



Statens vegvesen

Norwegian
Public Roads Administration

Effekter av nedleggelsen av bomringen i Trondheim

Morten Welde, Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Via Nordica, Helsingfors 9-11 juni 2008



Statens vegvesen

Norwegian
Public Roads Administration



- Bomringen i Trondheim: bakgrunn, sentrale kjennetegn
- Trafikale effekter
- Effekter for næringslivet
- Konklusjoner

Bomringen i Trondheim

- Innført i oktober 1991
- 12 ubemannede bomstasjoner, senere oppgradert til et sonebasert innkrevningssystem med 24 bomstasjoner
- Prisdifferensiering for å utnytte vegnettet bedre
- Inntekter var øremerket for transportformål i Trondheim, herunder miljø- og kollektivtiltak
- Bompenger medførte ekstra statlige midler



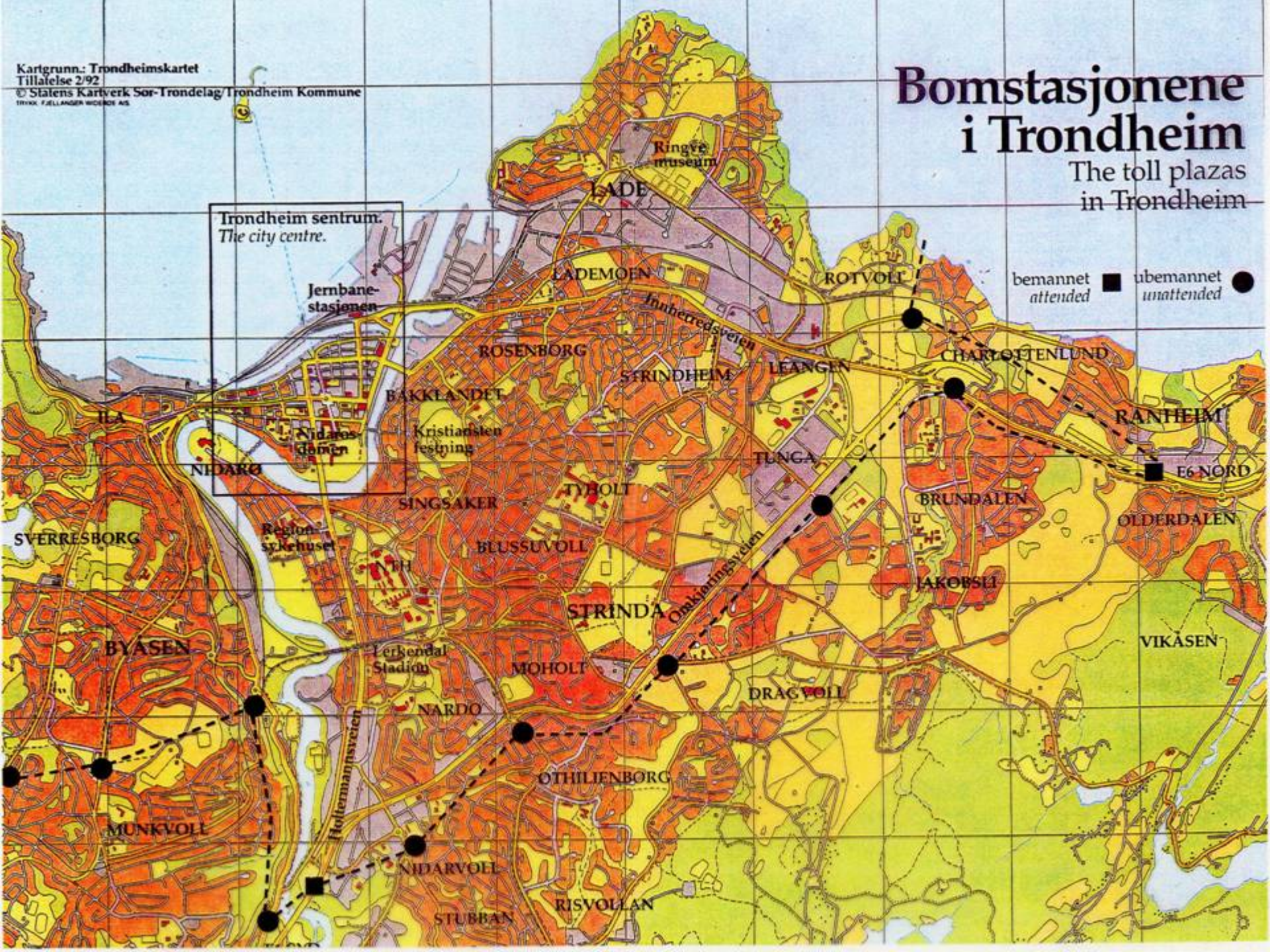
Bomringen i Trondheim: sentrale kjennetegn

