



Opplysningsrådet for Veitrafikken  
Jernbanetorget 4A  
0154 OSLO

Samferdselsdepartementet

Oslo, 15.12.2016

## ***Høring: om endringer i Veglova og Vegtrafikkloven datert 27.10.2016***

### **Helsen først**

OFV er opptatt av innbyggernes helse. På enkelte dager kan forurensingen være så høy enkelte steder at barn med astma og bronkitt og voksne med hjerte- eller luftveislidelser bør holde seg inne. Vi mener at det er et viktig prinsipp at mennesker skal kunne bevege seg fritt, og at forurensing ikke skal begrense dette.

### **Ett lappeteppesystem**

OFV reagerer likevel på at tre høringer, to om lavutslippssoner, og dette som omtaler tilstøtende tema, sendes ut på kort tid uten at virkningene av disse drøftes i sammenheng. OFV vil advare mot at det som en følge av dette utvikler seg et lappeteppe av avgiftsordninger for lavutslippssoner, miljødifferensierte satser i bomringene og fortsatt bruk bompenger som finansieringskilde for vei- og kollektivprosjekter, uten at disse tiltakene vurderes samlet. Strakstiltak og permanente tiltak sammenblandes i de ulike høringene.

OFV har forståelse for at strakstiltak mot forurensning er nødvendig, men vi mener at dette ikke må gå på bekostning av helheten i systemet. Samferdselsdepartementet, regjering og Storting gir med de beslutningene det nå legges opp til, fra seg muligheten til å innføre nasjonale kriterier, og begrenser dermed egen mulighet til å kunne styre utviklingen i avgiftssystemet for bruk av bil. Dette viktige ansvaret overlates til kommunale myndigheter. OFV er bekymret over at dette vil føre til forskjeller i tilbud og tiltak i ulike deler av landet, noe som vil fjerne eller redusere muligheten til å innføre gode, nasjonale systemer som ivaretar de intensjonene som forslagene ønsker å oppfylle. Ved å tillate ulike systemer i hver enkelt kommune, vil det bli vanskelig å innføre et nasjonalt veipringsystem i Norge.

Ett eksempel på hvordan dette kan utvikle seg, kan tas fra Kristiansandsområdet. Det planlegges åtte nye bommer og en 50 prosent økning i bomsatsene i Kristiansand. Samtidig jobbes det med store veiprojekter på Sørlandet, på E 18, E 39, ny Kjevik-vei og ny riksvei 9, som også legger opp til å finansiere deler av utbyggingen ved å kreve inn bompenger. Siden bompengene opprettes av ulike myndigheter og med ulik begrunnelse, sees de ikke i sammenheng.

OFV mener videre at det i det pågående lov- og forskriftsarbeidet mangler konsekvensutredninger. Hva tiltakene har å si for bilister, for finansiering av infrastruktur, og for samfunnet, drøftes ikke. Vi ser ingen drøfting av et tak på antall ganger bilistene skal betale avgift for å kjøre på den samme veien i en gitt periode, eller hvor stor avgiftsøkning som er nødvendig for å nå målsettingene, selv ikke på et generelt grunnlag. Dermed blir det umulig å ta stilling til hvilken totalavgift hver enkelt bilist blir stilt overfor. Det gjør at det både

for veibrukerne og for myndighetene blir vanskelig å få oversikt over konsekvensene av de foreslåtte systemendringene. OFV kan heller ikke se at klima- og miljøvirkningene er godt nok dokumentert. Vi lurer på om dette samlet sett kan være i tråd med utredningsinstruksen.

### **Køprising, bompenger og bomsnitt**

Lovforslaget åpner for å innføre avvisende tiltak begrunnet i miljøutfordringen og arealproblematikk gjennom økte og differensierte bompenger. OFV mener det er feil vei å gå. Formålet med de eksisterende bomsnittene, både i og utenfor byene har først og fremst vært å få inn penger til investering i veinprosjekter, ikke som et tiltak som avviser trafikk. Tanken ved innføringen var at midlene skulle gi nytteverdi for brukerne ved investeringer i vei. Senere ble det utvidet til også å omfatte kollektivtrafikkinvesteringer og drift. I Oslo er for eksempel bomringen begrunnet i Oslopakkene og skal nå finansiere prosjektene i Oslopakke 3. Bomsnittene – selve bomstasjonspunktene - er satt opp for å inndrive mest mulig penger.

