

# Vedlegg 1 – Utdypende beskrivelse av viktige føringer for utforming av bompengeordninger i byområder

---

En enkel vurdering av de viktigste føringene for utforming av bompengeordninger i byområdet er foretatt i mulighetsstudiens kapittel 2. Dette vedlegget tar form som en mer utdypende beskrivelse av de nevnte føringene, slik de er gitt i veglov, NTP, EU-direktiver, rundskriv, tidligere Stortingsmeldinger, Håndbok 102 m.fl. Der vi har funnet det naturlig har vi supplert med erfaringstall fra andre norske bompengeprosjekter i byområder.

## «Nytteprinsippet»

Med «nytteprinsippet» menes det at trafikantene som avkreves bomavgift også skal ha nytte av tiltakene som finansieres – og omvendt – der man har nytte av tiltakene skal man betale. I byområder vil man kunne ha en viss nytte av å kjøre på ny veg, men har vel så mye nytte av et bedret transportsystem for hele byområdet (f.eks. vil man kunne ha nytte av bedret kapasitet på vegen ved at noe trafikk forsvinner – enten til en annen veg eller til andre reisemidler som kollektiv eller sykkel). «Nytteprinsippet» skal være innfridd i alle nye bompengeprosjekter.

## Inntektsbehov

Bompengene skal, sammen med statlige og fylkeskommunale tilskudd, bidra til å dekke det identifiserte finansieringsbehovet. I Buskerudbyprosjektet handler det om å finne rett takstnivå ut i fra ønsket inntjening og ønsket restriksjonsnivå ovenfor biltrafikken.

Spesielt for bompengeprosjekter i byområder er det at innholdet i bompengepakken (prosjektporteføljen) ofte ikke er endelig avklart når forslaget om bompengeordning går til endelig behandling lokalt og i Stortinget. I bypakker bør det derfor etableres porteføljestyling for å sikre nødvendig fleksibilitet i forhold til prioriteringer, målstyring, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarehet.

Vi har samlet noen tall som viser de årlige inntektene til bompengeselskapene tilknyttet bompengeprosjekt i andre norske byområder. Tallene er hentet fra bompengeselskapenes årsregnskaper eller direkte fra autopassordningens nettside<sup>1</sup>. Tabell 1 viser bomtakstnivå, årlige inntekter fra bomavgift, årlig antall passeringer, gjennomsnittlig inntekt per passering og hva gjennomsnittsinntekten utgjør av lettbiltaksten, for et utvalg sammenlignbare bomprosjekt.

---

<sup>1</sup> [www.autopass.no](http://www.autopass.no)

Bomselskap	Nord-Jæren	Bergen	Haugalandet	Tønsberg	Trondheim	Kr.sand
Bomtastst (lett/tung)	20/50	15/30	12/24	15/30	10/20 <sup>2</sup>	21/42
Årlige inntekter	444 mill.	410 mill.	161 mill.	159 mill.	271 mill.	235 mill.
Antall passeringer	42,0 mill.	53,4 mill.	40,0 mill.	17,6 mill.	39,5 mill.	20,4 mill.
Inntekt pr. passering	10,56	7,67	4,03	9,04	6,86	11,52
Inntekt pr. passering av lettbiltakst	52,8%	51,1%	33,5%	60,3%	50,8%	76,8%

Tabell 1 - Takstnivå, årlige inntekter og antall passeringer, inntekt pr. passering og gjennomsnittlig inntekt i % av lettbiltaksten i andre bompengeprosjekt i byområder. Kilde: Bompengeselskapenes årsregnskaper (2011).

Tabellen viser at de årlige inntektene til bompengeselskapene varierer fra 159 mill. i Tønsberg til 444 mill. på Nord-Jæren. Som forventet er det er klar sammenheng mellom antall passeringer og bompengeselskapets inntekter. Det klareste avviket finner vi for bompengordningen på Haugalandet, der inntekten ikke står i stil til antall bompaseringer. Inntekten på Haugalandet er kun ca. 4 kroner per passering (33,5% av gjennomsnittstaksten).

