



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

Kristian Wærsted / 91519589

Vår dato: 04.10.2018

Vår referanse: 17/215662

Notat

Til: Vegdirektørens styrings- og strategistab

Fra: Transportavdelingen

Kopi til:

Høring om kvitteringslys («saldolys») og skilt i automatiske bomstasjoner (AB)

Innhold

- | | |
|---|-------|
| A. Bakgrunn for høringen og om dette notatet (og litt historikk) | s. 1 |
| B. OPPSUMMERING | s. 2 |
| C. En oversikt over og kortversjon av svarene | s. 3 |
| D. Gjennomgang av de enkelte forslagene i høringen med vurdering av svarene og konklusjoner | s. 7 |
| E. Eksempler på ulik fordeling av bomstasjoner i byer | s. 26 |

A. Bakgrunn for høringen og om dette notatet

Det pågår en utvidelse av bomsystemene i flere av våre byer i retning av flere bomstasjoner og toveis betaling for å fordele byrdene med bompengebetaling mer rettferdig. I denne forbindelse er det reist spørsmål om det er behov for å utstyre alle bomstasjoner og betalingsretninger med både kvitteringslys («saldolys») og taksttavler (som i byer ofte vil måtte ha variable takstfelt pga tidsdifferensiering av takstene), eller om tiden nå er inne for å forenkle informasjonen til trafikantene i bomstasjoner.

Etter en henvendelse fra bomstasjonsprosjektet i Oslopakke 3 valgte Vegdirektoratet å sende spørsmålet om behov for kvitteringslys og skilt i bomstasjoner ut på høring før man reviderte Vegvesenets mal for bruk av kvitteringslys og skilt i automatiske bomstasjoner. Det ble samtidig bestemt at vi skulle ha prøveordninger med fritak for kvitteringslys og taksttavler i NYE bomstasjoner i pågående prosjekter i byer inntil ny mal er vedtatt. Høringsnotatet «Forslag til ny mal for skilting av automatiske bomstasjoner» ble sendt på høring 20.12.2017 med svarfrist 15.02.2018, og det kom inn en rekke svar, både fra eksterne aktører og fra Vegvesenets regioner (se kapittel C, side 3).

Dette notat gir en oversikt over de svarene som kom inn og gjengir våre vurderinger av og konklusjoner på de enkelte spørsmålene i høringen, som grunnlag for ny mal.

Litt historikk

Automatiske bomstasjoner ble første gang tatt i bruk i Tønsberg, Bergen og Gjesdal i februar 2004. Den gang var bomstasjoner hvor man ikke kunne stanse og forholde seg til betjening eller en automat, noe helt nytt og behovet for informasjon ved vegkanten stort. Etter hvert er automatiske bomstasjoner blitt svært utbredt i Norge og trafikanter flest forventes å ha fått med seg hvordan de virker, og at informasjon kan finnes på nettet (autopass.no) og pr tlf. Det har hele tiden vært en utvikling mot mindre omfattende informasjon ved passering av bomstasjonene: Tekst er erstattet med symboler, servicestasjoner og infotavler for det enkelte prosjekt er faset ut, og i 2016 ble det slutt på å ha servicetelefonnummeret 02012 på et eget skilt. Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at tiden nå er inne for å gå enda et skritt videre ved å utelate kvitteringslys helt og begrense antall taksttavler i byene.

B. OPPSUMMERING

Tre av svarene støtter høringsforslaget uten forbehold om annen type umiddelbar kvittering. Flere høringssvar peker dog på et behov for at trafikantene får umiddelbar kvittering på at brikken virker ved passering av alle bomstasjoner. I praksis er imidlertid nytten av kvittering til trafikanter med brikke usikker. Det er også krevende og kostbart å innføre og følge opp kvitteringslys (og evt andre systemer for umiddelbar kvittering til trafikantene). Videre gjør den pågående endring av utstederrollen mv i bompengereformen bruk av kvitteringslys vanskeligere enn det er i dag. **Konklusjonen er at vi vil utelate kvitteringslys i alle bomstasjoner og betalingsretninger.**

Høringsforslagene om å begrense bruken av takstskilt i bomstasjoner i byområder og bruk av kun maksimalpriser for vektclassene lette og tunge kjøretøyer på takstskiltene har fått en mer blandet mottakelse i høringen.

Når det gjelder bruk av takstskilt, så har høringen avdekket en positiv holdning til å ha takstskilt i alle bomstasjoner utenfor byer, og dette videreføres derfor i ny mal. Holdningen til å utelate noen av takstskiltene i byer er mer delt. **Etter en samlet vurdering har vi konkludert med et alternativ med takstskilt bare i bomstasjoner på hovedveger inn mot byområder med enkle bomringer med samme takst i alle bomstasjonene.**

Et nytt «soneskilt» på veg inn mot byområder med bomstasjoner, som varsler trafikantene om at den aktuelle byen har bomstasjoner (oftest i forbindelse med en bypakke) ble godt mottatt i høringen og vil bli tatt med i malen. Skiltet skal brukes på veger som fører inn mot byområder med mange ulike bomsnitt hvor den enkelte bomstasjon bare er markert med en enkel orienteringstavle med symbol for automatiske bomstasjon.

Bruk av kun maksimalpriser for lette og tunge kjøretøyer på takstskiltene fikk også en blandet mottakelse, men det vurderes å være så hensiktsmessig at ordningen vil bli videreført.

Høringsforslagene om å skille mellom bomstasjoner utenfor og i byer, varsling av beredskapstakster og å la eksisterende skilt få stå videre så lenge de ikke innebærer noen fare for misforståelser, ble godt mottatt og vil bli med i den nye malen.

Høringen har avdekket stor uenighet. SVV Prosjektet for bomstasjoner i Oslo og Fjellinjen AS vil at alle kvitteringslys og alle takstskilt både i og utenfor byer utgår, mens aktører som NLF m.fl. ønsker mye informasjon til trafikantene med kvitteringslys og takstskilt bomstasjonene. Mange har ikke kommentert forslagene.

KNA er alene om å ønske informasjonstavler utenfor byene for at trafikantene skal kunne stanse og lese fylldig informasjon om bomsystemene i respektive by, men denne løsningen er allerede avskaffet og vi ønsker ikke gjeninnføre dette.

Høringen har også fått fram en del andre synspunkter/forslag. Noen går på tilrettelegging for trafikantene i AutoPASS (pkt. 1-3 nedenfor) og er ikke behandlet i dette notatet, mens noen går mer på skiltingen (pkt. 4-7 nedenfor):

1. Bedre tilgjengelighet for trafikantene til informasjon i baksystemene
2. Standardisering av timesregel og passeringstak
3. Innføring av rabatter også for trafikanter uten brikke
4. Bruk av færre skiltsymboler (se side 21). Vi har konkludert med at gjeldende bruk av symboler er god, men at tiden er inne for å droppe AutoPASS-symbolet på takstskilt og markeringsskilt (560-skilt) samtidig med at «autopass.no» tas inn nederst på takstskiltene for å informere om hvor trafikantene kan få oppdatert informasjon om virkemåte, takster og rabatter mv.
5. Gjeninnføring av infotavler ved byer hvor trafikantene kan stanse for å lese fylldig informasjon. Dette forslaget er, som nevnt i avsnittet over, forkastet (se side 22).
6. Bruk av 02012.no som nettsted for henvendelser. Forslaget er forkastet (se side 24).
7. Klarere avgrensning av bomstasjoners beliggenhet i/utenfor by. Denne henstillingen er tatt til etterretning.

C. En oversikt over og kortversjon av svarene

Svarene fra eksterne høringsinstanser er listet opp først og i den rekkefølge de kom inn. Svar fra enheter i Vegvesenet er slått sammen regionvis. Understreking, *kursiv*, **fete typer** og annen fremheving er gjort under redigeringen, og (*våre kommentarer er skrevet i parentes*).

<u>Svar fra eksterne</u>		<u>Side</u>
1. Svinesundforbindelsen AS	(8.1.18)	4
2. Bymiljøetaten i Oslo kommune	(12.1.18)	4
3. KNA (Kongelig Norsk Automobilklubb)	(9.2.18)	4
4. «Politiet» ved Politidirektoratet og Oslo politidistrikt	(9.2.18)	4
5. Fjellinjen AS	(13.2.18)	4
6. Vegfinans AS	(14.2.18)	5
7. NLF (Norges lastebileier-forbund)	(14.2.18)	5
8. Vegamot AS	(21.2.18)	5
9. Stavanger kommune	(5.3.18)	6

Svar fra Vegvesenet

10. SVV Region midt	(16.2.18)	6
11. SVV Region sør og vest	(9.2.18)	6
12. SVV Vegavdeling Rogaland	(14.2.18)	6
13. SVV Region øst (flere svar)	(19.2.18)	6
14. SVV Prosjektet for bomstasjoner i Oslo	(19.2.18)	7

Eksterne som er invitert, men som ikke har svart

- Datatilsynet*
- Forbrukerrådet
- NAF
- Stavanger politikammer
- Kjøreskolenes landsforbund

* Datatilsynet har tilkjennegitt sine synspunkter forut for denne høringen.

KORTVERSJON AV DE EKSTERNE SVARENE

Nr. 1 Svinesundforbindelsen AS «anser det som en fordel at avtalekunder med brikke får bekreftelse ved riktig passering, i form av lyssignal eller lyd i brikke.»

Nr. 2 Bymiljøetaten i Oslo kommune har ingen bemerkninger til høringsnotatet.

Nr. 3 KNA - Kongelig Norsk Automobilklubb «stiller seg *positiv til en forenkling og ensartethet* av signaler og skilting ved automatiske bomstasjoner, forutsatt at det ikke belaster den enkelte trafikant og at det gis tilstrekkelig informasjon. I hovedsak anføres at det må være «systemeier» som har ansvaret for at brikkene fungerer og at det bør være informasjonstavler ved bygrensene hvor man har anledning til å stoppe og lese seg til den nødvendige informasjon.»

(Ønsket om infotavler behandles som eget tema på side 22)

Nr. 4 Politiet ved Politidirektoratet og Oslo politidistrikt svarer at «bruk av kvitteringslys bør videreføres ved alle punkt med bomstasjon». Begrunnelsen er krav om bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogn med tillatt totalvekt over 3.500 kg, jfr Vegtrafikkloven §13, 3.ledd. Oslo politidistrikt anser at kvitteringslys vil være en god indikator for stans og kontroll, når dette observeres av patruljene.

