessfaktorene ved et bompengeprojekt følgende:

- Høy trafikk
- AutoPASS og høy brikkeandel
- Lav gjeld
- Konkurransetsetting av driften

Resultatene fra analysen av hvordan disse faktorene påvirker driftskostnadene pr. passering er dokumentert i Welde (2005) samt i en rapport fra Statens vegvesen (2006). I rapporten fra 2006 er antall bomselskaper i analysen 26 og det er benyttet en noe annen estimeringsmetode. Resultatene gjengitt nedenfor baseres på analysen dokumentert i Statens vegvesen (2006).

Trafikkmengde. Analysen viser for eksempel at en økning i trafikkmengden på 1 % vil redusere driftskostnadene pr. passering med 2,2 %. Dette er ikke overraskende, og illustrerer at det er betydelige stordriftsfordeler ved bompengerekkering, slik at det blir enklere å oppnå lønnsomme bompengeprojekter der det er noenlunde stor trafikk.

AutoPASS. AutoPASS er den viktigste teknologiske nyvinningen innenfor bompengeneinnkreving de seneste årene. Teknologien reduserer blant annet behovet for bemanning og kontanthåndtering. En økning i brikkeandelen med ett prosentpoeng reduserer driftskostnadene pr. passering med 0,35 %. For eksempel vil en økning i brikkeandelen i et prosjekt fra 50 % til 80 % kunne redusere driftskostnadene med vel 10 %.³⁴

Gjeldsbelastning. En betydelig del av driftskostnadene til bompengeselskapene er knyttet til arbeidet med forvaltningen av låneporteføljen, plassering av overskuddslikviditet m.m. Rente-kostnadene er betydelige i flere bompengeprojekt, og det vil derfor være store gevinster å hente hvis man kan oppnå gode lånebetingelser. Estimeringene viser således at en økning i gjelden på 1 % vil øke driftskostnadene pr. passering med om lag 0,2 %.

Konkurransesetting. Det finnes i dag flere selskap, både nasjonalt og internasjonalt, som har spesialisert seg på bompengeneinnkreving. Dette har gitt konkurranse om kontraktene, noe som er rimelig å anta vil redusere enhetskostnadene ved innkrevingen. Alt annet likt viser analysen at gjennomsnittskostnaden er nesten 25 % lavere dersom driften har vært satt ut på anbud.³⁵

Hvis vi konkret ser på variasjonene i innkrevingskostnader pr. passering og innkrevingskostnadenes andel av årlige inntekter i bomselskapene i Norge, får vi et bilde som vist i Tabell 6.2.³⁶ Ut fra Tabell 6.2 ser vi at innkrevingskostnadene pr. bompasering varierer fra 74 øre i bompengeringen i Bergen til nesten 40 kr på E69 Kåfjord-Honningsvåg (FATIMA). Et uveid gjennomsnitt av de 30 prosjektene gir en innkrevingskostnad pr. passering på 6 kr. Når det gjelder innkrevingskostnadenes andel av inntektene, så varierer disse fra 5 % til 28 %; lavest på rv 562 Askøybrua, og høyest på rv 9 Setesdalen. Et uveid gjennomsnitt for de ulike prosjektene gir en innkrevingskostnad på 14 % av inntektene. Av de 30 prosjektene i Tabell 6.2 har 12 prosjekter (40 %) innkrevingskostnader på 10 % eller mindre av totale inntekter. Dette er typisk prosjekter i områder med stor trafikk.

Når det gjelder "våre" prosjekter, så ser vi at kostnadene pr. passering i 2004 var høyest i bomringen i Namsos med 2,23 kr og lavest i Tønsbergpakken med 0,92 kr. Nord-Jæren pakken hadde innkrevingskostnader på 1,07 kr pr. passering. Innkrevingskostnadenes andel av inntektene var lavest i Tønsberg med 11 %. I Namsos og på Nord-Jæren lå disse på henholdsvis 25 % og 27 %.

³⁴ Når brikkeandelen øker, øker imidlertid også rabattbruken. Det vil redusere gjennomsnittstaksten og følgelig også inntektene. I enkelte prosjekt hvor brikkeandelen er svært høy, har opptil 90 % av kjøretøyene mellom 30 % og 50 % rabatt. Dette har ført til svikt i inntektene. Jf. blant annet Tønsbergpakken. Hvis målet er å maksimere nettoinntektene, må det derfor fokuseres på hvordan takst- og rabattsystemet skal utformes for å hente ut det fulle inntekspotensialet i et prosjekt.