Befolkning	160.000
Årsdøgntrafikk	82.000
Antall bomstasjoner	24
Driftstid	<i>Man-Fre, 0600-1800</i>
Innkrevingsløsning	<i>AutoPASS/myntmaskiner</i>
Prosent med AutoPASS	94 %
Bompengetakster	<i>NOK 15/30</i>
Bruttoinntekt per år	235.000.000
Driftskostnader per år	25.000.000



Bomstasjonene i Trondheim

The toll plazas in Trondheim



Trondheim sentrum.
The city centre.

bemannet ubemannet
attended unattended



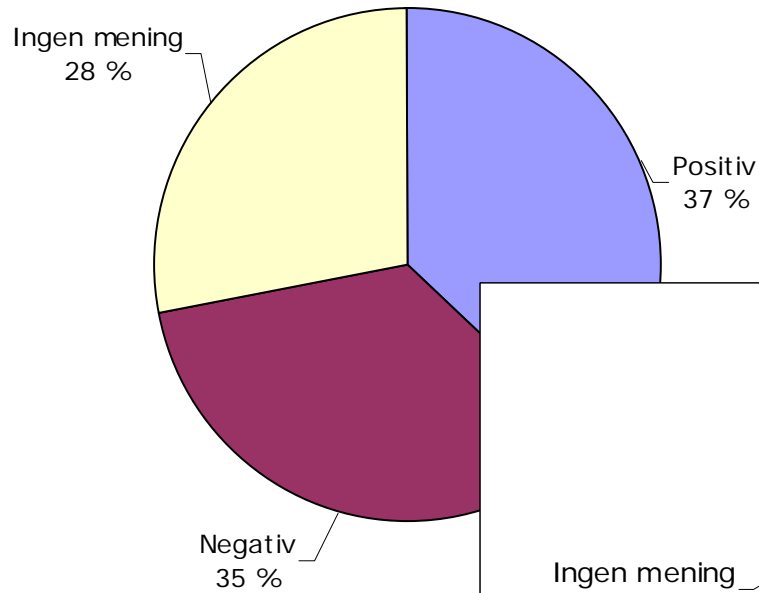
Bruk av inntekter

- Samlede investeringer: ca. 2,5 mrd NOK, hvorav 55 % bompenger – resten statlige midler
- Investeringer i selve bomsystemet (innkrevingsutstyr, brikker mm.): 160 mill. NOK
- Om lag 80 % ble brukt til investeringer i vegtiltak for å avlaste sentrum og bedre fremkommeligheten
- De øvrige 20 % ble brukt til kollektiv-, miljø- og trafikksikkerhetstiltak (g/s veger, kollektivfelt, bussterminal, holdeplasser, støyskjerming etc.)