Bomsnittene er altså i utgangspunktet ikke satt opp for å avvise trafikk. Dersom det skal være formålet, må snittene settes helt andre steder enn der bommene er i dag. For å sikre bedre luftkvalitet i de områdene i Oslo der luften er for dårlig, er selve ideen å avvise så mye biltrafikk som mulig. Det betyr for eksempel at bomsnitt må flyttes fra gjennomfartsårene E18, E6 og riksvei 4 og plasseres tett på Majorstuen, ved nedkjøringen fra Storo-området, Helsefyrt og Østensjø for å nevne noe. Slik kan man avvise trafikk inn mot sentrum, og begrense biltrafikken der forurensingen oppstår. Samtidig sikrer man at gjennomfartstrafikken, som i Oslo ikke har alternative veier utenom byen, ikke blir berørt.

Hvis bomringen skal benyttes til andre formål enn i dag, som å redusere utslippene fra veitrafikken, må hensikten endres og bomringen flyttes for å sikre optimal effekt. Slik OFV forstår det, er det ikke foretatt utredningsarbeid om optimal plassering av bomsnittene dersom formålet med bomringen endres i lovverket. Tiltak som her er beskrevet for Oslo vil også være gyldig for andre byer der luftkvaliteten skal bedres gjennom bruk av bomringer med trafikkavvisende effekt.

Allikevel vil ikke dette virkemidlet være det mest treffsikre etter OFVs mening.

### **Veipricing som virkemiddel**

OFV ønsker i stedet for endringene i vegloven og veitrafikkloven som nå er på høring, en utredning om dynamisk veipricing for persontransport og næringstransport. Et slikt veipricingssystem er det beste og kanskje eneste virkemiddelet som sikrer gjennomføring av prinsippet om at den som forurenser skal betale. Teknologisk er dette mulig i dag. OFV er også kjent med at det gjøres forsøk med en teknologisk løsning i et samarbeidsprosjekt mellom Volvo, Scania og Statens Vegvesen.

Dynamisk veipricing er et satellittbasert system der brukeren eksempelvis kan ha en GNSS-brikke i kjøretøyet, ikke ulik dagens bombrikke. En skjerm i bilen vil kunne vise både priser og (miljø)fartsgrenser avhengig av hvor og når bilisten kjører, om det er mye eller lite trafikk og hvor mye kjøretøyet forurenser. Systemet differensierer etter når på dagen man bruker veien, type kjøretøy og hvor man kjører.

Det er mulig å ha ulik behandling av næringstransport og private reiser, og for eksempel kan næringstransporten fritas for forhøyede satser i rushtiden da varetransport og yrkeskjøring må gjennomføres fordi det ikke finnes alternativer.

Dynamisk veipricing skiller seg fra kjøprising/veipricing/rushtidsavgift ved at det ikke innkreves ved et bomsnitt hvor man betaler uavhengig av hvor lang man kjører, men som en betaling for faktisk registrert bruk av veien. Dette systemet er meget treffsikkert, og kvaliteten avhenger kun av hvor gode GPS-data, kartdata og kjøretøydata man har tilgang til. Andre tiltak for å begrense forurensingen, som miljødifferensierte bompenger og lavutslippssoner, vil være mindre treffsikre.

For å få maksimalt uttelling for tiltaket, bør det innføres differensierte satser ut fra kjøretøyenes faktiske utslippskarakteristikk, for eksempel i henhold til teknologi og Euro-klassifisering. OFV vil opplyse om at miljøinformasjon om hvert enkelt kjøretøy fra 1994 til i dag foreligger, og kan om ønskelig, fås ved henvendelse til OFV eller til Statens vegvesen. En slik oversikt vil være et godt utgangspunkt for miljødifferensiering av hvert enkelt kjøretøy.

### **Fraviket fra nytteverdien for bilistene**

Bompengene som er knyttet til økte satser begrunnet blant annet i miljø og arealmangel, skal ifølge forslaget kunne benyttes til andre tiltak enn investering i veier, kollektivtrafikk og drift av denne. Det er en åpning for at disse midlene skal kunne brukes til forbedrende tiltak de dagene det er dårlig luftkvalitet, som billigere kollektivtransport.

OFV mener at inntektene fra de ekstra kostnadene bilistene må betale, må gå til å fremme veibrukernes vilkår. Det vil si først og fremst øremerking av midler til renhold, trafiksikkerhet og veiinfrastruktur. Dersom dette ikke blir en del av lovverket, mener OFV at det må klare kriterier til når innkrevede midler kan benyttes til andre formål, slik at bompenger ikke økes for å redusere takstene i kollektivtrafikken på varig basis.

