

SKUP 2002 – 18

Prosjekt: Bomtilsynet
Medarbeider: Trond Sundnes og Trond Viken
Publikasjon: VG
Publisert: Januar – juli 02
Medium: Avis
Tema:

Metoderapport til SKUP

Journalist: Trond Viken og Trond Sundnes

Tittel på prosjektet: Bomtilsynet

Hvor og når publisert: Artikkene er publisert i VG i perioden 08.01.02 – 16.07.02

[Når og hvordan kom arbeidet i gang?](#)

[Hva var den sentrale problemstillingen ved starten av prosjektet?](#)

[Organisering av arbeidet](#)

[Metode](#)

- [1\) Journalsøk](#)
- [2\) De engasjerte bomreisende](#)
- [3\) Organisasjoner](#)
- [4\) Tallene](#)
- [5\) Myndighetene](#)

[Saksfelt](#)

- [A\) Bommenes tyranni](#)
- [B\) Sedler – ikke gangbar mynt](#)
- [C\) Ikke mynt? Da blir det gebyr...](#)
- [D\) Forbrukervennligheten](#)
- [E\) Kun abonnement](#)
- [F\) Den \(u\)forståelige bompengebrauken](#)
- [G\) Kan du stole på bommen din?](#)

[Arbeidstid](#)

[Spesielle erfaringer](#)

[Konsekvenser](#)

Når og hvordan kom arbeidet i gang?

”Bomtilsynet” begynte med en beskjed fra vår avdelingssjef Brynjar Haukeli; - Dere skal lage folkelig samferdselstoff. Beskjeden kom i desember 2001. I januar 2002 var planen klekket ut. Vi skulle skrive om bompenger. Knappt noe er mer folkelig enn bompenger, og vi mente det måtte være mulig å sette et bredt søkelys på temaet.

Hva var den sentrale problemstillingen ved starten av prosjektet?

Stater håver hvert år inn milliarder av kroner i bompenger. Fra hver bilist tar de bare småbeløp – så små beløp at knapt noen orker å engasjere seg med annet enn et banneord til sidemannen når bommen passerer.

Vi ville finne spørsmålene, og prøve å gi svar.

Vår umiddelbare problemstilling var forbrukervennligheten til en bomstasjon. Hvordan opplever nordmenn å kjøre gjennom bommen, og hvordan blir bomselskapene sin drift regulert og kontrollert?

Organisering av arbeidet

VGs bomtilsyn besto av journalistene Trond Sundnes og Trond Viken. Før serien startet presenterte vi ideene og finslipte dem i møter med nyhetsleder og reportasjesjef. Vi fordelte oppgavene med datainnhenting mellom oss og samlet inn mesteparten av dokumentasjonen før vi bearbeidet dataene til nyhetssaker. I perioden da vi jobbet med bomtilsynet var vi fristilt fra øvrig arbeid i redaksjonen. Vi hadde våre egne morgenmøter hvor vi planla den løpende jobbingen med prosjektet.

Metode

Vi gikk bredt ut for å belyse alle sider av bompengefinansiering og -innkreving. Dette var noen av metodene vi tok i bruk:

1) Journalsøk

Sentralt i dette var omfattende journalsøk - både elektronisk og manuelt i Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Justis- og politidepartementet, samt flere berørte norske kommuner. Vi jaktet på konfliktområder og var spesielt interessert i juridiske betenkeligheter rundt bompengeinnkreving og måten det blir gjort på.

2) De engasjerte bomreisende:

Gode og nyttige kilder fant vi blant alle dem som har engasjert seg sterkt i kampen mot bompenger. Flere steder i landet er det opprettet aksjonsgrupper som viste seg å ha inngående kunnskap om bompengesystemer og innkrevingen rundt dem. Vi startet med å finne gode eksempler på hvordan et stivbeint byråkrati overkjører mannen i bom-gata. Vi tok en rekke telefoner og oppsøkte personer som bodde i området rundt bomstasjonene i Østfold. Vi sjekket også avisarkiver i lokalavisene i Moss og Askim for å finne folk som hadde hatt problemer med de nye bommene i Østfold. Vi reiste mye rundt i landet for å snakke med folk. I tillegg til i Østfold var vi både på Jæren i Rogaland, i Sør-Trøndelag og i Nord-Norge, nærmere bestemt Hammerfest.