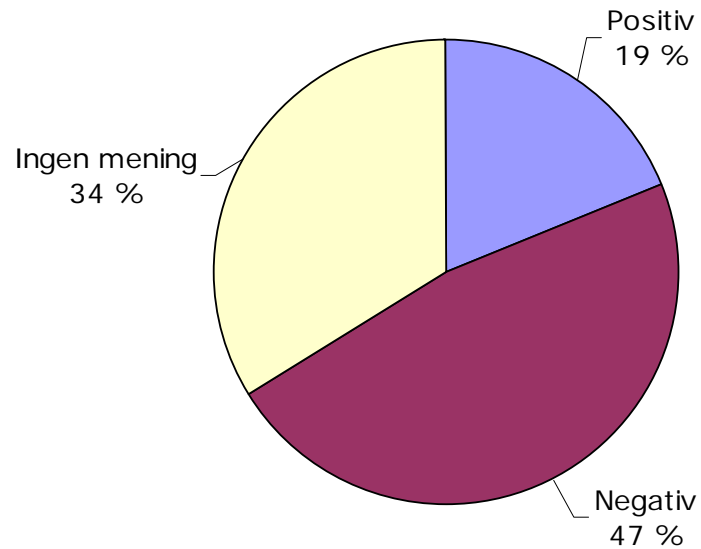


Bomringen var aldri populær!

Holdninger 1992



Holdninger 2005



Bomringen ble nedlagt i desember 2005

- De fleste prosjektene som bomringen skulle finansiere var gjennomført
- Politisk bestemt: Etter 15 skulle bomringen bort!
- Stort behov for ytterligere investeringer i transportsystemet, men ingen av de større politiske partiene ville foreslå ytterligere bompengeneinnkreving
- Nedleggelsen av bomringen medførte diskusjon og usikkerhet om hvordan trafikantene ville reagere