³⁵ Her må det nevnes at tjenestekjøp er pålagt 25 % moms, som da vil unngås om bompengeselskapet utfører oppgavene selv. Til tross for denne merutgiften viser analysen at outsourcing gir lavere enhetskostnader enn egenproduksjon.

³⁶ Tallene i tabell 6.2, bygger på en gjennomgang av driftskostnadene til 30 bomselskap i Norge, gjennomført av SINTEF i samarbeid med Statens vegvesen, og gjengitt i Busterud (2006).

Tabell 6.2: Innkrevingskostnader ved 30 bomselskaper i Norge i 2004. (Kilde: Statens vegvesen).

<i>Bompengeselskap</i>	<i>Kostnad pr. passering (kroner)</i>	<i>Innkrevingskostnadenes andel av årlige inntekter</i>
Bompengeringen i Bergen	0,74	8 %
Hovedvegutbygging i Trondheim	0,75	11 %
E39 Øysand-Thamshavn	0,77	9 %
Tønsbergpakken	0,92	11 %
Nord-Jæren	1,07	27 %
Hovedvegutbygging i Oslo/Akershus	1,22	10 %
Rv. 562 Askøybrua	1,42	5 %
E18 Kristiansand	1,54	13 %
E6 Trondheim-Stjørdal	1,75	14 %
E18 Vestfold	1,90	7 %
Namdalsprosjektet	2,23	25 %
E39 Nordhordlandsbrua	2,28	6 %
E39 Listerpakken	2,78	13 %
E18 Aust-Agder	2,96	19 %
Rv. 658 Ålesundtunnelene	4,22	8 %
Sykkylvsbrua	4,35	17 %
Rv. 35 Lunner-Gardemoen	4,57	15 %
Hvalertunnellen	5,60	19 %
E39 Krifast	5,92	8 %
Rv. 23 Oslofjordforbindelsen	6,00	10 %
Rv. 566 Osterøybrua	6,33	15 %
Rv. 9 Setesdalen	6,69	28 %
E 39 Trekantsbandet	6,83	9 %
Rv. 64 Skålavegen	7,35	12 %
E39 Rennfast	7,98	10 %
Rv. 5 Naustdalstunnelen	9,16	22 %
Rv. 17 Helgelandsbrua	10,45	16 %
Rv. 5 Fjærland-Sogndal	15,03	9 %
Rv. 755 Skarnsundbrua	15,85	25 %
E69 Kåfjord-Honningsvåg	39,46	16 %
Uveid gjennomsnitt	6,00	14 %

I forhold til den samfunnsøkonomiske effektiviteten ved bompeneinnkreving sammenholdt med alternativ finansiering over statsbudsjettet, må en i tillegg til effektiviteten ved selve peneinnkrevingen også ta hensyn til det tapet som oppstår på grunn av den trafikken som avvises når bruken av en veg blir avgiftsbelagt. Her er blant annet takstnivået viktig. Jo lavere takstene settes, desto lavere trafikkavvisning vil en oppleve.³⁷

I Statens vegvesen (2006) defineres marginalkostnaden pr. krone innkrevd i bompenger (MK) ved følgende uttrykk:

$$MK = \frac{\alpha + T}{R - \alpha}$$

³⁷ Når takstene reduseres vil også inntektene til bomselskapet reduseres ved uelastisk etterspørsel. Dermed må innkrevningstiden eller den statlige andelen økes ved uendrede prosjektkostnader. Hvem som betaler prosjektet er i og for seg ikke interessant annet enn som en fordelingsvirkning. I et samfunnsøkonomisk regnestykke er det forskjeller i kostnadene ved å kreve inn penger (via bommer eller over skatteseddelen) samt nyttetapet til den trafikken som bommene avviser, som er relevante å ta med i analysen.