Videre anføres: «Vi har ingen særskilte bemerkninger til myndighetens forslag om forenklet skilting ved automatisk bomstasjon i og utenfor by. Vi deler myndighetens syn om at denne reguleringen bør være enkel og at ytterligere informasjon kan innhentes av den enkelte ved behov, herunder takstgrupper mv. Vi mener likevel et minimum er en regulering med skilt 560 m/symbolene 792.30 og 792.31, i kombi-nasjon med lyssignal.»

(Denne siste forutsetningen om AutoPASS-symbolet behandles på side 21)

Nr. 5 Fjellinjen AS svarer at «bruk av taksttavler i Oslo skaper mer forvirring for Fjellinjens kunder, og anbefales ikke benyttet, heller ikke i utvalgte stasjoner i ytre ring. Fjellinjen anbefaler også at kvitteringslys fjernes i sin helhet, både i og utenfor byer. Hele 10% av Fjellinjens passeringer er uten brikkeavlesing, der kunden har en gyldig avtale. Årsakene er mange og av teknisk art (flere brikker/defekt brikke/biltype/feil montering).

Vi ser at bruk av kvitteringslys ikke påvirker passerende til å sjekke montering/brikke. Så lenge passerende får rabatt ved passering, påvirker ikke kvitteringslys flere til å ivareta brikkens funksjonalitet/registrering.»

Når det gjelder gult videosignal i motgående felt, påpeker Fjellinjen at dette ble installert på aktuelle stasjoner i 2015, og at man siden har fulgt opp antall passeringer i motgående felt og at man IKKE har sett noen nedgang i disse ulovlige passeringene etter installasjon av gult videosignal. Bruk av gult videosignal er etter Fjellinjens mening ikke oppdragende og Fjellinjen ser ikke behov for dette lyssignal for å varsle om kjøring i feil felt.

Nr. 6 Vegfinans AS støtter forslaget om å utelate kvitteringslys i alle bomstasjoner men forutsetter annen varsling og foreslår at skiltet med autopass.no erstattes av et skilt som henviser til nettsiden til det regionale bompengeselskapet.

Nr. 7 NLF - Norges lastebileier-forbund har noen generelle synspunkter og noen synspunkter knyttet opp mot de enkelte forslag i Vegdirektoratets høringsforslag:

- Trafikantene og reisende bør ha krav på god informasjon om reelle kostnader knyttet til bompasseringer.
- Et komplekst og vanskelig takstsystem er det offentliges ansvar og gir ikke grunnlag for å utelate viktig informasjon til brukerne.
- Riktig og tilgjengelig informasjon er viktig for å kunne ta kvalifiserte valg.
- NLF mener det ikke skal legges ensidig vekt på praktiske utfordringer.
- Forslaget om at kvitteringslys utgår er ikke akseptabelt.
- NLF er enig i at det skilles mellom bomstasjoner i og utenfor byer.
- NLF er enig i at alle bomstasjoner utenfor byer skal ha taksttavler uten 02012.
- NLF mener at bomstasjoner på ytre bomring må få taksttavler uten unntak.
- NLF mener øvrige bomstasjoner og –retninger i byer bør utstyres med taksttavler i så stor grad som mulig.
- NLF er enig i det nye 560-skiltet for byområder med bomstasjoner.
- NLF svarer at friteksttavler skal benyttes ved ekstra høye takster pga dårlig luft.
- NLF uttrykker en viss skepsis til at kun maksimaltakster vises
- NLF aksepterer at eksisterende skilt (som ikke er i hht ny mal) kan beholdes i en overgangsperiode bare den ikke varer for lenge slik at det kan gi misforståelser.

Nr. 8 Vegamot AS svarer at kvitteringslys bør opprettholdes på alle stasjoner, så lenge brikke er avtalebærer. Hvis kvitteringslys fjernes må annen umiddelbar varsling om evt ugyldig avtale innføres. Vegamot støtter behovet for å revidere skiltmalen, og svarer videre at taksttavler kan utgå i sin helhet, at telefon 02012 bør videreføres også som nettsted (02012.no), og at alle endringer bør gjelde nasjonalt. Vegamot er enig i at det bør skilles mellom skilting i bypakker og strekningsvis prosjekt, men ser ikke behov for taksttavler, verken på strekningsvis anlegg eller i bypakker. For strekningsvis prosjekt vil informasjonen på skiltet ikke gi grunnlag for beslutninger eller valg for bruker i og med at skiltet informerer etter at kunde kan velge alternativ vei. For bypakker vil prisinformasjonen være for kompleks til at den enkelt kan informeres på skilt. Dynamiske skilt vil forvirre, og kan skape trafikkfarlige situasjoner.

(Forslaget om å videreføre 02012.no som nettsted er behandlet på side 24)

Nr. 9 Stavanger kommune støtter flesteparten av Vegdirektoratets forslag til ny mal for skilting av bomstasjoner i og utenfor byer. Stavanger kommune ønsker likevel at takstskiltene i byområdene skal vise både normaltakst og rushtakst slik at bilistene enkelt ser besparelsene ved å kjøre utenom rushtid. Stavanger kommune ser også at kvitteringslysene har en funksjon.

KORTVERSJON AV DE INTERNE SVARENE

SVV Region midt har et fyldig svar som i hovedsak støtter høringsforslaget.

SVV Region sør og vest har gitt to samkjørte og omfattende høringssvar som kan oppsummeres som følger:

- Det etterlyses bedre informasjon til trafikantene enn forslaget legger opp til.
- Det etterlyses en juridisk vurdering av tilstrekkelig informasjon til trafikantene.
- Kvitteringslys med gult videosymbol og grønt plusstegn må beholdes eller erstattes med brikker med lydsignal.
- 02012 bør erstattes med et (vanlig) telefonnr. som også tas inn på taksttavler, sammen med autopass.no på friteksttavler, og på taksttavler utenfor byer.
- Nytt skilt for byområder er OK men bør også ha med det vanlige tlf.nummeret.
- Folk må få bedre informasjon om påløpte bompenger i baksystemet etter en tur
- Det må ikke være ulike krav til skilting/kvitteringslys i indre og ytre ringer i byer eller på landeveien

SVV Vegavdeling Rogaland kunne tenkt seg en klarere definisjon av hva som menes med indre og ytre ring (ut fra lokale forhold på Nord-Jæren) og er skeptisk til at noen bomstasjoner har takstskilte, men ikke alle.

Vegavdelingen uttaler videre at det er OK at:

- kvitteringslys utgår i sin helhet,
- alle bomstasjoner utenfor byer skal ha taksttavler men uten 02012,
- det introduseres et nytt skilt ved bygrensa,
- kun maksimalpriser vises på takstskiltene, og at
- eksisterende skilt beholdes i en overgangsperiode hvis de ikke gir feil info

SVV Region øst støtter forslagene i høringsnotatet og punktene om konklusjon i avsnitt 5, men anfører at:

- Inntil alle brikker får et varslingsystem som bekrefter at de er i orden, bør det være en form for varsling til trafikantene ved feil på brikken, f.eks. vhj av sms.
- Vegvisningsskilt med Kr-symbolet kan mistolkes når vegnummer står rett etter Kr-symbolet – det foreslås derfor større avstand mellom disse to symbolene.

(Det siste forslaget behandles i eget punkt på side 22)

SVV Prosjektet for de nye bomstasjonene i Oslo har levert et omfattende svar med 5 vedlegg. Det argumenteres med behovet for å spare kostnader og at man ikke skal gi trafikantene uklar/upresis informasjon. Kjernen i svaret er at:

- Kvitteringslys bør i sin helhet utgå.
- Taksttavler med maksimalpriser som bare er riktige for noen få bør heller utgå.
- Bomstasjonene i ytre ring bør skiltes som øvrige stasjoner i by (uten taksttavler).
- Det bør ikke være taksttavler i noen bomstasjoner i indre by.
- Det nye skiltet ved bygrensen med fast kortfattet informasjon er bra.
- Informasjon om beredskapstakst bør gis med VMS og andre kilder, ikke med taksttavler.
- Gjenbruk er positivt. Eksisterende skilt som ikke gir feil informasjon kan få stå en stund.

D. Gjennomgang av de enkelte forslagene i høringen med vurdering av svarene og konklusjoner

INNHold

Noen generelle betraktninger	s. 7
a. Kvitteringsslys («saldolys») utgår i sin helhet	s. 8
b. Skiltmalen vil skille mellom bomstasjoner i og utenfor byer	s. 11
c. Alle bomstasjoner <i>utenfor byer</i> skal ha taksttavler men uten 02012	s. 12
d. Bomstasjonene i byer som ligger på ytre bomring skal (med visse unntak) utstyres med taksttavler som bomstasjoner utenfor by, mens de øvrige bomstasjoner i byen og betalingsretninger ut av byen (med visse unntak) skal være <i>uten taksttavler</i> og bare være markert med symbolet for automatiske bomstasjoner (på skilt 560)	s. 13
e. Det introduseres et <i>nytt skilt for byområder</i> med bomstasjoner. Dette skiltet skal ha Kr-symbolet, navn på byområdet og opplysning om at informasjon kan finnes på «autopass.no». Skiltet plasseres på innfartsårer ved bygrensa	s. 18
f. <i>Beredskapstakster i byer</i> ved spesielt høy luftforurensing om vinteren forutsettes kommunisert til trafikantene via media, friteksttavler og taksttavler der slike finnes	s. 18
g. Kun maksimalpriser for tunge/lette kjøretøyer skal vises på takstskiltet, kompliserte takstscenarier blir ikke beskrevet for å unngå komplisert og trafikkfarlig skilting	s. 19
h. Eksisterende skilt kan beholdes i en overgangsperiode hvis de ikke gir feil informasjon	s. 21
i. Andre temaer	s. 22

Noen generelle betraktninger

Helt siden vi begynte med automatiske bomstasjoner i 2004 har det vært et ønske om å gi trafikantene god informasjon om betalingen. Etter hvert som trafikantene er blitt mer vant til automatiske bomstasjoner har vi gradvis begrenset informasjonen i vegkant, droppet «servicestasjoner» og lokale «infotavler», og vi har tilrettelagt for at trafikantene skal få informasjon på nettet ved å gå inn på *autopass.no*.

På den ene siden er trafikantene en sammensatt gruppe, og det vil alltid være noen (f.eks. tilreisende) som er usikre på hvordan automatiske bomstasjoner virker, hva som er aktuell takst i den enkelte bomstasjon og hvor man kan få mer informasjon.