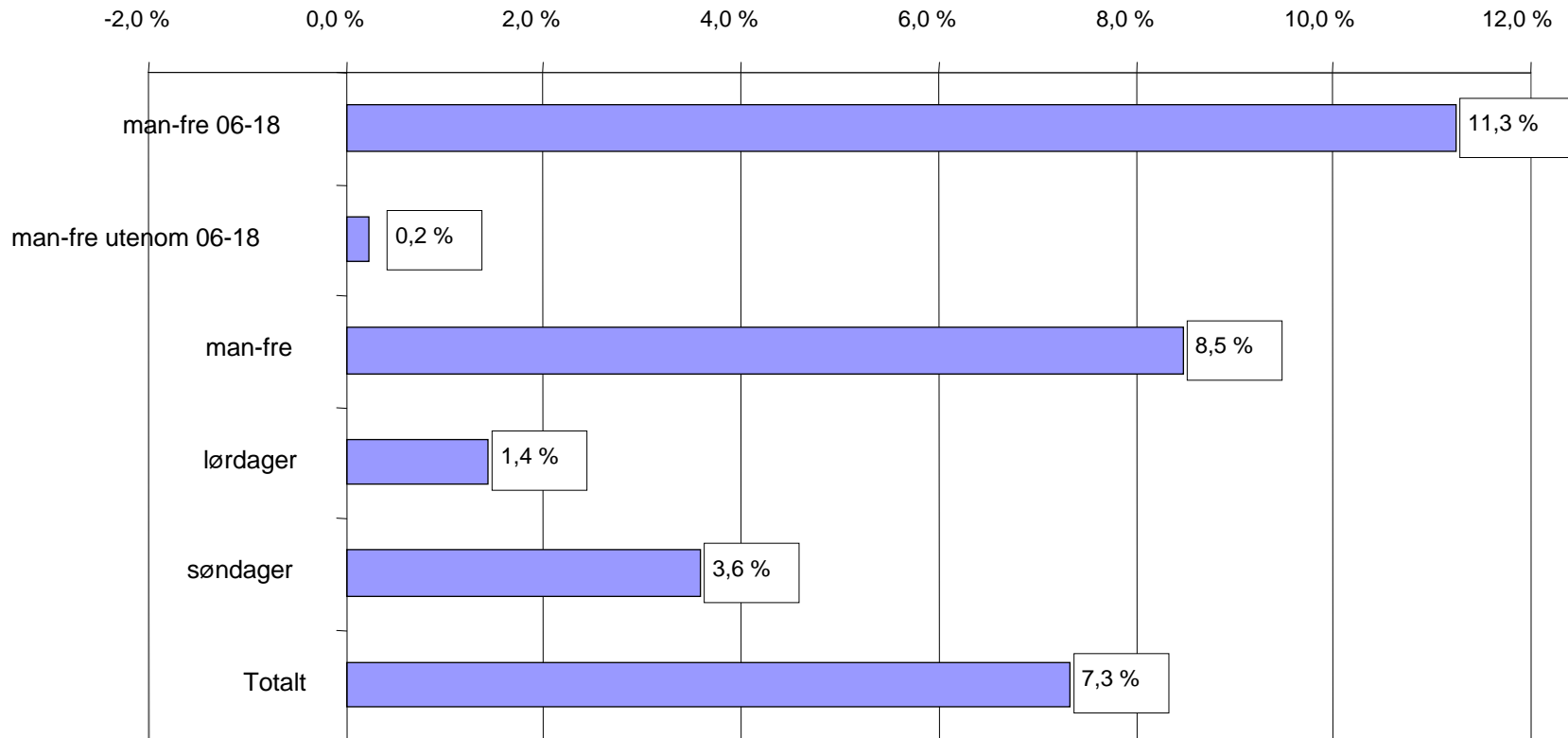


Nedleggelsen av bomringen i Trondheim

- Målsetninger:
 - Sammenlikne trafikknivå i 2006 med trafikknivå i 2005
 - Måle effekter på detaljhandelen
 - Modellberegne samlede trafikkendringer i hele Trondheim kommune og i Trondheims-området
- Nyttige resultater for byer med bomringer eller som vurderer å innføre bompenger/vegprising



