



Høring i Transport- og kommunikasjonskomiteen, Representantforslag 35 S (2018-2019) om vegprising

MA – Rusfri Trafikk er en landsomfattende, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafikksikkerhet.

Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli hardt skadd som følge av ruspåvirket kjøring – Nullvisjonen.

Vi viser til høring i forbindelse med representantforslag 35 S (2018-2019) fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leirtrø om å utrede vegprising til erstatning for dagens bompenger og andre driftsrelaterte bilavgifter.

MA – Rusfri Trafikk støtter forslaget om en slik utredning. Vegprising gir mulighet til å begrense problemene som trafikk skaper knyttet til trafikksikkerhet, miljø og kø på en langt mer effektiv måte enn dagens bil- og bomavgifter.

Vegprising kan være et kraftfullt og samfunnsøkonomisk effektivt virkemiddel for å regulere trafikkmengden og sammensetningen av trafikken. Når kjøring blir dyrere, vil trafikantene med enkel tilgang til alternative transportformer være de første til å gjøre tilpassninger. Ønsker man flere over på kollektivtransport vil neste steg være å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for flere. Samtidig som en kan tillate seg økt vegprising i disse områdene, mens vegprisen holdes lavere i områder hvor en ikke klare å opprettholde et adekvat kollektivtilbud. Slik kan vi få ned kø- og miljøkostnadene på effektivt vis. Som forslagstillerne påpeker så vil vegprising være en mer rettferdig og treffsikker avgift ved at den enkelte fører betaler pr. kjørte kilometer. I vårt høringsvar vil vi se spesielt på trafikksikkerhetsaspektet ved vurdering av vegprising.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet må være et av kriteriene når en vurderer vegprising. En kan lett se for seg et system som gjør at trafikksikkerhetsnyten av enkelttiltak blir bakt inn i prisen for bruk av vegen. Generelt kan en si at med økt trafikkvolum øker antall ulykker. Dersom det overordnede målet er å få ned miljøutslipp og støy, ved å sette prisen så høy at en reduserer trafikkvolumet, vil en annen konsekvens kunne være færre trafikkulykker. Riktig bruk av vegprising fører til at støy og utslipp reduseres, og kan ved rett bruk også føre til økt trafikksikkerhet

Nullvisjonen innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i tilknytning til transportvirksomhet. I NTP 2018-2029 er det fastsatt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, hvilket er under halvparten av registrert antall i 2017. Dette er et høyt ambisjonsnivå, som innebærer en rask progresjon i retning av nullvisjonen. Men dette innebærer samtidig at hensynet til trafikksikkerhet alltid må veie tungt ved gjennomføring av tiltak, også når det gjelder tiltak som påvirker trafikkstrømmene.

Et mye brukt eksempel er nytten av vegbelysning på en bestemt strekning. En opplyst vegstrekning vil gi lavere brukskostnader for førerne og for samfunnet, enn om en ikke setter opp veglys på strekningen, da strekningen uten veglys vil ha en større ulykkesrisiko. På denne måten kan en motivere trafikantene til å etterspørre trafikksikkerhetstiltak som koster mindre enn ulykkeskostnadene man sparer ved tiltakene. Et slikt system vil også oppmuntre



trafikanterne til å velge de sikreste vegene. Bruk av vegprising til en slik belønning av sikker atferd kan være svært effektivt. I dag er det ofte de sikreste vegene som er bompengebelagt, mens det eldre vegnettet ikke er det. Ved et dynamisk vegprisingssystem kan en se for seg at det blir rimligere å kjøre på den sikre vegen, kontra den trafikk farlige. Kostnadene ved investeringstiltak må selvsagt fordeles over flere år for å unngå store sprang i priser. Etter hvert som en veg blir sikrere, vil betalingen for å kjøre der dermed synke, siden ulykkeskostnadene blir lavere. (TØI-rapport 1605/2017).

Andre tiltak

Lokalt har vi til nå hatt vegprising gjennom en eller flere bomringer. Men for å få vegprisingen på et nasjonalt nivå må vi benytte oss av satellitt-basert teknologi, for eksempel kan det foregå gjennom GPS-teknologi. Med slik teknologi kan man lettere legge en vegpris på bruksomfang, istedenfor bare passering av en bomring. Norge kan nå gå foran og vise veg for et vegprisingssystem som både er rettferdig og mest mulig miljøvennlig, gjennom for eksempel å kunne styre lavutslippsoner på en god måte.

Stort sett vil det være slik at jo mer «treffsikker» prising av vegtrafikken en legger opp til, desto høyere blir systemkostnadene. Derfor er det viktig at det legges opp til nytte-kostnads analyser for ulike systemløsninger. En slik utredning må inneholde kostnadene ved å etablere og operere systemet, personvern, standardisering av teknologi, rettferdighet og fordelingsvirkninger og eventuelle ulemper for trafikantene.

Det er viktig at en slik utredning sees i sammenheng med andre tiltak, som del av en samlet transportpolitisk strategi. En av hensiktene med vegprising er nettopp å endre folks reiseadferd, både på kort og lang sikt. Dette vil få konsekvenser for tilgangen til kollektivtransportreiser og det kan påvirke lønnsomheten av for eksempel vegutbyggingsprosjekter. Vegprising gir i tillegg offentlige inntekter, både direkte fra vegbetalingen og indirekte ved at kollektivtransporten får høyere brukerdekning.

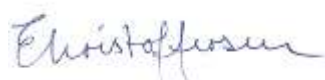
Det er viktig at en utredning diskuterer målet med et slikt system, da det vil påvirke den samordnede areal- og transportplanleggingen så som ulike former for fysisk trafikkregulering, mulig begrensning i parkeringstilbudet og utvikling av rutetilbudet for kollektivtransporten.

Avgifter

Det er og viktig at utredningen tar for seg hele avgiftssystemet knyttet til transportrelaterte avgifter, så som engangsavgift, drivstoffavgift og trafikkforsikringsavgift. Særlig viktig er det å utrede dette om vi får et nasjonalt vegprisingssystem som inkluderer en miljødifferensiert prisstruktur.

Det er viktig at utredningen er så konkret som mulig med klare formuleringer av mål og hensikt. Vi minner i denne sammenheng om Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (s. 67) hvor det står følgende: «Regjeringen vil i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafikksikkerhetsaspektet».

Med vennlig hilsen
MA – Rusfri Trafikk



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær



Anne Beate Budalen
Rådgiver trafikksikkerhet