Side 3

Det var få som hadde forståelse for at de skal betale både bompenger og årsavgift for bilen. Vi brukte et par formiddager til å snakke med folk i bommen – blant annet på Nord-Jæren for å høre hva som gjorde dem så forbannet. Samtalene ga oss ideen til en sak der vi så nærmere på hvordan fattige Sverige organiserer veiutbyggingen. Ved å fortelle om det bomløse landet med gratis bilferger og bedre veier enn oss, visste vi at reaksjonene ville bli mange og sterke. Denne saken genererte blant annet flere tips som førte til gode oppfølgingssaker.

3) Organisasjoner:

Interesseorganisasjonen NAF var også behjelpelig med å fremskaffe nyttig bakgrunnsmateriale. Det samme var økonomer ved Transportøkonomisk institutt (TØI), som foretar trafikkberegninger på oppdrag for Samferdselsdepartementet.

4) Tallene:

Dokumentasjonen vi samlet inn, besto i stor grad av tungt tallmateriale. Vi hentet inn tallinformasjon fra Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og fra hvert enkelt bomselskap i hele landet. I mange tilfeller var informasjonen ikke elektronisk tilgjengelig, og måtte systemiseres manuelt. Vi bearbeidet dataene i MS Excel, noe som gjorde det mulig å gi en komplett oversikt over hvor mye du må betale i alle aktive bomstasjoner og bomringer i Norge.

5) Myndighetene:

Journalsøk i Vegdirektoratet avdekket at vi ikke kunne finne noen som hadde fått medhold i klagesakene om bompenger. Et lengre møte med saksbehandler Elin Woxen i Vegdirektoratet bekreftet mistanken: De siste tre årene hadde hun avslått samtlige søknader om dispensasjon fra å betale bompenger. Hun var villig til å fortelle åpent om hvordan jobben hennes i stor grad besto i å bruke nei-stempelet.

Saksfelt

Vi fikk etter hvert et godt bilde av hvordan nordmenn forholdt seg til bompengene, og begynte å jobbe konkret opp mot noen saksfelt. I det følgende vil vi kort gjøre rede for hvordan vi jobbet.

A) Bommenes tyranni

Snart kommer det en bom til en vei nær deg...

Mange nordmenn har opplevd å få en bom i sitt nærområde. Men få har opplevd å få bommen i hagen! Vi fikk flere tips om slike tilfeller, og fant det sprøeste av dem alle gjennom søk i lokalaviser i Østfold. Småbarnsmoren Eva måtte betale 30 kroner hver gang hun hentet posten fordi den nye bomstasjonen som skulle hindre ”lekkasje” var plassert ved huset hennes. Etter hvert som vi jobbet med denne saken ”spredte ryktet seg”, og vi fikk flere titalls telefoner fra personer som følte seg maktesløse. Vi nøyde oss ikke med å skrive om saken, med gikk på både Stortinget og regjeringen. Statssekretær Arnfinn Ellingsen i Samferdselsdepartementet lovte å se på saken, og i april ordnet det seg for Eva og 21 andre innbyggere på Kambo.

B) Sedler – ikke gangbar mynt

Hva hadde skjedd dersom en norsk butikk hadde nektet å motta sedler?

Sannsynligvis ville butikken blitt stengt ganske raskt. Men ingen har påpekt galskapen i å nekte nordmenn å betale med sedler i landets 59 hel-automatiske bommer. Det vil si veier der det ikke er mulig å betale manuelt.

Vi søkte på nettet etter relaterte saker og fant et leserinnlegg i Stavanger Aftenblad. En ung mann hadde åpenbart satt seg inn i saken, og mente han ut i fra sin lovforståelse kunne påvise at dette var lovbrudd. Dataingeniøren Øyvind Kaurstad hadde blitt ledd av lokalt, og Stavanger Aftenblad hadde ikke viet ham mye oppmerksomhet for sin hobbyvirksomhet. Vi reiste til Stavanger og gjennomgikk saken med ham. Konklusjonen var klar og juridisk enkel: Det er i strid med sentralbankloven å drive butikk uten å ta imot begge de tvungne betalingsmidlene: mynter og sedler. Allerede på flyplassen på vei tilbake fra Stavanger ringte vi Henning Jakhelln, professor i offentlig rett ved Universitetet i Oslo. Han sa seg umiddelbart enig, og lofte å levere en juridisk betenkning på saken neste dag.