Resultater fra alle bomstasjoner

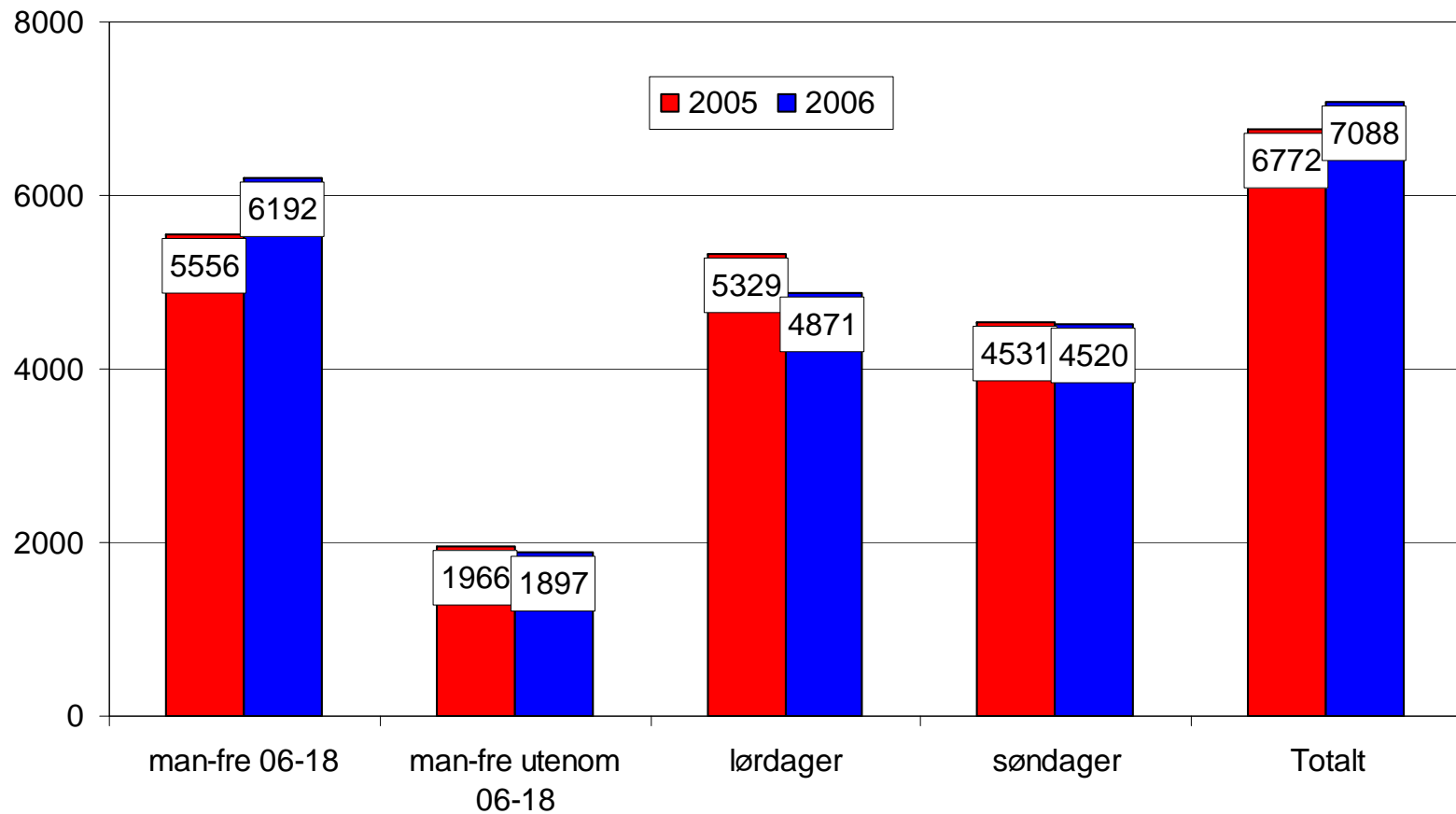


Resultater fra alle bomstasjoner (forts.)