α = Innkrevingskostnad (kroner)

T = Nyttetapet ved trafikkavvisning målt i kroner

R = Brutto bompenginntekt (kroner)

Telleren i brøken er da de samfunnsøkonomiske kostnadene ved bompenginnkrevning målt i kroner, mens nevneren er netto inntekter fra bompenginnkrevningen. Da skattefinansierte prosjekter skal ilegges en skattekostnad på 20 %, innebærer dette at bompenginfinansiering av vegprosjekter vil være mer lønnsomt enn skattefinansiering dersom $MK < 0,2$. En nærmere analyse av vegprosjektene gjengitt i Tabell 6.2, viser at MK varierer fra 0,05 til 0,70. MK er gjennomgående høyest i prosjekter med liten trafikk og elastisk etterspørsel. Dette tilsier at dersom bompenginfinansiering skal benyttes bør dette skje i områder der trafikken er stor og der innkrevningen kan skje kostnadseffektivt. Prosjekter i områder med lavt trafikkgrunnlag bør i hovedsak fullfinansieres av staten. Med dette utgangspunktet skulle det således, ut fra en ren samfunnsøkonomisk betraktning, ligge godt til rette for å kreve inn bompenger som en del av finansieringen av Vegpakke Salten fase II.

Et sentralt spørsmål er imidlertid fordelingen mellom statlige midler og bompenger. Som nevnt i avsnitt 6.2.1 er usikkerheten knyttet til inntektssiden i bompenginprosjekter generelt, og bomringer spesielt, stor. Risikoen for bompengeselskapet reduseres desto større den statlige finansieringsandelen er. Et viktig spørsmål blir dermed hvordan denne risikoen bør fordeles mellom staten og bomselskapet. Signalene så langt er at den statlige andelen til vegpakkens fase II ser ut til å bli relativt lav. Dette stiller bomselskapet overfor ekstra store utfordringer.

REFERANSER

- Bekken, J-T og Osland, O (2004). "An offer you can't refuse...." Innføring av bompenger i norske byområder. TØI-rapport 733/2004. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Busterud, HE (2006). Innkrevningen koster dyrt. Veggen og vi 06/06 2006.
- Flyvbjerg, B, Skamris Holm, MK og Buhl, SL (2006). Inaccuracy in Traffic Forecasts. Transport Reviews, Vol. 26, No. 1, page 1-24.
- Innst. S. nr. 151 (1998-99). Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland.
- Innst. S. nr. 297 (2000-2001). Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiert utbygging av Namdalsprosjektet i Nord-Trøndelag.
- Innst. S. nr. 103 (2002-2003). Innstilling fra samferdselskomiteen om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet.
- Madslie, A (2005). Bompengeringen i Tønsberg. Inntekter i forhold til finansieringsplanen. TØI-rapport 775/2005. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordtug, J og Veie, JO (2004). Verdens minste bomring. Statusrapport 2. NTF-notat 2004:1. Nord-Trøndelagsforskning, Steinkjer.
- Odeck, J og Kjerkeid, A (2004). Manglende informasjon gjør bilistene negative til bompenger. Samferdsel nr. 8, 2004.
- Solheim, T (2005). Massivt nei til Tønsbergpakkens fase II. Samferdsel nr. 5, 2005.
- Solvoll, G (2005). Vegpakke Salten. Finansieringsanalyse. Handelshøgskolen i Bodø.
- Solvoll, G og Mathisen, TA (2006). Vegpakke Salten fase 2. Drivstoffavgift som alternativ til bompenger. Handelshøgskolen i Bodø.
- Statens vegvesen (2001). Håndbok 102. Bompengeprojekter.
- Statens vegvesen (2006). Bompengefinansiering. Delrapport 1. En analyse av driftskostnadene ved bompengefinansiering. Rapport nr. 2456.
- St.meld. nr. 24 (2003-2004). Nasjonal transportplan 2006-2015.
- St.prp. nr. 14 (1998-99). Om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland. Samferdselsdepartementet.
- St.prp. nr. 81 (2000-2001). Om delvis bompengefinansiert utbygging av Namdalsprosjektet i Nord-Trøndelag. Samferdselsdepartementet.
- St.prp. nr. 38 (2002-2003). Om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet. Samferdselsdepartementet.
- Welde, M (2005). Bompengefinansiering – innkrevingskostnadene avhenger av mange forhold. Økonomisk forum nr. 1 2005, side 14-19.
- Welde, M (2006). Unøyaktige trafikkprognoser i bompengeprojekter. Samferdsel nr. 5, 2006.