### Bompengerekraving

Etterskuddsinnkreving og delvis parallellinnkreving er de vanligste innkrevingsformene i Norge. Etterskuddsinnkreving, som er mye brukt i bompengeprosjekter utenfor byområder, innebærer at man tar opp lån for å finansiere ønsket utbygging og at bompengene innkreves etter at tiltaket (typisk en ny vegstrekning) er ferdigstilt. Delvis parallellinnkreving er vanlig innkrevingsform i byområder (for eksempel i bomringen i Tønsberg). Fordelen med sistnevnte er at man kan klare seg med mindre låneopptak slik at renteutgiftene reduseres.

I Buskerudbyområdet vil begge deler kunne bli aktuelt. Vegprosjektene E134 Damåsen – Saggrenda og Rv23 Dagslett – Lannes planlegges som isolerte prosjekt med etterskuddsinnkreving av bompenger. På den annen side vil delvis parallellinnkreving kunne være aktuelt i en eventuell ny bompengordning.

Toveisinnkreving av bompenger er det vanligste i bomprosjekt utenom byområder, men i bompengeringer rundt byområder betales det som oftest kun i en retning (inn mot sentrum). Tabell 2 viser antall bomstasjoner og hvorvidt det er enveis eller toveisinnkreving i andre norske bompengordninger i byområder.

Bomselskap	Nord-Jæren	Bergen	Haugalandet	Tønsberg	Trondheim	Kristiansand
Antall bomstasjoner	21	14	13	6	7	5
Innkrevingsretning	Enveis	Enveis (toveis)	Enveis/ toveis	Enveis	Toveis	Enveis

Tabell 2 - Innkrevingsretninger og antall bomstasjoner i andre bomprosjekter i byområder. Kilde: Bompengeselskapenes årsregnskaper (2011).

<sup>2</sup> Dobbel takst i rush på hverdager i Trondheim

Som tabellen viser så er enveisinnkreving det vanligste, men noen av byområdene har ordninger med toveisinnkreving (Trondheim) eller en kombinasjon av enveis- og toveisinnkreving (Haugesund og Bergen).

Buskerudbyen skiller seg for øvrig noe fra ordinære bypakker ved at det geografiske området er relativt stort og fordi det er flere lokalsentra innenfor området. Både enveisinnkreving, toveisinnkreving og en kombinasjon av de to (toveisinnkreving i enkelte bomsnitt) vurderes i mulighetsstudien. Enveisinnkreving og kun toveisinnkreving i enkelte bomsnitt vil nødvendigvis medføre lavere inntekter.

### **Bomtaks**

I bompengeprojekter på lange strekninger utenfor byområder har det blitt vanligere med strekningsvis utbygging der bompenger kreves inn på hver parsell etter hvert som parsellene åpnes for trafikk. I denne typen prosjekt vektet ofte takstene etter lengden på parsellene. I bompengeprojekter i byområder (bypakker) er det vanlig med samme takst i alle bomsnitt, men det er anledning til å innføre ulik takst dersom dette vurderes å være formålstjenlig. For Buskerudbyen handler det om å finne rett takstnivå ut i fra ønsket inntjening og ønsket restriksjonsnivå ovenfor biltrafikken.

Tabell 1 viser nivået på bomtakstene i de sammenlignbare bompengoordningene i andre norske byområder. Takstnivået varierer fra 10 kr (20,- i rush) i Trondheim til 21 kr i Kristiansand. Tunge kjøretøy (>3,5 tonn) betaler normalt dobbelt takst.

### **Tidsdifferensiering**

Vegloven gir anledning til å bruke tidsdifferensierte takster, dvs. høyere bomtakst i rushperioder enn utenfor rush, så lenge hovedformålet med bompengeneinnkrevingen er finansiering av utbyggingstiltak (ikke trafikkregulering). Begrunnelsen er at trafikanter som forårsaker de største trafikkproblemene, dvs. kødannelse i rushperiodene, skal betale ekstra for dette. Det ligger også en forventning om at høyere takster i rushperiodene vil begrense trafikken i disse periodene.