På den andre siden er det et generelt ønske om å redusere skilting og signaler langs vegen mest mulig for å begrense synsinntrykk og mulig distraksjon av trafikantene. Og etablering og drift/vedlikehold av vegkantutstyr er kostbart og legger beslag på ressurser som ellers kunne gått til formålet for bompengeinnkrevingen.

Noen respondenter har etterlyst en juridisk vurdering av hva som er et nødvendig minimum av informasjon på skilt og signaler i bomstasjoner og da er svaret: Det er med bomtakster m.v. som med alt annet i samfunnet: Folk må holde seg orientert.»

Forslag a. Kvitteringslys («saldolys») utgår i sin helhet

Det er det mest kontroversielle forslaget i høringen. Tre svar gir uforbeholden støtte til **forslag a.**, og det er:

- Fjellinjen AS
- SVV Vegavdeling Rogaland
- SVV Prosjektet for de nye bomstasjonene i Oslo

Bymiljøetaten i Oslo kommune og SVV Region midt har ikke kommentert dette forslaget.

De øvrige svarene er enten negative til å fjerne kvitteringslys eller forutsetter at kvitteringslys må erstattes av en annen umiddelbar varsling til trafikanten om at brikken er OK. Alternativ varsling er ikke mulig på det nåværende tidspunkt da det krever utvikling og bompengibransjen er inne i en stor omorganisering.

Argumentene FOR forslag a. om å la kvitteringslys utgå i sin helhet går mest på at det er krevende rent praktisk og kostnadmessig å installere og drifte kvitteringslys i et stort antall bomstasjoner. Videre at trafikantene ikke trenger denne tilbakemeldingen om brikkens status, men heller kan bli forvirret av den.

Argumentene MOT forslag a. går primært på at trafikantene har behov for en umiddelbar tilbakemelding på om brikken virker for å:

- Være trygg på at man ikke taper brikke/avtalerabatten på 20% ved passering
- Være trygg på at man ikke får en bot på kr 8000,- (for tunge biler i næring) ved å kjøre rundt med en brikke som ikke tilfredsstiller kravet om obligatorisk brikke

Politiet anfører også at kvitteringslyset vil være en god indikator for stans og kontroll mhp krav til brikke i tunge kjøretøyer, når dette observeres av politiets patruljer.

SVV Region sør og vest etterlyser juridiske vurderinger av hva som er god nok informasjon til trafikantene. Regionene påpeker også at kvitteringslys, ved redusert skilting i automatiske bomstasjoner, vil bidra til at trafikantene lettere oppfatter at de passerer den enkelte bomstasjon.

NLF mener at det er uakseptabelt å utelate kvitteringslys og påpeker at ved kontroll vil ansvaret hvile på fører/bileier som risikerer bot for å kjøre rundt med brikke som ikke virker. NLF påpeker også at det vil være «oppdragende» ovenfor den useriøse delen av transportnæringen at både føreren og andre trafikanter kan se om kvitteringslys avgis eller ikke.

VURDERING av forslag a. om å la kvitteringslys utgå i sin helhet

Det er ikke nedfelt noe sted at vi har plikt til å benytte kvitteringslys.

Stortinget har ikke uttalt noe om kvitteringslys i Prop. 80 L (2012/2013) Åpning for obligatorisk brikke i Vegtrafikkloven og Innstilling 255 L (2012/2013). Alle partier ville ha obligatorisk brikke og det er ikke problematisert hvordan man kan vite om brikken er gyldig. Det står heller ikke noe om kvitteringslys i forskriften om obligatorisk brikke eller i høringsnotatet om forskriften.

I henhold til EUs personvernforordning (GDPR) som trådte i kraft 1/7-2018 skal folk kunne sjekke hele infoflyten om seg selv.

Kvitteringslyset er det vi har, det tar tid og koster penger å utvikle nye løsninger, og vi er midt i en periode med omfattende omstillinger i bompengibransjen. Etter innføringen av bompengereformen er det bompengeselskapene som skal produsere inntektsgrunnlaget (etablere og drive bomstasjonene), mens det er utstederselskapene som skal ha avtaler med kundene og stå for innkrevingen. Det er mulig å tenke nye løsninger i fremtiden, men det blir da et utstederansvar.

Tilbakemeldinger om forslag a. kan deles i fire deltemaer hvorav deltema I er det klart viktigste og mest omfattende:

	<u>Side</u>
I. Varsling om defekt brikke og ugyldig avtale	9
II. Varsling om passering av bomstasjon (oppmerksomhetssignal)	9
III. Varsling om at bilskiltet blir videofotografert (når trafikanten ikke har brikke eller brikken ikke virker)	10
IV. Varsling om ulovlig kjøring (mot kjøreretningen i motgående kjørefelt etc.	10

Deltema I. Varsling om defekt brikke og ugyldig avtale

Vurderingene i dette notat er gjort på grunnlag av dagens system for AutoPASS, men AutoPASS som system og konsept skal gjennom en omfattende endring som vil kunne ha innvirkning på fremtidig behov for kvitteringslys. Spesielt er det tre utredninger/regelendringer som alle tre forventes avsluttet innen 2018/2019:

1. Det er planlagt et høringsnotat om endring av obligatorisk brikke-forskriften, herunder presisering av objektivt ansvar for gyldig brikke/avtale. Forskriften heter «Forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg» og ligger her: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-10-10-1276>
2. Bompengereformen og nye ansvarsforhold i bompengibransjen.
Det må tydeliggjøres hva som er den enkelte aktør (operatør, utsteder, myndighet) sitt ansvar og hvem som skal informere kunden/trafikanten. Kriterier for tilbakemelding bør ideelt sett være at:
 - 1) *tilbakemeldingen gis rimelig umiddelbart*
 - 2) *brukeren ikke aktivt må gjøre noen handlinger for å få tilbakemelding*
3. Vurdering av nye varslingsmuligheter relatert til de nye ansvarsforholdene, som vil måtte gjennomføres ut fra juridiske forhold, teknologiske muligheter og kostnader, samt fremtidige strafferegimer, når nye ansvarsforhold er etablert. Dette gjelder

f.eks. hva som er tilstrekkelig for at en trafikant skal miste brikkerabatt og/eller bli ilagt gebyr etter forskrift om obligatorisk brikke, for avtaler som er tilknyttet uavhengige utstedere.

Deltema II. Bruk av kvitteringslys som oppmerksomhetssignal

Noen svarere peker på at kvitteringslys (både grønt og hvitt signal) vil bidra til at trafikantene blir mer oppmerksomme på at de passerer en bomstasjon, og at dette særlig kan være et poeng i mindre bomstasjoner i byer med minimumsskilting av bomstasjoner.

VURDERING av deltema II.

Vi mener at oppmerksomhet om passering av bomstasjoner er et forholdsvis svakt argument for å beholde kvitteringslys så lenge vi skilter med symbol 792.30 for automatisk bomstasjon. Trafikanter må venne seg til å lese skilt, og lyssignaler kan distrahere.

Deltema III. Varsling om at bilskiltet blir videofotografert (når trafikanten ikke har brikke eller brikken ikke virker)

Kvitteringslys er planlagt standardisert med «grønt pluss» når brikke m.v er OK og med «hvitt videosymbol» øverst ved feil på brikken o.l. eller kjøretøy uten brikke. Dette vil tydeliggjøre informasjonen om videofotografering som også vil bli ivarettatt av at skiltsymbol 792.30 «Helautomatisk bomstasjon som passerer uten å stanse» vises i bomstasjonene, øverst på et takstskilt eller alene på et enkelt 560-skilt.

VURDERING av deltema III.

Dynamisk varsling om fotografering med videosymbol i et lyssignal er å foretrekke, men denne gevinsten ved bruk av kvitteringslys anses ikke for å være veldig viktig.

Deltema IV. Bruk av kvitteringslys til å varsle om ulovlig kjøring

Flere svarere er opptatt av at en hensikt med kvitteringslys (hvitt videosymbol) er å advare trafikanter som prøver å unngå å betale bompenger ved å passere bomstasjoner i motsatt kjøreretning, på tilstøtende gangarealer mv. om at de likevel blir avkrevd avgift.

Fjellinjen AS hevder at dette ikke har noen effekt: Se referat fra forsøk på side 5. *Fjellinjen ser ikke behov for lyssignal for å varsle om kjøring i feil felt.*

VURDERING av deltema IV.

Vi mener at slik ulovlig kjøring må begrenses på annen måte, ved hjelp av fysiske sperrer, evt. videoovervåking og bøtelegging mv., heller enn ved å varsle snikere med ekstra kvitteringslys plassert på strategiske steder.

Samlet VURDERING av forslag a. om å la kvitteringslys («saldolys») utgå i sin helhet

I høringen er det et flertall av tilbakemeldingene som peker på et behov for umiddelbar kvittering til trafikantene om at brikken virker som den skal, og tiden er ikke inne for å evt finne andre metoder enn kvitteringslysene for slik tilbakemelding.

Vegdirektoratet velger imidlertid å legge avgjørende vekt på de store kostnadene etablering og drift/vedlikehold av kvitteringslys medfører og usikkerheten om i hvilken grad trafikantene faktisk har nytte av lysene. Det legges også vekt på at bompengene innkreving er i en omstillingsperiode hvor en videre forenkling av innkrevingen er ønskelig.

KONKLUSJON på forslag a. om å la kvitteringslys («saldols») utgå i sin helhet:
Kvitteringslys skal utgå i alle bomstasjoner både i og utenfor byer.

Forslag b. Skiltmalen vil skille mellom bomstasjoner i og utenfor byer

Bare om lag halvparten av svarerne har berørt **forslag b.** Av dem som har svart, er det en gjennomgående positiv holdning til forslaget, men med noen forbehold. To av svarerne som er mot **forslag b.** har helt motsatte begrunnelser: **SVV Region sør og vest** ønsker kvitteringslys og taksttavler i alle bomstasjoner, mens **SVV Prosjektet for bomstasjoner i Oslo** ønsker kvitteringslys og taksttavler utelatt i alle bomstasjoner. I de svarene som er delvis for **forslag b.** pekes på ulike måter behovet for mest mulig informasjon også til trafikanter i indre byområder kan dekkes ved hjelp av kvitteringslys og taksttavler.

Noen andre svar:

Vegamot AS er enig i at det skilles mellom skilting i bypakker og mellom byer. For strekningsvis innkreving bør skilting utføres pr stasjon. For byer bør **forslag e.** om skilt som markerer bypakke og navn innføres som foreslått.