Samtidig gjennomførte vi journalsøk og et titalls samtaler med fagpersoner og saksbehandlere. Arbeidet viste at vi var på rett vei: Justisdepartementet hadde siden oktober i 2001 jobbet i skjul med å utrede lovligheten av bompengene i Norge. Men konklusjonen hadde uteblitt.

Henning Jakhelln mente bommene måtte stenges inntil automatene kunne ta imot sedler. Dersom ikke bomselskapene kunne bevise at bilistene var helt uten penger, måtte de anta at de hadde sedler og ikke kunne gjøre opp for seg med lovlig betalingsmiddel.

C) Ikke mynt? Da blir det gebyr...

*Synes du **bompenger** er dyrt? Vent til du hører hva **bomselskapene** tar i girogebyr dersom du ikke har med deg penger . .*

Den naturlige oppfølgingen til saken om de helautomatiske bomstasjonene ble gebyrene. Vi ville finne ut hvor mye de ulike bomselskapene tar dersom du ikke kan betale for deg. Møre og Romsdal Fylkesbåtar, som driver innkrevingen av penger i Ålesund tok 50 kroner i gebyr. En telefonrunde til samtlige bomselskaper viste at det var enorm variasjon i størrelsen på gebyrene. Enkelte selskaper tok ikke gebyr i det hele tatt.

Vi skaffet oss tilgang til Statens Vegvesen sin egen håndbok med retningslinjer for bompengene. Den viste at maksimal-gebyret man kunne legge på var 30 kroner, og Møre og Romsdal var dermed blant selskapene som brøt retningslinjene. Vegdirektoratet påla etter dette alle selskaper å innrette seg etter gjeldende retningslinjer.

D) Forbrukervennligheten

For enkelte spiller det liten rolle om de kan betale med seddel eller mynt. De får ikke gjort opp for seg uansett.

I kjølvannet av sakene om betalingsmidler fikk vi flere telefoner fra bevegelseshemmede. De forklarte at de helst unngår å kjøre veier der det kreves bompenger fordi de ikke greier å gjøre opp for seg.

- Det hjelper ikke om jeg legger all godvilje i hele verden til: Jeg vil aldri kunne klare å putte mynter på denne maskinen, sier Gunnar Buvik, leder i Norges Handikapforbund.

Problemet var bom-automatene der du skal putte penger inn i en liten sprekk.

Saken lot seg enkelt løse ved en telefon til Samferdselsdepartementet som nå var særdeles klar over VGs fokus på bommer.

- Kjør på rødt, var statssekretær Arnfinn Ellingsens budskap til de funksjonshemmede. Forutsetningen var at de etterpå ringte bomselskapet og fortalte hvorfor de hadde gjort det.

E) Kun abonnement

Plutselig står du der på veien. Du har ett alternativ; du må kjøre gjennom på abonnement – uten abonnementsbrikke.

Det høres sprøtt ut, og vi trodde faktisk ikke på historien selv, før vi så det med selvsyn. På Jæren hadde Statens Vegvesen godkjent at en vei kun var kjørbar for personer med abonnementsbrikke. Skulle du kjøre veien på Forus hjalp det ikke engang med mynt. Og veien var så smal at du heller ikke kunne snu når du først hadde kommet til bommen. Driftsleder for bompengoordningen på Nord-Jæren, Edvin Lundgren, innrømmet at bommen var spesiell, men mente den må være lovlig så lenge den var godkjent av Statens vegvesen. Statens Vegvesen mente også at den måtte være godkjent, slev om du ble ilagt straffegebyr dersom du passerte. Vi kontaktet lederen av det lokale Forbrukerrådet, som hadde ventet på en anledning til å få gjort noe med bompengoordningen på Jæren. Hun var så irritert at hun på eget initiativ ville politianmelde Statens Vegvesen for å sperre en vei for fri ferdsel. Den morsomme situasjonen oppstod da Inger Johanne Raugstad stod på politihuset og mobiltelefonen ringte:
— Ikke politianmeld oss. Vi åpner bommen for fri ferdsel, sa Gunnar Eiterjord fra Statens vegvesen.

F) Den (u)forståelige bompengebrauken

Det koster å drive de norske bomstasjonene. Nærmere bestemt 2 milliarder kroner årlig. Hvert år offentliggjør Statens Vegvesen tall som viser hvor mye vi betaler inn i bompenger. Men vi får ikke vite hvor mye det koster å drive bomstasjonene. Vi tok utgangspunkt i de innrapporterte tallene og ringte deretter rundt til de største bomselskapene og ba om driftskostandene. I snitt brukte de i 2001 10,5 prosent av de innkrevde bompengene til egen drift.