Bomringen i Trondheim er per dags dato den eneste norske bompengoordningen med tidsdifferensiert takst. I Trondheim har man dobbel takst i rushtiden kl. 07-09 og kl. 15-17. I alle de andre norske bompengoordningene benyttes det flat takst.

### **Innkrevingsperiode**

I følge St.meld. nr. 16 2008-2009 (NTP 2010-2019) stiller dagens retningslinjer krav om at innkrevingsperioden i bompengeprojekter skal være maksimalt 15 år, med mulighet for forlengelse av innkrevingsperioden med 5 år dersom prosjektøkonomien blir dårligere enn forventet. Nye bompengoordninger planlegges derfor med en innkrevingsperiode på 15 år. Det finnes eksempler på bommer som har stått lenger enn 15 år (bomringen i Bergen har for eksempel stått siden 1986), men det har da har det blitt foretatt en ny behandling med et nytt Stortingsvedtak.

### **Rabattordninger**

Gjeldende takstretningslinjer gir anledning til å benytte rabatter opp til 50% når det opprettes avtale med bomselskapet. Rabatter på 30-50% praktiseres i flere norske byområder, men det har i den

senere tid har det blitt mer vanlig å legge flat rabatt 20% til grunn i byområder (bl.a. i Oslo og Trondheim) og 10% på vegstrekninger utenfor byer.

Uansett bompengeordning vil det i Buskerudbyen trolig være aktuelt å innføre en «timesregel» for betaling av bomavgift. Det vil si at det kun betales for én bompassering i løpet av en klokke-time. Ved bruk av timesregel unngås dobbel- eller trippelbetaling for bilreiser som passerer flere bomsnitt i løpet av en time. Timesregel er vanlig i bompengeprosjekter i byområder.

Det vil også være aktuelt å innføre et månedstak på antall bompasseringer. Det vil si betalingsfritak for passeringer utover en spesifisert maksgrense. Månedstak tillates ikke dersom inntektsreduksjonen blir større enn 7%. Tabell 3 viser rabatter, bruk av timesregel og månedlig passeringstak i andre bomprosjekter i byområder.

Bomselskap	Nord-Jæren	Bergen	Haugalandet	Tønsberg	Trondheim	Kristiansand
Rabatter	10-20% <sup>3</sup>	10-40%	30-50%	30-50%	10-20%	30-50%
Timesregel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (pr. snitt)	Ja
Månedstak, passeringer	75	60	75	60	90	50

Tabell 3 - Rabattordninger i andre bomprosjekter i byområder. Kilde: Bompengeselskapenes årsregnskaper (2011).

Tabellen viser at rabattordningene varierer mellom de ulike bompengeordningene. Flere steder har man dessuten flere typer rabatter. Det har blitt vanligere å legge til grunn 10-20% rabatt i nyere bomprosjekter.

I alle bompengeordningene vi refererer til er timesregel lagt til grunn. Trondheim har en særordning der timesregelen kun gjelder for hvert enkelt snitt. Månedstaket på antall passeringer varierer fra 50 i Kristiansand til 90 i Trondheim.

### Driftskostnader

Estimering av driftskostnader for planlagte vegprosjekt er per dags dato forbundet med stor usikkerhet. Driftskostnadene påvirkes av flere forhold, slik som antall bomsnitt, enveis-/toveisinnkreving, type vegprosjekt (landsvegsprosjekt eller et bompengeprosjekt i by) og antall brikkebrukere (det er store kostnader relatert til identifisering og fakturering av ikke-brikkebrukende kjøretøy).

Vegvesenet har ifm. fremtidig utbygging av E16 (Fønhus – Bagn – Bjørge) og Rv35, utarbeidet et notat, datert 02.10.2012, der det fremgår det at driftskostnadene pr. bomstasjon i norske bompengeprosjekt varierer fra 1,4 mill. (Fv 255 Gausdalsvegen) til 11 mill. kr (bomringen i Oslo). Gjennomsnittskostnaden pr. kjøretøy varierer også stort, fra 0,5 kr (Haugalandspakken) til 21 kr (Imarsund, Nordmøre). Videre hevdes det at innkrevingskostnadene i gjennomsnitt blir ca. 30% høyere enn forutsatt i prosjektenes stortingsproposisjoner. Det har vært vanlig å legge til grunn driftskostnader i størrelsesorden 2-5 mill. kr. pr. bomsnitt i finansieringsberegninger. Bompengeordninger i byområder har normalt lavere driftskostnader pr. bomsnitt enn landevegsprosjekter.