### **Ett system for hele landet**

Det virker byråkratisk, ineffektivt og kostbart å skulle ha ulike takster og datasystemer i de ulike kommunene og fylkene som kvalifiserer til å innføre tiltaket. OFV etterlyser nasjonale takster og et felles administrativt system, slik regjeringen nå legger opp til gjennom bompengereformen.

### **Luftforurensingen fra andre kilder må reduseres**

OFV mener videre at luftkvaliteten i byene kan forbedres gjennom en rekke mer fremtidsrettede og effektive tiltak enn å innføre økte satser i bomringen. Følgende tiltak burde vurderes og sees i sammenheng med det utsendte høringsforslaget:

En stor del av luftforurensningen i byene skyldes utslipp fra oljefyrkjeler og vedfyring i boliger, samt utslipp fra skip ved kai. OFV etterlyser en satsing på å få ned disse utslippene. Det har enkelte steder gått svært sakte med utskiftningen av gamle oljefyrer, og dette arbeidet må intensiveres. Det samme gjelder å få etablert landstrøm til skip ved kai. Disse utslippene kan og må reduseres i samme omfang og parallelt med utslippsreduksjonene fra veitrafikken. Kun gjennom å innføre restriksjoner og tiltak på alle forurensningskilder samtidig vil det være mulig å oppnå aksept fra de ulike brukergruppene. Vi mener at alle er villige til å bidra så lenge tiltakene omfatter alle grupper og ikke bare én sektor.

### **Krav til miljøegenskaper på offentlig eide biler**

Myndighetene, både statlige og fylkeskommunale og kommunale enheter, må gå foran som gode eksempler. Det betyr at alle biler som eies av det offentlige må tilfredsstillende de strengeste miljøkravene. Dette må både gjelde bilparken og ved offentlige anbud.

### **Alternativer til bilen**

Det har vært gjort en rekke forbedringer av kollektivtransporten de siste årene, og dette har redusert i nedgang i bilbruken, for eksempel i Oslo. OFV mener at kollektivtransportløsningene må ytterligere forbedres og utvides slik at de i størst mulig grad blir et mer attraktivt og bedre fungerende alternativ til bilen for de fleste. Et annet viktig tiltak er å øke antallet innfartsparkeringsplasser. Superbusser kan være et kostnadseffektivt tiltak til skinnegående løsninger.

Det har vist seg, blant annet i Stockholm og London, at å øke kollektivtilbudet før man innfører restriksjoner på biltrafikken, er en suksessfaktor, og noe som bidrar til økt aksept og atferdsendring hos de som blir berørt av tiltakene.

OFV vil påpeke at det ikke er prisen som er avgjørende for om reisende velger kollektivtransport eller bil, men reisetid, pålitelighet og framkommelighet.

#### **Gjennomfartstrafikk i egne traseer**

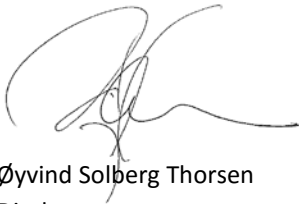
I flere norske byer går dagens veisystem tvers gjennom eller svært nær byområdene. Det betyr at mye tungtrafikk går gjennom byene, noe som resulterer i luftforurensning, støy og trafiksikkerhetsmessige utfordringer. OFV mener at fremtidige veiprojekter det bør plasseres slik at denne trafikken alltid går via den korteste, raskeste og minst miljøutsatte traseen.

#### **Renhold av gater og tunneler**

Luftkvaliteten, og da særlig med hensyn til partikler og svevestøv, vil bli forbedret dersom feie- og vaskerutinene av gater og tunneler bedres. Det er mangelfullt renhold av veiene i byene i dag. Sammenlignet med utenlandske byer, har norske byer begrensede ressurser til fast renhold av gater og veier. Alle norske byer med dårlig luftkvalitet bør se nærmere på hvordan utenlandske byer løser utfordringene. OFV mener det ligger et stort potensial for bedre luftkvalitet gjennom et så enkelt tiltak. Dersom finansieringen er utfordrende, mener vi at piggdekkavgiften bør øremerkes renhold.

Vennlig hilsen

Opplysningsrådet for Veitrafikken



Øyvind Solberg Thorsen  
Direktør



Karin Yrvin  
Fagsjef