

Sammendrag:

Køprising i Bergen og Trondheim - et alternativ på 20 års sikt?

En kjøavgift på 40 kr i makstimen inn mot Bergen sentrum vil pr 2027 kunne spare samfunnet for i størrelsesorden 130-350 millioner kroner pr år, når en kun regner på verdien av innspart reisetid. I Trondheim er de tilsvarende tallene 120-330 millioner kroner.

De fleste innfartsårene i Bergen møtes på eller nær Nygårdstangen. Denne radiale strukturen gjør Bergen forholdsvis sårbar for overbelastning av vegnettet, idet en kork på hovedvegnettet i sentrum vil forplante seg i mange retninger i hele byområdet. Køprising framstår i denne situasjonen som en særlig fordelaktig måte å møte trafikkveksten på i et tyve års perspektiv.

I Trondheim forventes en enda større trafikkvekst enn i Bergen. Også der vil kjøprising være en effektiv måte å sikre framkommeligheten på. Men hovedvegstrukturen i Trondheim er likevel såpass effektiv at risikoen for lammende overbelastninger i eller nær sentrum er mer beskjeden. Det innebærer at gevinstene ved kjøprising kan antas å være mer moderate enn i Bergen. På den annen side vil en avgift på 40 kr i makstimen gi sterkere utslag enn i Bergen, der en allerede har en bomavgift på 15 kr, hvilket allerede gir en viss trafikk-avvisning.

Avgiften kan i Bergen antas å gi en trafikkavvisning på 10 prosent, sammenliknet med dagens bompenggeordning forlenget til 2027. I Trondheim antas trafikk-avvisningen å bli på 15 prosent, sammenliknet med en situasjon uten bompenger eller kjøprising av noen art.

I begge byer må en likevel regne med økning i trafikken og stigende framkommelighetsproblemer sammenliknet med i dag. Køprising vil bidra til å ”kappe toppen” av den økning i forsinkelseskostnadene en ellers måtte regne med.

Forventet trafikkutvikling de nærmeste 20 år

I henhold til trafikkprognosene i Nasjonal transportplan 2010-2019¹ regner en i Hordaland fylke med en trafikkvekst på 23 % i tyveårsperioden fra 2007 til 2027. I Sør-Trøndelag er det tilsvarende vekstanslaget 29 %.

¹ Se tabell 5.20 i Grunnprognoser for persontransport NTP 2010-2019.

Vekstanslagene må sies å være forsiktige i den forstand at en fra 2020 kun har regnet med 0,5 prosent årlig økning. De gjelder for hele fylket sett under ett. Dersom tendensen i retning av økt sentralisering vedvarer, er det grunn til å regne med høyere vekst i de største byområdene, i dette tilfellet Bergen og Trondheim.

Alt i alt er det grunn til å anta at trafikkmengden inn mot henholdsvis Bergen og Trondheim sentrum vil være minst 25-30 prosent større om 20 år enn i dag, dersom det ikke treffes trafikkregulerende tiltak.

Utbygging av kollektivtrafikktilbudet, spesielt bybaneprosjektet i Bergen, vil kunne gi en viss økning i kollektivtransportens markedsandel. Men denne markedsandelen er såpass beskjedne i utgangspunktet, sammenliknet med biltrafikken, at selv en dobling av kollektivtrafikken ikke vil innebære noen avgjørende reduksjon i biltrafikken, sammenliknet med ovennevnte vekstscenario. Erfaringene fra Stockholm tilsier heller ikke noen markert overgang til kollektivtrafikk.

I fravær av trafikkregulerende tiltak vil ventelig den fremste "motkraften" mot økt sentrumsrettet trafikk være trafikantenes stigende tidskostnader. Særlig uttalt vil dette trolig bli i Bergen, der vegsystemet har en tilnærmet radial struktur, hvilket innebærer at de fleste innfartsårene møtes på eller nær Nygårdstangen. En biltrafikkvekst i størrelsesorden 25-30 prosent kan komme til å lamme trafikken i et avgjørende knutepunkt, med konsekvenser som forplanter seg i mange retninger.

Også i Trondheim vil en trafikkvekst av denne art by på økende framkommelighetsproblemer. Imidlertid er bystrukturen og vegnettet der mindre utsatt for flaskehalsproblemer i avgjørende knutepunkt, og konsekvensene vil bli mindre dramatiske enn i Bergen.

Køprising som prinsipp

Når trafikken flyter fritt, er køkostnadene tilnærmet lik null.

Men når trafikkmengden nærmer seg kapasitetsgrensen, stiger køkostnadene stadig brattere. En beskjedne reduksjon i trafikkmengden vil da gi en overproposjonal økning i hastigheten og en forholdsvis betydelig reduksjon i forsinkelsene. Avgassutslippene vil minske minst i takt med trafikknedgangen – gjerne mer, i den grad en blir kvitt de saktegående køene.