NLF er enig i at det skilles mellom bomstasjoner i og utenfor byer (dog med forbehold). NLF mener at et komplekst og vanskelig takstsystem er det offentliges ansvar og ikke gir grunnlag for å utelate viktig informasjon til brukerne.

SVV Region midt er positive til at skiltingen av automatiske bomstasjoner utenfor og i byer blir forenklet og til større differensiering i og utenfor byområder.

SVV Region sør og vest mener **forslag b.** kan være fornuftig, men at man ikke må glemme informasjonen til dem som oftest kun kjører innenfor ytre ring i et større byområde, og videre at det må være samme krav til skilting og kvitteringslys i indre og ytre by og på landevegen.

SVV Vegavdeling Rogaland kan tenke seg en klarere definisjon på hva som menes med indre og ytre ring, også i forhold til hvor langt denne strekkes. «På Nord-Jæren vil byområdet inneholde flere mindre ringer. I og med at det vil være flere mindre ringer, vil det også bli utfordringer i forhold til takstskiltene, dersom de mindre ringene ikke skal skiltes enkeltvis i forhold til takstene, og takstene muligens vil variere mellom bomstasjonene.»

SVV Prosjektet for nye bomstasjoner i Oslo ser ingen grunn til at man skal skille på bomstasjoner utenfor og i byområder (prosjektet ønsker at kvitteringslys og takst-skilt skal utgå i alle bomstasjoner). «Det viktigste er god informasjon ved etablering av nye bomstasjoner, og så følge opp med alltid lett tilgjengelig informasjon om takster på nettet.»

KONKLUSJON på forslag b. om å skille mellom bomstasjoner i og utenfor by: Det er en gjennomgående positiv respons på forslaget, som vil bli innarbeidet i den nye malen.

Forslag c . Alle bomstasjoner utenfor byer skal ha taksttavler, uten 02012

Bare vel halvparten av svarerne har kommentert dette forslaget og de fleste er positive. Bare tre svarere er negative til **forslag c.**, og det er **Fjellinjen AS**, **Vegamot AS** og **SVV Prosjektet for bomstasjoner i Oslo**, som alle er generelt negative til taksttavler.

Noen av høringskommentarene:

Fjellinjen AS har gitt en omfattende kommentar som også kan ha interesse for vurdering av skilting av bomstasjoner mellom byer (se side 13).

Vegamot AS mener at taksttavler kan utgå i sin helhet. I stedet for taksttavler bør det være en enkel markering av den enkelte bomstasjon, som foreslått i høringen, og enkel tilgang til prisinformasjon gjennom telefon eller internett. Vegamot mener også at telefon 02012 bør videreføres, og rutes til regionalt bompengeselskap, eller til regional svartjeneste utenom kontortid. Videre bør 02012.no brukes som nettsted, domenet er allerede registrert av Statens vegvesen (behandles på side 24).

SVV Region midt foreslår at ansvaret for nye telefontjenester etc. overlates til de regionale selskapene i tråd med reformen.

SVV Region sør og vest mener at 02012 bør erstattes med et vanlig telefonnummer med normaltakst som også tas inn på taksttavler sammen med autopass.no og på friteksttavler og på taksttavler utenfor byer.

SVV Prosjektet for nye bomstasjoner i Oslo mener det må være lov å vurdere behovet for taksttavle i det enkelte tilfellet. Der det ikke er hensiktsmessig, mener prosjektet det må være rom for å la være. Prosjektet mener at taksttavler kun skal benyttes der taksten som står på tavlene faktisk er relevant for dem som passerer. Hvis hovedregelen er at takstene som vises kun er riktig for et mindretall av dem som passerer, mener prosjektet tavlene ikke har noen nytte. De er da bare med på å dra opp byggekostnadene.

VURDERING av forslag c. om taksttavler utenfor by

Vi mener at hensikten med taksttavler er å gi trafikantene en indikasjon på aktuelt takstnivå (makspriser) ved passering, og at dette kan være spesielt viktig utenfor by hvor taksten i det enkelte prosjekt kan variere mye fra prosjekt til prosjekt. Det er i Norge ikke hensikten å varsle trafikanter slik at de kan snu for å unngå en bomstasjon med høye takster, taksterfaringen må heller påvirke vegvalget for neste tur.

KONKLUSJON på forslag c.: Høringen støtter forslag c. om at bomstasjoner utenfor byer skal ha taksttavler og at 02012 skal utgå.

Forslag d. Bomstasjoner i byer som ligger på ytre bomring skal (med visse unntak) utstyres med taksttavler som bomstasjoner utenfor by, mens de øvrige bomstasjoner i byen og betalingsretninger ut av byen (med visse unntak) skal være uten taksttavler og bare være markert med symbolet for automatiske bomstasjoner (på skilt 560)

Dette er et komplisert forslag som bare to eksterne svar (Svinesundforbindelsen AS og Bymiljøetaten i Oslo kommune) ikke tar opp.

Politiet, Vegfinans AS og SVV Region øst er **klart for forslag d.**, mens det er en gjennomgående bekymring blant dem som er mot **forslag d.** at trafikantene ikke skal få nok informasjon. Fjellinjen AS, Vegamot AS og SVV Prosjektet for bomstasjoner i Oslo er **klart mot forslag d.** da de ønsker både taksttavler og kvitteringslys utelatt i sin helhet. **Flere, blant annet aktører som KNA og NLF er ikke klart for eller mot forslag d.**

Fra noen av svarene med de eksterne referert først:

KNA stiller seg positiv til en forenkling og ensartethet av signaler og skilting ved automatiske bomstasjoner, forutsatt at det ikke belaster den enkelte trafikant og at det gis tilstrekkelig informasjon. KNA mener også som nevnt tidligere at det bør være informasjonstavler ved bygrensene hvor man har anledning til å stoppe og lese seg til den nødvendige informasjon. (Informasjonstavler ved bygrensene behandles i et eget punkt på side 22).

Politiet deler myndighetens syn om at reguleringen bør være enkel og at ytterligere informasjon kan innhentes av den enkelte ved behov, herunder takstgrupper mv. Politiet mener likevel at en regulering med skilt 560 m/symbolene 792.30 og 792.31 i kombinasjon med lyssignal er et minimum.

Fjellinjen AS presiserer at deres hørings svar er begrunnet med bakgrunn i bruk av tavler og kvitteringslys i *bypakker*. Ved bruk av *taksttavle* ved ytre ring i Oslo, vil kun en liten andel av de som passerer få opplyst sin faktiske takst. 80% av kundene hos Fjellinjen har avtale, og takster på tavler angir taksten for passering uten avtale og rabatt. De 20% gjenværende vil kun få opplyst taksten ved passering av ytre ring, indre og eksisterende ring vil ha halv takst av ytre ring. På grunn av miljødifferensiering vil det kun være passeringer med dieselbil/ikke Euro 6 og uten avtale som vil få opplyst riktig takst i ytre ring. Dette gjelder et lite antall av Fjellinjens passeringer. Antallet som da faktisk vil få opplyst riktig takst, er kun noen få prosent av de som passerer taksttavlene i Oslo.

Ved å benytte taksttavle på kun stasjoner som ligger på riksvei/hovedinnfartsåre på ytre snitt, vil Fjellinjen oppleve økt pågang til sitt kundesenter. Dette begrunnes med at hvis en kunde passerer gjennom ytre snitt med taksttavle, og kjører gjennom Oslo og da passerer ytterligere 3 stasjoner uten taksttavle, kan det oppstå uklarheter om antall stasjoner kunden faktisk har passert. Plassering på riksvei/hovedinnfartsåre vil også medføre at prisskiltet vil stå på et område hvor det er vanskelig for kunden å snu. Kundene må få opplyst takster på en annen måte, før de velger å ta bilen inn til Oslo. Fjellinjen mener skilt 560

Orienteringstavle med kontaktinformasjon bør benyttes for søking av informasjon.

Fjellinjens konklusjon på taksttavler, er at bruk av disse i Oslo skaper forvirring for kundene, og anbefales ikke benyttet, heller ikke på utvalgte stasjoner i ytre ring.

Vegfinans AS ser behovet for en forenkling av skiltmalen og at det skilles på krav til skilting i og utenfor byområder.

NLF mener som gjengitt tidligere at skilting av bomstasjoner må ivareta flere hensyn. Trafikanter og reisende kan ha ulike behov for informasjon, men bør ha krav på god informasjon om reelle kostnader knyttet til bomplasseringer. **NLF mener prinsipielt at et komplekst og vanskelig takstsystem er det offentliges ansvar, og ikke gir grunnlag for å utelate viktig kostnadsinformasjon til brukerne og samfunnet for øvrig.** Riktig og tilgjengelig informasjon er en viktig forutsetning for å kunne ta kvalifiserte valg, for eksempel med hensyn til reiseruter, omkjøringer, tidspunkt og så videre. Dette gjelder ikke minst for tunge kjøretøy, som etter hvert er pålagt å betale svært høye satser både i ordinære bomringer, bymiljøpakker, byutviklingspakker og i forbindelse med for eksempel lavutslippssoner.

Vegamot AS støtter behovet for å revidere skiltmalen og mener at taksttavler i sin helhet kan **utgå**. Vegamot AS ser ikke behovet for prisskilt, verken på strekningsvise anlegg eller i bypakker. For strekningsvise anlegg vil informasjonen på skiltet ikke gi grunnlag for beslutninger eller valg for bruker, i og med at skiltet informerer etter at kunde kan velge alternativ vei. For bypakker vil prisinformasjonen være for kompleks til at den enkelt kan informeres på skilt. Dynamiske skilt vil forvirre, og kan skape trafikkfarlige situasjoner. I stedet for taksttavler bør det være markering av den enkelte bomstasjon som vist i høringsforslaget, og enkel tilgang til prisinformasjon gjennom telefon eller internett. Vegamot mener **alle endringer bør gjelde nasjonalt, og at det ikke bør være avvik.** Det bør være en lik praksis, slik at ikke usikkerhet oppstår for brukere avhengig av hvilket prosjekt de forholder seg til.

