



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kvifor brukaravgifter i byområda?

Sentrale politiske mål med dette verkemiddelet

Av statssekretær Steinulf Tungesvik (Sp)

Samferdselsdepartementet

4. April 2006

Ulike hovudutfordringar - By og distrikt

- Distrikt
 - Korte ned avstandar
 - Betre kvaliteten på vegnettet
 - Auke trafikktryggleiken
 - Fjerne rasfarlege strekningar
- By
 - Redusere køar og betre trafikkflyt, spesielt for nyttetrafikken.
 - Mindre lokal luftforureining
 - Mindre støy
 - Redusere barrierane trafikken skapar for folks aktivitet og trivsel i byane



Ulike løysingar – By og distrikt

- Distrikt
 - Utbetring av eksisterande eller bygging av ny infrastruktur som erstattar ferjer og gamal infrastruktur
 - Finansiering gjennom løyvingar over statsbudsjettet og bompengar
- By
 - Utbetring av eksisterande veginfrastruktur, investering i ny veg og kollektiv infrastruktur og eit betre kollektivtilbod
 - Finansiering gjennom løyvingar over statsbudsjettet, bomringar eller vegprising
 - Tiltak som dempar bilbruken, t.d. parkeringsrestriksjonar og samordna transport- og arealpolitikk
- Det er naudsynt med ein heilskapleg og differensiert bruk av virkemiddel

Vegtrafikk har ein kostnad

- Køar tar tid og aukar miljøutsleppa frå transport
- Arealbruk – vegar tar plass og trafikk fortrengjer anna aktivitet langs
- Lokal luftforureining er et stort problem i byane
- Klimautsleppa må ned: bytrafikken ei kjelde til auka utslepp
- Støy frå vegtrafikk er ei kjelde til mindre trivsel i byane
- Ulukker

Dette er fakta!

Vegtrafikk er nyttig

- Individuelle transportbehov
 - Komme seg til arbeid og skule
 - Fritidsaktivitetar
 - Besøke slekt og vener
 - Innkjøp
 - Leverer og hente barn
- Yrkes-/næringstrafikk
 - Fleksible og effektive godstransportar
 - Effektiv varedistribusjon
 - Fleksible tenestereiser

Dette er fakta!

Korleis handtera utfordringane i byane?

- Balansert utbygging av infrastruktur for veg, jernbane og kollektivtrafikk
- Kutt i jernbane øydelegg for vegtrafikken
- Ein arealpolitikk som på lang sikt byggjer opp under kollektivtilbodet
- Betre kollektivtilbod, også jernbane
- Restriktive tiltak overfor biltrafikken
 - Parkringsrestriksjonar
 - Tidsdifferensierte brukaravgifter

Mange verkemiddel og delt ansvar

- Staten
 - Overordna mål for utvikling av samferdselssektoren
 - Investering og drift av stamvegar og riksvegar
 - Investering og drift av jernbaneinfrastruktur
 - Kjøp av persontransport på jernbane
- Fylka/Oslo kommune
 - Investering og drift av fylkesvegar
 - Kjøp av lokal kollektivtransport
 - Prioritering av investering og drift øvrige riksvegar
- Kommunane
 - Parkeringspolitikk
 - Arealplanlegging
 - Kommunale vegar



Foto: Mikael Ullén

Motstanden mot rushtidsbom var stor i forkant, men resultatene er svært gode så langt, med opp mot 25 prosent økning av kollektivreiser i rushtiden.

Brukaravgifter kan gi lågare kostnader og auka nytte

- For låg pris på ei vare fører til større etterspurnad enn det som er lønsamt å produsere
 - Bilistane tar ikkje omsyn til at dei aukar tidsbruken for andre bilistar
- Vegprising eller tilsvarande tidsdifferensiert bruksavgift vil
 - Redusere køane og tidsbruken i trafikken
 - Auke konkurransekrafta for alternative transportformar: gang, sykkel, kameratkjøring, kollektivtrafikk.
 - Skaffe finansiering til drift av eit betre kollektivtilbod.
 - Skaffe finansiering til nødvendig investering og drift av infrastruktur for: gang og sykkel, kollektivtrafikk og veg
- Naudsynt med gulrot og pisk - røymsler frå London og Stockholm