G) Kan du stole på bommen din?

Det elektroniske klippekortet blir tomt for fort.

Et av delprosjektene i bomtilsynet var en nysgjerrig mistanke om at autopass-registreringen ikke nødvendigvis alltid var korrekt. Vi snakket med dataeksperter som støttet oss i teorien om at det foreligger en viss risiko for registreringsfeil når omfanget blir så stort. Vi jobbet lenge med saken, men klarte ikke å dokumentere mistanken før vi til slutt kom i kontakt med en flittig bombruker i Moss. Mannen kunne dokumentere at han var blitt belastet doble klipp en rekke ganger i E6-bommen. Utskriften fra bomselskapene viste systematisk dobbeltbelastning. Både bompengeselskapet og programvareleverandøren mente forholdet ikke kunne stemme. En time senere konkluderte alle parter med at det umulige hadde skjedd, og at sannsynligvis flere tusen bilister var rammet. VGs avsløring førte til at Østfold bompengeselskap måtte betale tilbake nesten 100.000 kroner til rundlurte abonnenter. Flere andre bompengeselskaper gransket seg selv etter denne saken, men så langt er det bare Østfold bompengeselskap som har betalt tilbake penger.

Arbeidstid

Planleggingen av VGs bomtilsyn startet i desember 2001. Flere idemøter senere startet selve arbeidet. Begge journalistene jobbet fulltid med prosjektet i en måned. Redaksjonsledelsen ga oss den tid vi trengte. I tillegg fikk vi mye gravehjelp fra gode kolleger på VGs tekstarkiv. Tett opptil publisering – og hele tiden mens serien pågikk – ble det også mye jobbing på kvelder og i helger.

Spesielle erfaringer

Fra den dagen vi startet publiseringen, gikk de neste tre ukene i stor grad med på å snakke med opprørte lesere og andre tipsere. Vi mottok flere titalls E-post hver dag. Responsen var uventet, gledelig stor. Tilbakemeldingene tok mye av vår arbeids- og fritid. Mange av tipsene genererte nye saker som vi la inn i serien underveis.

Siden utgangspunktet for serien var å drive undersøkende journalistikk om noe som angår folk flest, brukte vi mye tid på å treffe folket i språket. Vi brukte humor som et språklig virkemiddel for å folkeliggjøre alvoret. Noen eksempler på dette, er alle variantene av ordet ”bom” i sakene: Helbom, klage-boom, bomtrim, bomfelle, bom fast, (b)ombygge, bomtur og bomalarm.

Det som slo oss var at flere lokal- og regionalaviser satt med tips til virkelig gode saker som de ikke hadde gjort noe med. De så ikke sakene, eller valgte bevisst å ikke gjøre noe med dem. Det beste eksempelet her er dataingeniøren Øyvind Kaurstad, som ble ledd av lokalt. Stavanger Aftenblad hadde ikke viet ham mye oppmerksomhet. Andre medier hang seg på VGs bomavsløringer, men først da departementet kom inn i saken. NRK var imidlertid med dag en, og fulgte sakene våre hele veien.

Konsekvenser

** Alle norske bomselskaper ble pålagt å fjerne tilleggsavgiften de krevde for personer som ikke kunne gjøre opp for seg i bomringen.

** Samferdselsdepartementet påla bomselskapene å la funksjonshemmede kjøre på rødt.

** Den helautomatiske bommen på Forus ble åpnet for fri ferdsel.

** Samtlige bomselskaper ble pålagt å følge Vegdirektoratets retningslinjer for gebyrbelastning. Bl.a. har Møre og Romsdal Fylkesbåtar blitt pålagt å senke sitt ulovlige gebyr fra 50 til 30 kroner.

** Vegdirektoratet gav medhold i bom-klagen fra 21 husstander på Kambo i Østfold. En historisk avgjørelse som vil få følger for en rekke uheldige nordmenn med bominnkreving ”i hagen”.

** Østfold bompengeselskap betalte tilbake 100.000 kroner til kunder som var belastet doble elektroniske klipp ved passering. De var eneste selskap som tilbakebetalte penger til kundene som hadde blitt avkrevd dobbelt opp over lang tid.

Side 7

Oslo, 18. januar 2003

Trond Sundnes

Trond Viken

Vedlegg: Excel-oversikt over artiklene som ble publisert i VG.