Stavanger kommune har et **todelt svar**:

Rådmannen støtter Vegdirektoratets forslag til ny mal for skilting av bomstasjoner i og utenfor byer: Det kan være utfordrende å plassere kvitteringslys og takstskilt i byområder. Erfaringen har vist at etablering av nye bomstasjoner i bygater er krevende, da det er begrenset med tilgjengelig areal både over og under bakken. Det skal settes opp 38 nye bomstasjoner i byområdet på Nord-Jæren. Med så mange bomstasjoner vil det med dagens praksis med skilt og lyssignal ved hver bom-stasjon føre til at trafikantene får svært mye informasjon å forholde seg til. I tillegg vil det i mange områder bli krevende å få plass til skilt og lyssignaler i tettbygde områder. Mest mulig begrensnings i bruk av skilt og signaler i gatebildet, vil være trafiksikkerhetsmessig positivt. Forenkling av skilt vil også ha en kostnadsreduserende effekt for bompenggeordningen. Bypakken på Nord-Jæren har en egen kommunikasjonsstrategi hvis formål er bl.a. å informere om bompenggeordningen og om prosjekter som blir finansiert med midler fra Bypakken. Trafikanter bosatt i kommuner som inngår i Bypakken vil kjenne til bompenggeinnkrevingen og takstopplegget. Rådmannen mener at det vil være lite bruk for skilt og signaler i det daglige ved den enkelte bomstasjon med unntak av de ytre bomstasjoner. Informasjonsplikten overfor trafikantene vil bli innfridd med henvisning til at informasjon kan fås på nettet.

Formannskapet i Stavanger kommune påpekte ved politisk behandling av innstillingen fra Rådmannen at Stavanger kommune likevel **ønsker at takstskilt i byområdene skal vise både normaltakst og rushtakst** slik at bilistene enkelt ser besparelsene ved å kjøre utenom rushtid.

SVV Region midt mener det virker fornuftig å vise takstnivået ved første bomstasjon inn til et byområde for det som antas å kunne være ukjente trafikanter, men i noen byer har vi mange soner i byen som gjør det vanskelig, f.eks. i forbindelse med timesregel (en time pr sone/snitt). Det kan også være ulike priser pr sone/snitt.

Det bør etterstrebes å ha like regler for bypakker i Norge. F.eks. timesregel som gjelder alle bomstasjoner og samme takst. Da vil prisnivået på skilt i ytre snitt gi mening. Avslutningsvis er det også verdt å merke seg at det kan være utfordrende med vegprosjekter som i praksis ligger helt inn i bypakkene. Det er vanskelig for bilistene å orientere seg hva som er bypakke og hva som er vegprosjekt fordi bomstasjonene kan stå forholdsvis nær hverandre.

SVV Region sør og vest mener at bompenger for de fleste er et onde som de helst ikke vil ha et aktivt forhold til og derfor må informasjonen være bedre tilgjengelig.

Byer har ofte kompliserte takstsystemer med både tids- og miljødifferensierte takster mv, og jo mer komplisert dette er, jo mer informasjon trenger de som berøres av ordningene.

Videre påpekes at:

- Friteksttavler sannsynligvis må benyttes i mye større grad ved bygrensene.
- Taksttavlene også bør ha informasjon om hvor man får informasjon, enten et normaltaksert telefonnummer eller autopass.no.
- Det vil bli vanskelig eller umulig for bilisten å skille mellom ytre og indre bomring i et byområde.
- Det bør ikke være forskjellige krav til skilting/kvitteringslys i indre og ytre ringer i bypakker eller på landeveien.
- Dersom takstsystemet blir så innviklet at det er umulig å kommunisere på taksttavler, er det kanskje på tide å forenkle takstsystemet.
- Anbudsdokumentene som er ute både på graving og veikantutstyr tar ikke høyde for taksttavle på ytre ring. Det vil da sannsynligvis bli nødvendig med et nytt eget anbud for dette i Oslo. Anslag foretatt av SVV har heller ikke hensyntatt taksttavler.
- Eksisterende taksttavler fungerer ikke etter hensikten. En spørreundersøkelse fra desember 2017 viser at 25% av de som passerer i Oslo tror de betaler i begge retninger. 25% vet ikke hva prisen er med den bilen de disponerer. Med ytterligere differensiering i takster fra mars 2019 vil tavlene bli endra mindre korrekte.

SVV Vegavdeling Rogaland påpeker at det på Nord-Jæren vil være vanskelig å definere ytre/indre grense samt å få klarhet i hvor takstskiltet settes. *Vegavdelingen* mener det kan virke forvirrende at noen bomstasjoner har takstskilte, men ikke alle.

SVV Region øst støtter forslagene i notatet. Dette gjelder både forslaget om å utelate lyssignal, og forslaget til ny mal for skilting av automatiske bomstasjoner.

SVV Prosjektet for nye bomstasjoner i Oslo mener at det ikke skal settes opp taksttavler i den ytre ringen, men at bomstasjonene der bør skiltes på samme måte som snittene innenfor. Dette begrunnes med at den viste taksten ikke vil stemme med det trafikantene faktisk betaler, og det vises til en spørreundersøkelse hvor det fremgår at trafikantene i liten grad vet hva de betaler i bomstasjonene. Prosjektet er også generelt mot taksttavler av kostnadshensyn.

VURDERING av forslag d. om bruk av taksttavler i byområder

Generelt:

Ikke alle bomstasjoner må ha takstskilt. To ting er viktig å informere trafikantene om: Hvor finner vi prislista? Hva er maksimal pris ved passering?

Først kan nevnes at noen svarere, blant annet **Fjellinjen AS** og **NLF** i sin tilbakemelding forutsetter at evt. presentasjon av takstene bør skje så tidlig at trafikantene har anledning til å vende om og la være å passere aktuelt bomsnitt for å slippe å betale. Vi er av den oppfatning at dette ikke er et kriterium for informasjonen til trafikantene om takster i bomstasjoner i Norge utover at trafikanten selv kan sjekke på nettet. Påvirkningen på trafikantenes vegvalg og reisetidspunkt mv ved bruk av takstskilt vil heller ligge i at trafikantene ved passering registrerer hva passeringen koster for så å gjøre andre valg ved senere anledninger.

Et kompromiss mellom motstridene interesser og synspunkter vil være å definere en mal som ligger tett opp til høringsforslaget, evt justert noe for å bli enklere å forstå for trafikantene og andre. Mange påpeker dog at det ofte vil være vanskelig å definere hva som er ytre ring og indre bomstasjoner i et byområde, og mange påpeker at det vil være forvirrende om noen bomstasjoner/betalingsretninger er utstyrt med takstskilt og andre ikke.

På sidene 28-30 viser vi tre aktuelle eksempler på fordeling av bomstasjoner i et byområde som et grunnlag for bedre å kunne vurdere forslagene i dette notat.

Vi har i hovedsak tre svært ulike alternativer som drøftes nedenfor:

dA. Alle betalingssnitt og –retninger utstyres med takstskilt slik regelen er i dag etter tidligere maler, senest ved siste revisjonen 16. februar 2016.

dB. Ingen betalingssnitt eller –retninger i byområder utstyres med takstskilt.

dC. En kompromissløsning hvor alle bomstasjoner mellom byer skal ha takstskilt, men hvor bare noen få bomstasjoner i byområder får ha takstskilt.

dA. Alle betalingssnitt og –retninger utstyres med takstskilt slik regelen er i dag

Fordeler

1. Dette er en enkel regel å forholde seg til som allerede er nedfelt i 2016-malen.
2. Alle trafikanter får informasjon ved passering om hva som er maksimalpriser for det aktuelle betalingssnittet på tidspunktet for passering.
3. Det er en pedagogisk fordel for trafikantene at alle bomstasjoner skiltes likt.
4. Ved tidsdifferensiering av takstene i byer blir trafikantene antakelig i større grad påvirket til å unngå rushperioder med høyere takster ved at de ser aktuell maksimaltakst ved passering, slik som f.eks. **Stavanger kommune** ønsker.

Ulemper

1. Distraksjonsfare i krevende punkter i vegnettet og større kostnader og store praktiske utfordringer med etablering av nye bomsnitt i by, som f.eks. påpekt av **SVV Prosjektet for bomstasjoner i Oslo**.
2. Vegdirektoratet har definert Oslo og Nord-Jæren og tilsvarende byområder med nye bomstasjoner under etablering (f.eks. Fredrikstad) som forsøksområder uten

kvitteringslys og taksttavler i NYE bomstasjoner, og det vil by på ekstra utfordringer for disse prosjektene å måtte endre planene nå for å få med taksttavler i alle bomstasjonene.

dB. Ingen betalingssnitt eller –retninger i byområder utstyres med takstskilt

Dette vil også være en løsning som er enkel å forholde seg til for alle (bortsett fra at noen vil savne informasjon på skilt ved vegen). Den forutsetter at trafikantene finner all informasjon om takster og rabatter mv på nettet (autopass.no) eller via andre kanaler, som omtale i aviser og brosjyrer mv, på TV eller i radio, eller ved samtale med kolleger, venner og familie. Det nye soneskiltet på bygrensen informerer trafikanten om at hen kommer inn i et byområde med bomstasjoner, og den enkelte bomstasjon/betalings-retning inne i byen skal markeres med et skilt med bomstasjonssymbolet (792.30).

Fordeler

Å ikke ha noen takstskilt i byområder vil innebære en forenkling og kostnadsbesparelser ved praktisk etablering av bomstasjonene, ved evt. endringer og ved drift og vedlikehold.

Ulemper

Trafikantene mister den servicen det er å kunne lese takstnivået (maksimalprisen for aktuell vektklasse) ved passering, og vi mister påvirkningen av trafikanter som ikke lenger ved passering ser hvordan takstene varierer i rushet og hvor høyt takstnivået er ved rushtidsavgift og ved ekstremtakster.

dC. Kompromissløsninger.

dC1 Vårt forslag i høringen

Bomstasjonene i byer som ligger på ytre bomring skal (med visse unntak) utstyres med taksttavler som bomstasjoner utenfor by, mens øvrige bomstasjoner i byen og betalingsretninger ut av byen (med visse unntak) skal være *uten taksttavler og bare være markert* med symbolet for automatiske bomstasjoner (på skilt 560).

dC2 Et bedre alternativ

«Ytre ring» vil som nevnt ofte omfatte alle bomstasjonene i en mindre by, og mange av bomstasjonene i ytre ring vil kunne være lite trafikkerte og ha minimalt med det vi kaller «fremmede» trafikanter. Derfor kan det være mer hensiktsmessig å bare ha takstskilt på hovedvegene inn mot de mindre byene. For større byer med flere konsentriske ringer og andre kompliserte bomstasjonsplasseringer, kan også takstskilt på hovedvegen med fordel utelates for å unngå forvirring.

