

**Sammendrag:**

## **Myter og fakta om køprising**

Køprising er et effektivt virkemiddel for å redusere køene i rushtiden. Det viser erfaringene fra byer som Stockholm, London og Singapore. Ordningen kan også ha betydelige positive miljøgevinster. Negative effekter i form av uønskete fordelingsvirkninger kan langt på vei kompenseres.

Da køprising ble innført som en forsøksordning i Stockholm i 2006, sank biltrafikken over bompengesnittet i rushtiden med 22 prosent. Framkommeligheten ble sterkt forbedret. Forsinkelsene i rushtiden ble redusert med 30 til 50 prosent. Tiltaket hadde også positive miljøkonsekvenser. CO<sub>2</sub>-utslippet i indre by ble redusert med 14 prosent og den lokale forurensningen ble redusert med 8-14 prosent. Etter forsøksordningen ble det gjennomført en folkeavstemning hvor et flertall i Stockholm stemte for ordningen. Fra sommeren 2007 ble ordningen innført på permanent basis.

I London er trafikken inn til sentrum fortsatt ca 20 prosent lavere enn før man innførte køprising i 2003. I 2007 ble avgiftssonen utvidet vestover, noe som førte til at antallet personbiler som kjører inn i dette området falt med 14 prosent. Singapore var den første byen som innførte køprising i 1975. Her justerer man satsene jevnlig for å oppnå en optimal trafikkavvikling.

En innvending mot køprising er at dette kan ramme sosialt skjevt. Barnefamilier som er avhengige av å krysse bomringen i rushtiden for å levere barn i barnehagen, blir ofte trukket fram. Analyser utført av Urbanet Analyse, samt spørreundersøkelser blant befolkningen i Oslo og Akershus, viser at dette er en relativt liten gruppe. Dette forhindrer ikke at køprising kan bli en betydelig belastning for enkelte som ikke har mulighet til å tilpasse seg. Folk med lav inntekt kan også bli hardere rammet enn folk med høy inntekt da disse i større grad har fleksibel arbeidstid, og dermed større mulighet til å tilpasse seg.

Slike uheldige virkninger kan imidlertid langt på veg kompenseres når ordningen utformes. En mulighet er å styrke kollektivtrafikken spesielt i områder med arbeidsplasser med liten grad av fleksitidsordning, eller å bygge ut barnehagetilbudet slik at foreldre ikke trenger å krysse bomringen for å levere barn i barnehagen.

I Norge er det lovfestet at pengene skal brukes til å forbedre det lokale transportsystemet. Dersom en del av pengene brukes på å styrke kollektivtrafikken, vil det bidra til at folk med lavere inntekter blir tilgodesett. Dersom pengene brukes til veginvesteringer, viser analysene fra Stockholm at ulike inntektsgrupper vil bli tilgodesett omtrent likt.

Analyser fra Stockholm og andre byer viser at særlig menn med høy inntekt er overrepresentert blant de som bruker bil i rushtiden. Dermed er det også denne gruppen som vil måtte betale mest i bompenger. Samtidig får de også den største

gevinsten ved at det blir mindre kø på vegene. Men erfaringen fra Stockholm viser at også mange med høy inntekt valgte å gå over til kollektivtrafikk da køprising ble innført. Næringslivstransporter, som har høye tidskostnader, er en annen gruppe som vil tjene på køprising.

Ved innføring av køprising er det viktig at innkrevingskostnadene holdes på et så lavt nivå som mulig. Høye administrasjonskostnader har vært et stort ankepunkt mot ordningen i London. Totalt sett viser imidlertid analysene at køprising er et samfunnsøkonomisk svært lønnsomt tiltak på grunn av at færre bilister kaster bort tid i kø. I tillegg kommer positive miljøgevinster og positive helsegevinster for dem som blir mindre eksponert for lokal forurensning. Dessuten blir behovet for investeringer i infrastruktur redusert.