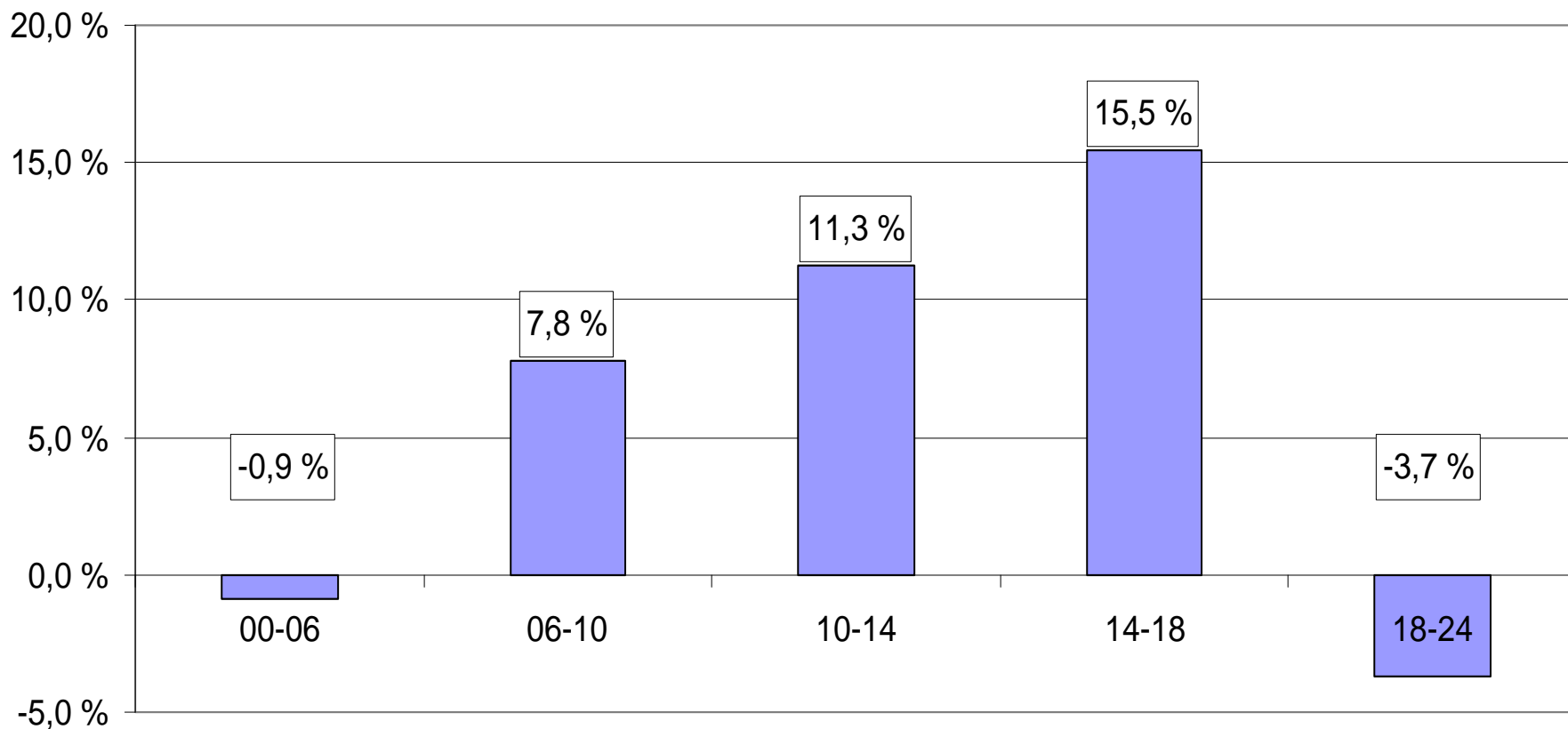
- En betydelig økning i den tidlige innkrevingsperioden 0600-1800
- Spesielt stor økning fra tidlig kveld til sen ettermiddag
- Endrede rutevalg og endrede destinasjoner har skapt store lokale variasjoner
- Enkelte tidlige bomstasjoner opplevde spesielt stor trafikkøkning (opptil +48 %)