VURDERING av kompromiss-løsningene dC1 og dC2

Flere høringssvar har advart mot at både bomstasjoner med og bomstasjoner uten takstskilt vil kunne forvirre trafikantene. Vi mener imidlertid at trafikantene også må kunne venne seg til slike variasjoner når de blir tydelig kommunisert på auto-pass.no og i andre kanaler som brosjyrer og media etc.

Fordelen med alternativ dC2 er en større besparelse i form av færre takstskilt.

Ulempen med dC2 er at det vil kunne være «fremmedtrafikk» som passerer inn til et mindre byområde på mindre trafikkerte veger, eller kjører rundt i større byer uten å passere en taktskilt, men som nevnt nederst på side 7, plikter trafikantene å holde seg orientert.

Å kutte ut taktskilt i byer helt, mener vi er en for drastisk løsning nå, men på sikt kan dette bli vurdert annerledes. Nå mener vi at et godt kompromisset vil være dC2 med taktskilt bare på hovedvegene inn mot mindre byer med samme takst i alle stasjonene. I Fredrikstad (se side 27) vil det bety taktskilt bare på hovedvegene inn mot sentrum fra Oslo, Halden og Sarpsborg. I Oslo (se side 25) og Bergen vil det ikke bli noen taktskilt, mens det på Nord-Jæren (se side 26) kan bli taktskilt på E39 og rv. 13 hvis man velger å ha de samme takstene i alle bomstasjonene.

Det vil være tilstrekkelig at taktskiltene står på høyre side av vegen, selv om vegen har to eller flere felt. Trafikanter som er opptatt av å lese takstene ved passering må lære seg å velge høyre felt gjennom bomstasjonene.

KONKLUSJON vedr bruk av taktskilt i byområder

Tiden er nå inne til å redusere bruken av taktskilt i byer, og vi velger alternativ dC2 hvor bare bomstasjoner på hovedvegene inn mot byer med en enkel bomring hvor alle bomstasjonene har samme takst, utstyres med taktskilt, og hvor byer med komplekse bomsystem ikke skal ha taktskilt.

Forslag e. Det introduseres et nytt skilt for byområder med bomstasjoner. Dette skiltet skal ha Kr-symbolet, navn på byområdet og opplysning om at informasjon kan finnes på «autopass.no». Skiltet plasseres på innfartsårer ved bygrensa.

VURDERING av forslag e. om et nytt skilt for byområder ved bygrensene

Det er overveiende positiv respons på forslag e. om et nytt 560-skilt ved bygrensen for å informere trafikantene om at den aktuelle byen har et bompengesystem og at informasjon kan finnes på nettet (autopass.no).

KONKLUSJON vedr. forslag e. om et nytt skilt for byområder ved bygrensene:

Det nye skiltet tas inn i malen for skilting av bomstasjoner.

Forslag f. Beredskapstakster i byer ved spesielt høy luftforurensning om vinteren forutsettes kommunisert til trafikantene via media, fritekstattavler og taksttavler der slike finnes

Dette har tydeligvis vært et forslag det har vært lett å si seg enig i, og vi har bare en litt skeptisk kommentar fra **SVV Region sør og vest** som:

- etterlyser en juridisk vurdering av hva som er god nok informasjon
- påpeker at ikke alle trafikanter følger med i media
- påpeker at vi må etablere flere fritekstattavler

- mener at trafikantene må få bedre tilgang til informasjon i bomselskapenes baksystemer når informasjonen på skilt langs vegen blir dårligere

Utdrag fra noen av svarene:

NLF er enig i de vurderingene som legges til grunn i notatet, men vil presisere at formuleringen «der slike finnes» må bety at ordinære friteksttavler *og taksttavler* skal benyttes. Friteksttavler supplerer informasjon på ordinære taksttavler, som etter forslagene skal finnes på «ytre bomring» for å informere trafikantene om slike ekstraordinære tilstander.

Vegamot AS støtter forslaget om tidlig varsling av beredskapstakster gjennom ulike media for å oppnå endret adferd. I tillegg til friteksttavler og media bør det også informeres på prosjektenes nettsider. Videre har en del kommuner også andre varslingstjenester, som f.eks. SMS. Kommuner som velger å ha beredskapstakster bør utarbeide forslag til varslingstiltak.

SVV Region midt støtter forslaget og nevner at utfordringen er å nå ut til trafikantene før de drar hjemmefra.

KONKLUSJON vedr. forslag f. om informasjon om beredskapstakster:

Det er en gjennomgående positiv holdning til å kommunisere ekstreme takster til trafikantene via media, friteksttavler og takstskilt der slike finnes. Det bør tilstrebes å øke antall friteksttavler på innfartene til byer med beredskapstakster

Forslag g. Kun maksimalpriser for tunge/lette kjøretøyer skal vises på takstskiltet, kompliserte takstscenarier blir ikke beskrevet for å unngå komplisert og trafikkfarlig skilting

Her er bildet mer variert, med fire eksterne som ikke kommenterte på forslaget. *Noen er klart positive* som **KNA**, **Stavanger kommune** og flere fra Vegvesenet, og *noen er skeptiske* som **Fjellinjen**, **Vegamot** og **NLF**.

Fra noen av svarene:

KNA stiller seg positive til en forenkling og ensartethet av kvitteringslys og skilting ved automatiske bomstasjoner, forutsatt at det ikke belaster den enkelte trafikant og at det gis tilstrekkelig informasjon.

Fjellinjen AS har også synspunkter som berører dette med maksimalpriser:

Ved bruk av taksttavle ved ytre ring i Oslo, vil kun en liten andel av de som passerer få opplyst sin faktiske takst. 80% av kundene hos Fjellinjen har avtale, og takst på tavle angir takst for passering uten avtale og rabatt. De 20% gjenværende vil kun få opplyst takst ved passering av ytre ring, indre og eksisterende ring vil ha halv takst av ytre ring.

På grunn av miljødifferensiering vil det kun være passeringer med dieselbil/ikke Euro 6 uten avtale som vil få opplyst riktig takst i ytre ring. Dette gjelder et lite antall av våre passeringer. Antallet som da faktisk vil få opplyst riktig takst, er kun noen få prosent av de som passerer takst-tavlene. Fjellinjens konklusjon på takstskilt, er at bruk av disse i Oslo skaper mere forvirring for Fjellinjens kunder, og anbefales ikke benyttet, heller ikke på utvalgte stasjoner i ytre ring.

NLF uttrykker en viss skepsis til at kun maksimaltakster vises. Noen utdrag:

- NLF mener skilting av bomstasjoner må ivareta flere hensyn. Trafikantene og reisendes kan ha ulike behov for informasjon, men bør ha krav på god informasjon om reelle kostnader knyttet til bompasseringer.
- NLF mener prinsipielt at et komplekst og vanskelig takstsystem er det offentliges ansvar, og gir ikke grunnlag for å utelate viktig kostnadsinformasjon til brukerne og samfunnet for øvrig.
- Riktig og tilgjengelig informasjon er en viktig forutsetning for å kunne ta kvalifiserte valg for eksempel med hensyn til reiseruter, omkjøringer, tidspunkt og så videre. Dette gjelder ikke minst for tunge kjøretøy, som etter hvert er pålagt å betale svært høye satser både i ordinære bomringer, bymiljøpakker, byutviklingspakker og i forbindelse med for eksempel lavutslippssoner.
- På den annen side bør hensynet til trafiksikkerhet også bety at omfanget av skilting bør vurderes, der hvor dette kan ha betydning. Ensidig vekt på praktiske utfordringer mener NLF ikke skal gjøres.

Vegamot AS mener at taksttavler kan utgå i sin helhet (se argumenter side 5).

Selskapet mener også som tidligere referert at alle endringer bør gjelde nasjonalt, og at det ikke bør være avvik. Det bør være en lik praksis, slik at ikke usikkerhet oppstår for brukere avhengig av hvilket prosjekt de forholder seg til.

Stavanger kommune svarer ikke direkte på spørsmålet om kun bruk av maksimaltakster men uttaler som referert tidligere: Stavanger kommune støtter flesteparten av Vegdirektoratets forslag til ny mal for skilting av bomstasjoner i og utenfor byer, men ønsker likevel at takstskiltene i byområder skal vise både normaltakst og rushtakst slik at bilistene enkelt ser besparelsene ved å kjøre utenom rushtid.

SVV Region sør og vest har flere synspunkter som berører forslag g.:

- Dersom takstsystemet blir så innviklet at det er umulig å kommunisere på takstavler, er det kanskje på tide å forenkle takstsystemet.
- Hvis det oppgis kun makspriser så vil det være misvisende, da det ikke trenger å være denne taksten bilisten må betale.
- I høringsforslaget beskrives at dersom maksimaltaksten overskrider tilgjengelig antall siffer så vil takstfeltet være slukket. Er dette juridisk sett holdbart?
- En konsekvens av dårligere informasjon til bilistene på veien må bli å kunne gi betydelig bedre informasjon i baksystemene. (dette forslaget er ikke vurdert her)

SVV Prosjektet for nye bomstasjoner i Oslo mener at taksttavler kun skal benyttes der taksten som står på tavlene faktisk er relevant for dem som passerer. Hvis hovedregelen er at takstene som vises kun er riktig for et mindretall av dem som passerer, mener prosjektet at tavlene ikke har noen nytte. De er da bare med på å dra opp byggekostnadene.

VURDERING av forslag g. om kun bruk av maksimalpriser

Tilbakemeldingene i høringen på dette forslaget er som nevnt delte, blant andre er **NLF** negativ (*se argumenter i kulepunktene på forrige side*). Noen av de som er delvis mot er negative p.g.a. at de er generelt mot bruk av takstskilt.

Vi mener det blir for krevende å kommunisere alle detaljene knyttet til ulike takster på skilt, og at trafikantene må kunne venne seg til å søke informasjon på nettet og forholde seg til maksimalpriser der takstskilt brukes. Prinsippet med maksimalpriser er allerede i bruk basert på gjeldende og tidligere maler. Vi viser f. eks. ikke rabatten for trafikanter med brikkeavtale, elbil, timesregel eller månedstak, og det har fungert bra.

KONKLUSJON vedr. forslag g. om kun bruk av maksimalpriser:

På tross av noen negative tilbakemeldinger på dette forslaget velger vi av praktiske, økonomiske og trafiksikkerhetsmessige grunner å kun bruke maksimalpriser på takstskiltene der de er i bruk i automatiske bomstasjoner.

