

## Vegprising som del av en effektiv bytransportpolitikk - eksempel fra Norge

v/avdelingsdirektør Tore Raasok,  
Samferdselsdepartementet, Oslo

### INNLEDNING

- De største byområdene i Norge (særlig Osloområdet) har til dels betydelige problemer knyttet til transport
- Problemene er komplekse og krever et sett av virkemidler for å kunne bli løst på en tilfredsstillende måte
- Disposisjon for innlegget
  - Generelt om bypolitikk
  - Ny politikk om vegprising
  - Muligheter for lokal tilslutning
  - Virkninger av vegprising
  - Avsluttende merknader

### TRANSPORTPOLITIKK FOR DE STØRRE BYOMRÅDENE

I Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 er det lagt opp til å styrke utviklingen av et effektivt, miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem i byområdene ved å:

- Bedre vilkårene for utbygging og drift av en attraktiv kollektivtransport
- Bedre hovedvegnettet der dette bedrer framkommelighet og reduserer trafikkulykker og miljøbelastning
- Legge til rette for bruk av trafikkregulerende tiltak
  - parkeringsregulering
  - tidsdifferensierte bompenger, jf. bompengeringen i Trondheim
  - **ny politikk om vegprising**

- Videreutvikle grunnlaget for strategisk areal- og transportplaner
- Prøve ut alternative modeller for transportsystemenes forvaltningsorganisering i storbyområder
- Bidra til utvikling av effektive godsknutepunkter som ikke medfører unødig belastning på byens andre funksjoner
- Følge opp tiltak for å redusere luftforurensning og støyproblemer.

## **NY POLITIKK OM VEGPRISING**

- Formålet med vegprising skal være trafikkregulering
- Vegprising og bompengefinansiering skal ikke brukes samtidig i samme område
- Et forslag om vegprising må baseres på grundige vurderinger og inngå i en større transportpolitisk helhet i det aktuelle byområdet
- Vegprising skal tas i bruk som et supplement til dagens drivstoffavgifter
- Det skal som en hovedregel kreves tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner
- Kostnadene ved etablering og drift av vegprising skal dekkes av inntektene. Nettoinntektene skal fordeles mellom staten og kommunesektoren med 50 pst. på hver
- Nettoinntektene skal øremerkes transportformål i det berørte området
- Det skal utformes forskrifter om takstfastsettelse, tilleggsavgift og fordeling av nettoinntekter.

## **MULIGHETER FOR LOKAL TILSLUTNING**

- Ingen klart uttrykt lokal interesse for vegprising hittil, men
- den nye politikken er i betydelig grad utformet med sikte på å gi incentiver til å ta det i bruk, jf. at kommunesektoren får beholde 50 % av inntektene og at alle inntektene skal øremerkes lokale transportformål, herunder drift av kollektivtrafikk

- uheldige fordelingsmessige virkninger brukes ofte som et argument mot vegprising. Det er generelt sett ikke dekning for å bruke dette argumentet mot vegprising
- mulighetene for å ta i bruk vegprising kan legge grunnlaget for et mer helhetlig og forpliktende transportpolitisk samarbeid mellom forvaltningsnivåene i de aktuelle byområdene.
- 

## **VIRKNINGER AV VEGPRISING**

- Vegprising virker, men
- størrelsen på virkningen vil selvsagt variere med bl.a. takstnivå, takstsystem og hva slags politikk som ellers føres i det aktuelle området
- inntektene kan gi grunnlag for å styrke alternative transportmåter
- langtidseffektene vil være sterkere enn korttidseffektene
- vegprising er effektivt der det er reelle trafikale problemer
- vanskelig å begrense biltrafikken uten vegprising
- det finnes ingen "lure" (billige) måter å oppnå en gitt trafikal forbedring i et byområde.

## **AVSLUTTENDE MERKNADER**

- Vegprising kan legge grunnlaget for en bedre og mer helhetlig transportpolitikk i de største byområdene
- Vanskelig å begrense vegtrafikken uten vegprising
- Realisering vil kreve en god og forpliktende dialog mellom lokale og sentrale myndigheter
- I Norge kan vi bruke "mellomløsninger" med tidsdifferensierte bompenger innenfor dagens bompenger, jf. takstutforming i Trondheim.