Resultater fra tre bomstasjoner med typiske pendlerreiser

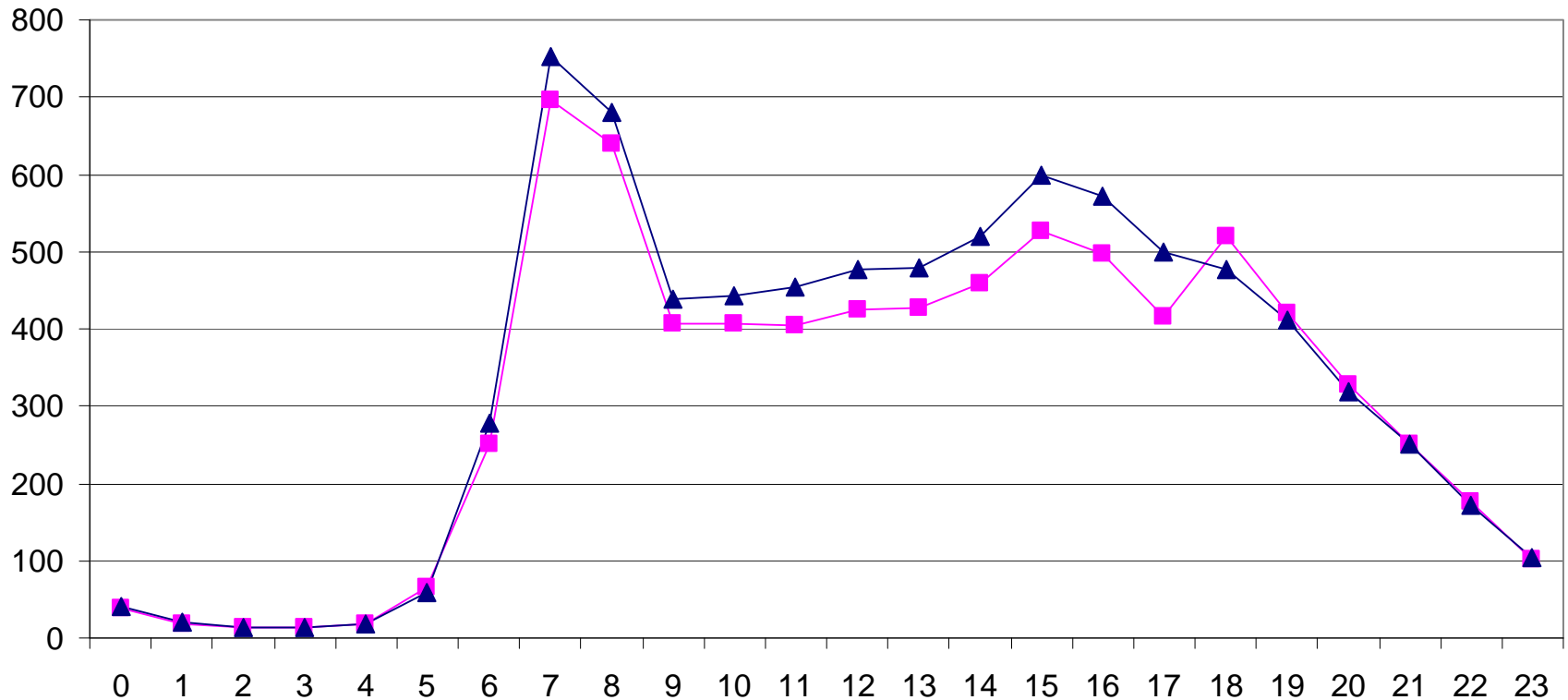


Gjennomsnittlig periodetrafikk for pendlerreiser



Økning av timestrafikk

■ 2005 ▲ 2006



Resultater fra tre bomstasjoner med typiske pendlerreiser (forts.)

- Trafikkøkning når kapasitetspresset på vegnettet allerede er stort
- Bilister som har vært "priset bort" har returnert til ruter og tidspunkt hvor de ønsker å gjennomføre sine reiser
- Større økning på ettermiddag enn om morgenen (+20 % mellom 1700 and 1800)