Forslag h. Eksisterende skilt kan beholdes i en overgangsperiode hvis de ikke gir feil informasjon

Alle eksterne unntatt **NLF** (som er ganske positiv til forslag h.) har unnlatt å kommentere forslag h. Svarene fra Vegvesenet er positive, men **SVV Region sør og vest** mener det bør lages en plan for å samordne alle skilt til ny standard.

Fra noen av kommentarene:

NLF aksepterer begrunnelsen for forslaget dersom overgangsperioden ikke blir så lang at det fører til misforståelser.

SVV Region midt mener det er uhensiktsmessig å skifte ut alle skiltene. Regionen støtter forslaget om å beholde eksisterende skilting på eksisterende prosjekter så lenge det ikke gir feil informasjon, da all erfaring tilsier at det kan bli ytterligere endringer (det har det iallfall blitt de siste 20 år) – og nå skal bompengeselskapene ha en mye sterkere rolle og vil sannsynligvis ha innspill etter hvert som tiden går.

KONKLUSJON vedr. forslag h. om bruk av eksisterende skilt: Det er uproblematisk å la skilt som ikke lenger følger malen stå en stund så lenge de ikke gir feil informasjon.

i. Andre temaer

I høringsvarene har vi også mottatt synspunkter av interesse som ikke går direkte på noen av punktene i høringsforslaget. Noen av disse synspunktene går mer på tilrettelegging for trafikantene i AutoPASS, og er ikke behandlet i dette notatet, som:

- Bedre tilgjengelighet av informasjon i baksystemene
- Standardisering av timeregel og passeringstak
- Innføring av rabatter også for trafikanter uten brikke

Andre synspunkter litt på siden av høringen går mer på skiltingen, som:	<u>Side</u>
1. Bruk av skiltsymboler	22
2. Gjeninnføring av lokale infotavler ved byer	23
3. Bruk av 02012.no som nettsted for henvendelser fra publikum	24
4. Klarere avgrensning av bomstasjoners beliggenhet i/utenfor by	25

Tema i.1 Bruk av skiltsymboler

Vi har fått inn ulike synspunkter på bruk av symboler i automatiske bomstasjoner:

a. Om å redusere antall symboler

b. Om å ha større avstand mellom Kr-symbolet og vegnummer

Delforslag i.1a. - Om å redusere antall symboler

Det har kommet forslag internt om at vi «bør arbeide for å redusere antall symboler og skilter inn til og i bomstasjoner, både av hensyn til trafiksikkerhet og ut fra et brukerperspektiv. For mange ulike skilt skaper fort uoversiktlig og forvirring hos

brukerne. Kr-symbolet  bør erstattes med AutoPASS- symbolet  eller symbolet for automatisk bomstasjon , som begge viser til at det kommer en bomstasjon der man må betale og at bilen registreres ved gjennomkjøring. Kr-symbolet viser kun at det kommer en betaling og sier intet om hva man skal betale for, og det kan dessuten være et problem for utenlandske sjåførere som ikke nødvendigvis vet at Kr betyr å betale med norske kroner. Vi opererer nå med tre (inkl. Kr-symbolet) ulike symboler for å informere brukerne om at de er på vei inn i en bomstasjon. Forslaget er å redusere antall symboler til ett; enten AutoPASS-symbolet eller symbolet for automatiske bomstasjoner. AutoPASS-symbolet er godt innarbeidet hos brukerne og gir en gjenkjennelsesverdi i tillegg til at det viser at bilen registreres ved passering.»

Politiet skriver (se side 4) at «et minimum er en regulering med skilt 560 m/symbolene 792.30 og 792.31, i kombinasjon med lyssignal.»

VURDERING av forslag i.1a. om å redusere antall symboler:

De tre nevnte symbolene har litt ulik betydning og er tatt inn i skilteforskriften. At Kr-symbolet (nr. 765 Bomveg/brukerbetaling på veg) også brukes på vegvisning i byområder øker trafikantenes kjennskap til Kr-symbolet som også er mye brukt rundt i Norge i forbindelse med bomveger på vegstrekninger og over fjellet mv.

Med *autopass.no* på det skiltet som fremmede trafikanter flest vil møte på sin veg inn mot et byområde med bomstasjoner, mener vi derimot at tiden nå kan være inne til å fase ut AutoPASS-symbolet fra taksttavler og markeringsskilt i bomstasjoner i byer. Denne forenklingen av skiltene gjør at de blir lettere å lese i fart og at de tar langt mindre plass i et krevende bymiljø. Dessuten vil vi ha takstskilt med teksten «autopass.no» nederst i bomstasjoner utenfor byer og på enkelte hovedveger i byer.

KONKLUSJON vedr. forslag i.1a. Om å redusere antall symboler:

Forslaget om å utelate Kr-symbolet tas ikke til følge. Takstskilt og de alternative 560-markeringsskilt skal bare ha symbol for automatiske bomstasjoner (792.30).

Delforslag i.1b. Om å ha større avstand mellom Kr og vegnummer

SVV Region øst påpeker at Kr-symbolet sammen med vegnummer på visningsskilt kan mistolkes i retning av at vegnummeret er antall norske kroner som skal betales.

VURDERING av forslag i.1b. om å ha større avstand mellom Kr og vegnummer

Vi mener at aktuell plassering av Kr-symbolet, som er i tråd med reglene i skiltnormalen, fungerer tilfredsstillende, og vi ser ingen grunn til endring nå. Dersom noen skulle misforstå som antydnet, er det et ubetydelig problem.

KONKLUSJON vedr. forslag i.1b. om større avstand mellom Kr og vegnummer:

Forslaget tas ikke til følge.

Tema i.2 Gjeninnføring av lokale infotavler ved byer

KNA skriver, som tidligere referert, at det på veg inn mot byer med kompliserte takstsystemer bør være omfattende informasjon på informasjonstavler hvor trafikantene kan stanse og sette seg inn i takstsystemene i ro og mak:

KNA vil også peke på behovet for en løpende informasjon om bomstasjonssystemene i byområder, særlig av hensyn til fremmedtrafikk. Teksttavler ved en ytre ring gir ikke tilstrekkelig informasjon, om det også finnes indre bommer. Tekststavlene som det er meningen skal leses av førerne under kjøring, er ikke egnet til å gi fylldig nok informasjon. Et skilt med en internettsadresse vil sannsynligvis heller ikke være noen løsning for en fører under kjøring. Det bør i tilknytning til den ytre ring og henvises til mer fylldig informasjon på egnet plass hvor førerne kan stoppe og få informasjon om det totale bomsystemet i byen. Det er jo ikke noe ukjent at kommuner i nærheten av kommunegrensen, på egne avkjøringer, gir informasjon til trafikantene. Noe tilsvarende på egnet sted i nærheten av ytre bom, bør være mulig og også relativt rimelig.

(I avsnittet over skal «Teksttavler» antakelig være «Taksttavler»)

KNA foreslår derfor at det i den nye malen stilles krav om at det i byområder med flere bomsystemer settes opp informasjonstavler på et sted hvor trafikantene kan stoppe, for å få fylldig informasjon.

VURDERING av tema i.2 om gjeninnføring av lokale infotavler ved byer

Inntil forrige revisjon av malen for skilting av automatiske bomstasjoner inngikk lokale infotavler ved alle bomstasjoner eller grupper av bomstasjoner. Disse tavlene informerte om virkemåten for automatiske bomstasjoner, aktuelle takster, kilder til mer informasjon mv, og de hadde kart over plasseringen av de aktuelle bomstasjonene i prosjektet/prosjektene. Da det etter hvert, med stadige endringer av takster mv, ble vanskelig å holde tavlene oppdatert til enhver tid, og man har vært noe usikker på bruken av tavlene, ble det besluttet å ta slike lokale infotavler ut av malen pr 16.02.2016. Begrunnelsen var at man regner med at trafikanter flest er blitt kjent med virkemåte mv for automatiske bomstasjoner og beliggenheten til de lokale bomstasjonene og at det er blitt mer og mer vanlig å skaffe seg informasjon på nettet. I gjeldende mal er det bare såkalt «Nasjonal infotavle» som skal benyttes. Den informerer enkelt om virkemåten for automatiske bomstasjoner, om kravet til brikke i tunge kjøretøyer, og om at mer informasjon kan hentes på autopass.no og ved å ringe 02012. Nasjonale infotavler forutsettes bare benyttet ved riksgrensene i retning inn mot Norge og tilsvarende på grensekryssende ferjer. De kan også benyttes inne i landet ved spesielle behov, f.eks. ved nye bompengeprojekter på steder hvor trafikanter flest kan forutsettes å ikke kjenne til virkemåten mv for automatiske bomstasjoner. Regelen bør derfor fortsatt være at bare nasjonale infotavler skal benyttes og fortrinnsvis bare ved grensekryssing inn til Norge.

KONKLUSJON vedr. tema i.2 om gjeninnføring av lokale infotavler ved byer:

Forslaget om gjeninnføring av lokale infotavler for automatiske bomstasjoner ved byer anses for å være et tilbakeskritt i den pågående utvikling mot et enklere informasjonssystem og tas ikke til følge. Dersom det i enkelte tilfelle kan påvises spesielle utfordringer som tilsier at man likevel bør ta i bruk lokale infotavler, må dette tas opp med Vegdirektoratet som kan gi dispensasjon.

Tema i.3 Bruk av 02012.no som nettsted for henvendelser fra publikum

Vegamot AS påpeker at Vegvesenet allerede har sikret seg 02012.no som domenenavn og foreslår at dette bør brukes overfor publikum som sted for å hente informasjon fra nettet.

VURDERING av tema i.3

Vi har innarbeidet «autopass.no» som den foretrukne internettdressen for informasjon om automatiske bomstasjoner og anser det for uaktuelt å endre på dette nå. AutoPASS er det systemnavnet som vi ønsker at skal feste seg hos trafikantene. Evt. kan 02012.no være en web-adresse som leder til samme nettsted som autopass.no, men vi tror det kan forvirre trafikantene å bruke en web-adresse som også er et telefonnummer. «02012.no» har færre karakterer sammenlignet med «autopass.no» mhp bredden på skilt, men det er ikke nok til at vi skal gå over til 02012.no.

KONKLUSJON vedr. tema i.3 Bruk av 02012.no som nettsted for henvendelser:

Forslaget tas ikke til følge.

Tema i.4 Klarere avgrensning av bomstasjoners beliggenhet i/utenfor by

I flere av svarene påpekes at det ofte er vanskelig i byområder å skille mellom bomstasjoner i eller utenfor by og mellom bomstasjoner som kan sies å være en del av ytre ring og dem som ligger innenfor.