Ved å innføre en køavgift på de tider og steder der det danner seg kø, vil en derfor kunne unngå store deler av tidstapet og oppnå forbedret miljø og økt framkommelighet for de trafikantene som betaler.

Køavgifter gir samfunnsøkonomisk gevinst. Det betyr at i sum for hele befolkningen er fordelene større enn ulempene. Men fordelene og ulempene er ikke jevnt fordelt. Størst fordel tilfaller de som har høy betalingsvillighet for tidsbesparelser. Dette gjelder ikke minst service- og tjenestereisende, samt godstransportørene. For gjennomsnittsbilisten vil tidsbesparelsen være mindre verdt enn bompenggeutgiften. Dette gjelder i utgangspunktet, dvs før en gjør bruk av avgiftsinntektene.

En svært viktig side ved køavgifter er nemlig at de gir inntekt til det offentlige. Når en skal vurdere køprising opp mot andre løsninger på byenes trafikkproblemer, er det etter vårt skjønn av vesentlig betydning at en tar dette finansieringsaspektet med i betraktningen. Vegutbygging vil til sammenlikning innebære betydelige *belastninger* på de offentlige budsjetter, med mindre en da velger å bompengefinansiere utbyggingen 100 %.

Finansinntekten gir handlingsrom og kan brukes på måter som ytterligere forsterker miljø- og framkommelighetsgevinsten og/eller bøter på eventuelle uønskede sosiale utslag. Det er mulig å bruke inntektene på en slik måte at det store flertall av trafikanter kommer ut med velferdsgevinst. Skattelettelse er i prinsippet én mulighet. Tilskudd til forbedret kollektivtrafikk er en annen.

Plasseringen av innkrevingspunktene er viktig. Beregninger har f.eks. vist at en innkreving av køavgift på dagens bompengering i Oslo bare ville realisere en brøkdel av den potensielle gevinsten ved køprising. Dette skyldes først og fremst at under halvparten av dagens rushtidstrafikanter passerer over bompengesnittet.

Virkningene av køprising i Bergen og Trondheim

Tidskostnader

En køavgift på 40 kr i makstimen inn mot Bergen sentrum vil pr 2027 kunne spare samfunnet for mellom 130 og 350 millioner kroner pr år, når en kun regner på verdien av innspart reisetid. I Trondheim er de tilsvarende besparelsene anslått til mellom 120 og 400 millioner kroner.

Besparelsene for næringslivet vil ventelig utgjøre minst 15 prosent av totalen.

Trafikken forventes i utgangspunktet å vokse med minst 20 prosent i 20-årsperioden. Dette gjelder i begge byer. I beste fall vil derfor en køavgift i den størrelsesorden som her er lagt til grunn, være nok til at framkommeligheten ikke blir drastisk forverret sammenliknet med situasjonen i dag.

De årlige avgiftsinntektene, som vil være i hundremillionersklassen, vil kunne brukes til styrking av kollektivtransporten og på denne måten gi opphav til ytterligere reisetids- og miljøgevinster.

Det er viktig at en eventuell tidsdifferensiert kjøreavgift ikke endrer seg i for store steg. En må se for seg små, men hyppige økninger i avgiftssatsen fram mot makstimen, og en tilsvarende nedtrapping etterpå. I motsatt fall vil det kunne oppstå uønskede trafikkfarlige situasjoner på veg mot innkrevingspunktene.

Fordelingseffekter

En hovedinnvending mot bompengordninger og køprising har tradisjonelt vært at ordningen gir urettferdige eller uønskede sosiale utslag. Fordelingsvirkningene av disse ordningene har derfor vært gjenstand for en rekke forsknings- og utredningsprosjekt. I hovedsak må disse studiene sies å avdramatisere fordelingsvirkningene av køprising.

En hovedgrunn til dette er åpenbart at bilkjøring mot sentrum i rushtid ikke er noen typisk aktivitet blant samfunnets underprivilegerte – snarere tvert imot. Det

er i stor grad høyinntektsgruppene som berøres av kjøprising, og som står for størstedelen av innbetalingene. Erfaringene fra Stockholm viser at menn betaler tre ganger mer enn kvinner og yrkesaktive tre ganger mer enn de som står utenfor arbeidsmarkedet.

Når en skal vurdere fordelingsvirkningene, hører det også med i bildet at de som betaler gildet, er de samme som nyter godt av tidsgevinsten. Kontantutlegget har med andre en "motpost" som trekker i motsatt retning. For et mindretall av dem som betaler vil verdien av tidsbesparelsene til og med overstige kontantutlegget. Disse betalerne kommer ut med netto nyttegevinst. Godstransportørene hører til her.

Inntektene fra kjøprising gir myndighetene betydelig handlingsrom. De kan om ønskelig anvendes slik at eventuelle fordelingsvirkninger dempes eller fjernes. En annen mulighet er å anvende midlene slik at en forsterker fordelene med kjøprising, og slik får i gang en god sirkel. Tilskudd til forbedret kollektivtrafikk vil være et slikt tiltak, som trolig også vil ha gunstige fordelings effekter.