<sup>3</sup> 20% rabatt fra 01.03.2012, Før dette 30-40% rabatt

Statens vegvesen har igangsatt to prosjekter som (1) skal se på tiltak for å redusere driftskostnadene og (2) skal utvikle et bedre metodeverktøy for estimering av driftskostnader. Det er sannsynlig at vi vil kunne gjøre et sikrere anslag i forhold til driftskostnader når resultatene fra de to prosjektene foreligger.

Det finnes etter hvert en del erfaringstall for driftskostnadene til norske bompengeselskap. Driftskostnadene varierer stort, men på generelt grunnlag kan vi si at det er betydelige kostnader knyttet til bompengeinnkreving, selv med automatiske bomstasjoner. Kostnadene er noe lavere for bompengeprosjekter i byområder enn i rene landevegsprosjekter. Høye driftskostnader gjør det lite lønnsomt å etablere bomsnitt på lokalveger med lite trafikk. Tabellen under inneholder en oversikt over driftskostnadene i sammenlignbare byområder.

Bomselskap	Nord-Jæren	Bergen	Haugalandet	Tønsberg	Trondheim	Kr.sand
Antall bomstasjoner	21	14	13	6	7	5
Innkrevingsretning	Enveis	Enveis (toveis)	Enveis/Toveis	Enveis	Toveis	Enveis
Driftskostnader	30,6 mill.	59,7 mill.	22,2 mill.	18,1 mill.	20,8 mill.	13,9 mill.
Driftskostnader pr. bomstasjon	1,5 mill.	4,3 mill.	1,7 mill.	3,0 mill.	3,0 mill.	2,8 mill.
Driftskostnad pr. passering	0,73 kr	1,12 kr	0,56 kr	1,03 kr	0,53 kr	0,68 kr

**Tabell 4 - Driftskostnader, antall bomstasjoner, innkrevingsretning, driftskostnader pr. bomstasjon og driftskostnader pr. bompassering i sammenlignbare bompengeordninger. Kilde: Bompengeselskapenes årsregnskaper (2011).**

Vi ser at det er stor variasjon i forhold til både årlige driftskostnader per bomstasjon (varierer fra 1,5 mill. til 4,3 mill.) og driftskostnader per passering (varierer fra 0,53 kr til 1,12 kr). Nord-Jæren og Haugalandet kommer best ut, mens Bergen har de klart høyeste driftskostnadene både pr. bomstasjon og pr. passering.

### Trafikk

Trafikkgrunnlaget i bomstasjonene er kilden til inntekter og det er helt essensielt at bompengeordningen evner å fange opp store trafikkstrømmer slik at man får et godt trafikkgrunnlag. Trafikkgrunnlaget i bomstasjonene og andre trafikale konsekvenser av bompengene har blitt beregnet ved bruk av aktuelle versjon av Regional transportmodell (RTM) i tråd med vanlig praksis for denne type prosjekter.

### Renter og prisstigning

I finansieringsberegninger til utredninger av nye bomprosjekt legges det vanligvis til grunn en årlig prisstigning i anleggskostnader, bomtakster og driftskostnader (bomanlegg) på 2,5%. Prosenttallet kan relateres til konsumprisindeksen, der tall fra SSB viser en årlig prisvekst på ca. 2% i perioden 2000-2010.

I finansieringsberegninger på dette planstadiet legges det til grunn en lånerente på 6,5%. Dette er høyt i forhold til rentenivået som gjelder i dagens lånemarked, men det er fra sentralt hold lagt føringer om at nøkterne forutsetninger skal legges til grunn i denne type beregninger.