VURDERING av tema i.4 om en klarere avgrensning av bomstasjoners beliggenhet

Dette er en utfordring som illustreres av de aktuelle eksemplene fra Oslo og Nord-Jæren som presenteres på side 28 og 29. Trafikantene må orientere seg ved stedsnavn og vegnummer mv og det må være tilstrekkelig detaljerte kart på autopass.no. Stedfestelse av den enkelte bomstasjon trafikantene har passert vil fremgå av fakturaen man får i ettertid. Skilt med navn på bomstasjoner har vært forsøkt tidligere og har vist seg å være for krevende både for trafikantene og for vegmyndighetene.

KONKLUSJON Tema i.4 om en klarere avgrensning av bomstasjoners beliggenhet:
Det må søkes en klarere avgrensning av bomstasjoners beliggenhet ved plassering.

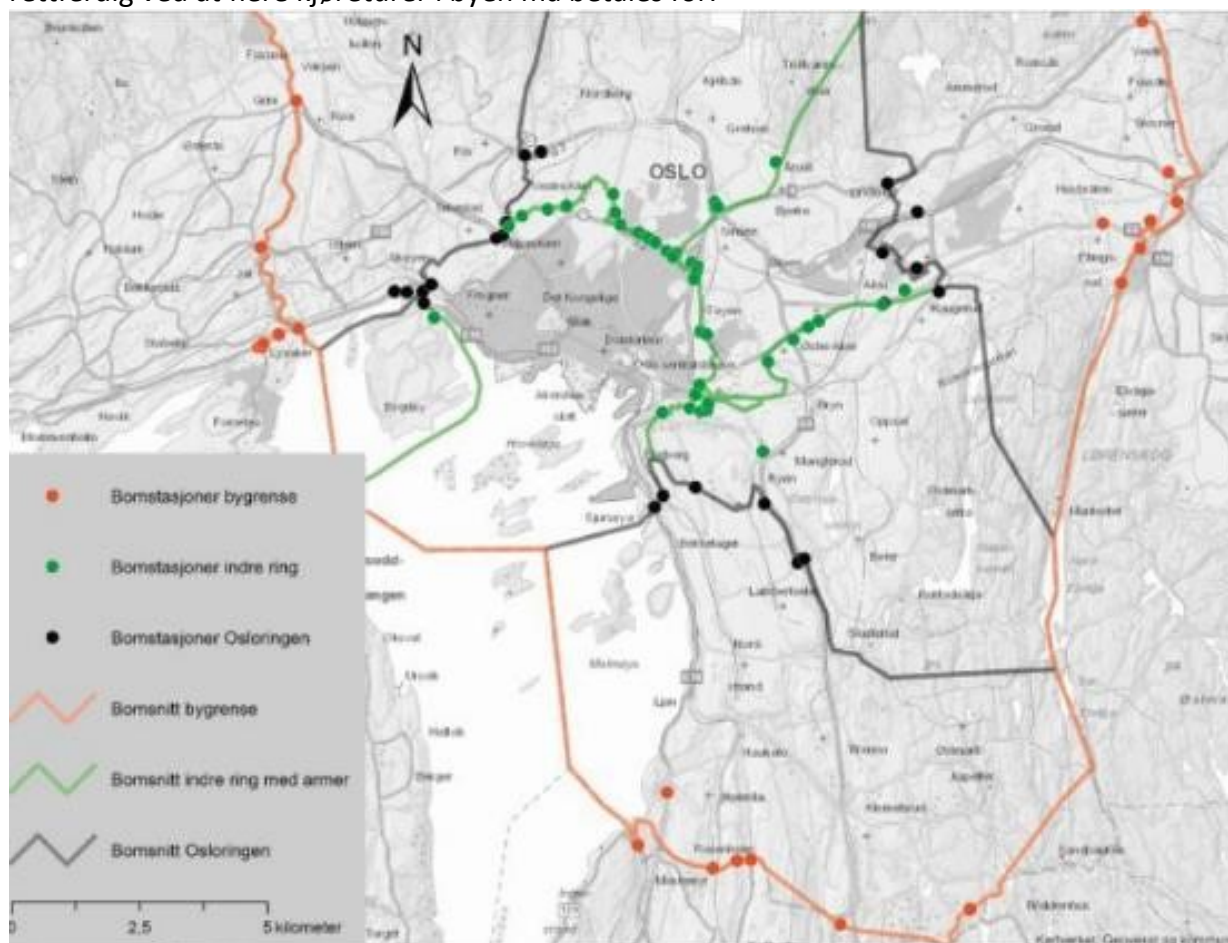
E. Eksempler på ulik fordeling av bomstasjoner i byer

Her er tre aktuelle eksempler fra byer hvor det pågår planlegging/bygging av AB:

- Eksempel E1: Oslo-området
- Eksempel E2: Nord-Jæren
- Eksempel E3: Fredrikstad

Eksempel E1: Oslo-området

I Oslo skal den eksisterende bomringen (som får toveis betaling) og bomstasjonene i Bærum ved Oslos vestgrense suppleres med bomstasjoner ved bygrensen i øst og sør, og med en indre bomring med tilknyttede bomsnitt som skal gjøre bompengebelastningen mer rettferdig ved at flere kjøreturer i byen må betales for:

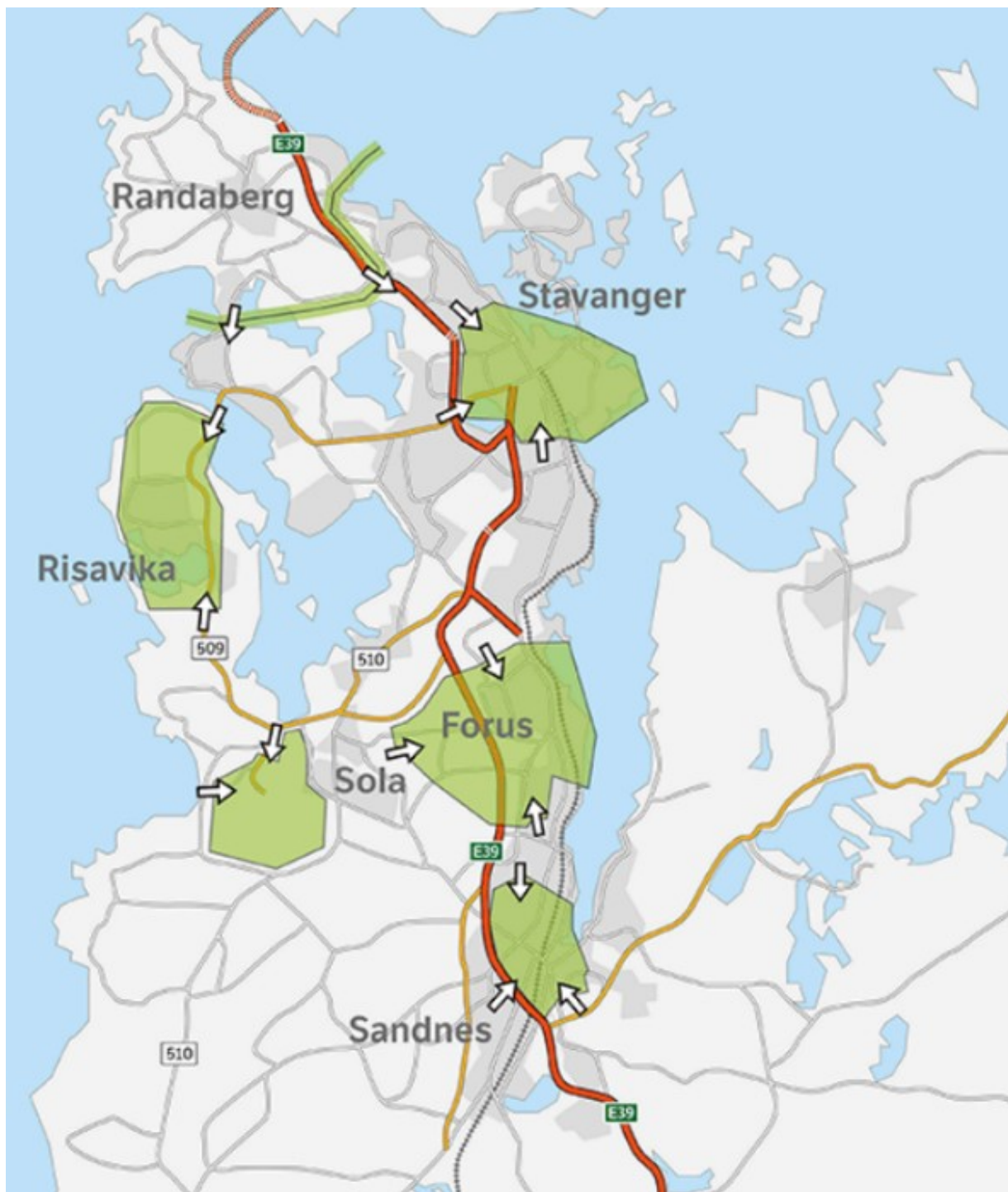


Som det fremgår av tegnforklaringen er det ulike takster og separate rabattordninger i de ulike delene av det nye systemet som øker fra 29 til 82 bomstasjoner/betalingsretninger, og takstsystemet kan bli endret.

I alternativ dC2 utgår takstskilt helt i bomstasjonene i Oslo.

Eksempel E2: Nord-Jæren

På kartet nedenfor ser vi hvordan bomstasjonene på Nord-Jæren er lokalisert i fem mindre lokale bomringer og et bomsnitt i nordvest.



Ved valg av alternativ dC2 vil vi foreslå at bare bomstasjonene på E39 og på rv. 13 inn mot Sandnes fra øst blir utstyrt med takstskilt, forutsatt at det er samme takst i alle bomstasjoner på Nord-Jæren.

Eksempel E3: Fredrikstad

AB 1: Mosseveien (fra Oslo)

AB 2: Fredrikstadbrua (fra Halden og fra Gamlebyen)

AB 3: Veumveien (forholdsvis lokal)

AB 4: Rolvsøyveien (fra Sarpsborg)

AB 5: Evjebekkveien (lokal)

AB 6: Tomteveien (lokal)

Her ser vi hvordan alle bomstasjonene i Fredrikstad inngår i en ytre ring, mens AB 1, AB 2 og kanskje AB 4 har mer preg av hovedinnfart til Fredrikstad enn de andre bomstasjonene og kan få taktskilt ved valg av kompromissalternativet dC2.