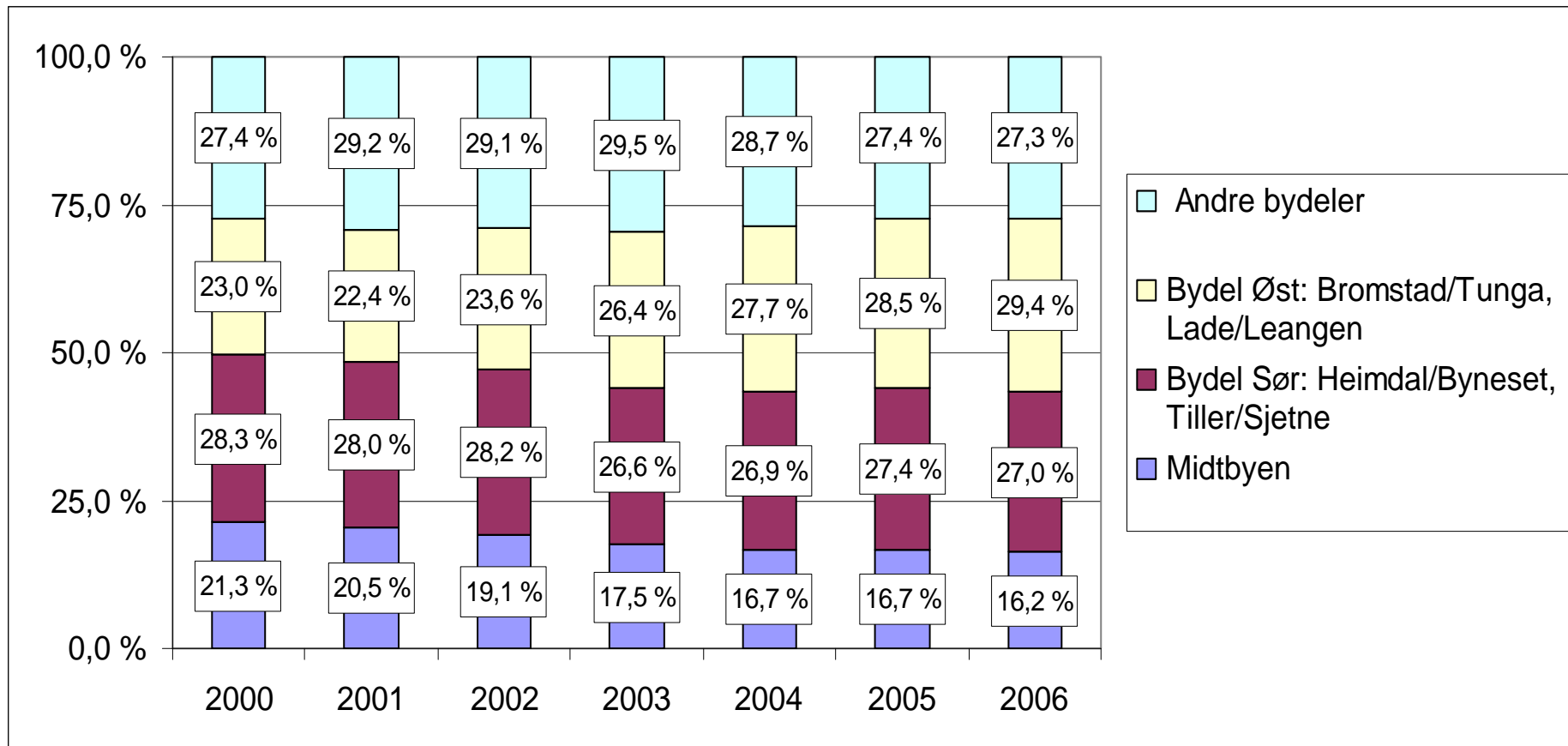


Virkning på detaljhandelen i Trondheim sentrum

- Før innføring av bomringen i 1991 var det en frykt for handelsnedgang
- I 1992 konkluderte Handelsstandsforeningen med at det ikke kunne påvises noen konkurransevridning som skyldtes bomringen
- Detaljhandel i sentrum har gått ned hvert år siden 1987



Endringer i detaljhandel for bydeler i Trondheim 2000-2006



Nedleggelsen av bomringen førte ikke til noen økning av detaljhandelen i Trondheim sentrum

- Handelsnedgang i sentrum har fortsatt også i 2006 og 2007
- Detaljhandel i sentrum avhenger mer av kjøpesenter utenfor sentrum og av tilgang på gratis parkering enn av bompenger
- Verken innføringen eller nedleggelsen synes å ha påvirket detaljhandelen



Nedleggelsen av bomringen i Trondheim: konklusjoner

- Bompenger/vegprising virker!
- Selv lave bompengetakster påvirker trafikknivå over døgnet
- Nedleggelsen av bomringen har ført til en økning av trafikken i rushtiden og en nedgang i andre tider av døgnet
- Bilister er fleksible med hensyn på når en reise gjennomføres
- Tidsdifferensierte bompengetakster kan bidra til en bedre utnyttelse av vegsystemet uten å "prise bort" enkelte grupper i samfunnet



Takk for
oppmerksomheten!

For informasjon:

morten.welde@vegvesen.no

