



Statens vegvesen



Restriksjoner for å fremme gunstige transportløsninger

Pål Rosland, Statens vegvesen

Bedre byluft forum, 18. april 2018



Miljøsonopolitikk

Det å skape en forskjell

Det er to forutsetninger for å innføre miljøsonopolitikk

- Det finnes gode teknologiske alternativer med lavere utslipp
- Premiering av de med lavere utslipp og motarbeiding av de med høyt utslipp, som gjør en forskjell som forsvaret tiltaket

Hensikten med miljøsonopolitikken blir dermed å vurdere og eventuelt etablere den ordningen som gir størst nytte i forhold til kostnadene.

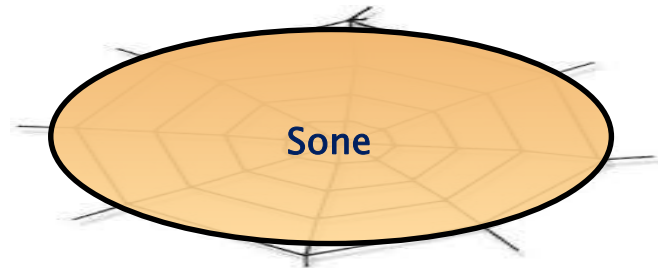


Statens vegvesen

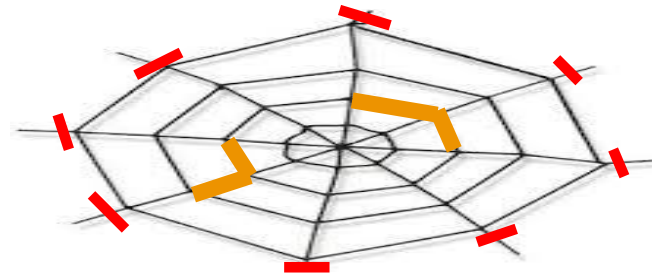
Miljøsonepolitikk

Restriksjoner, avgift og stimulering

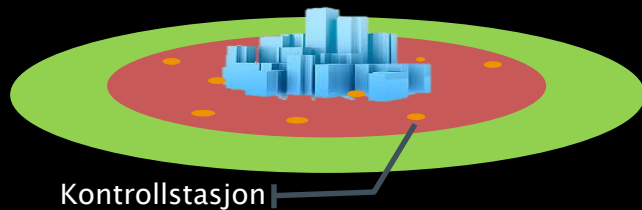
Lik regulering i et område



Punktvis regulering i et område

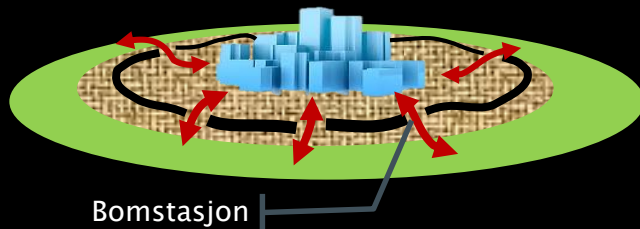


Ulike betalingsgrensesnitt



Betaling før kjøring i sone med forurensende bil:

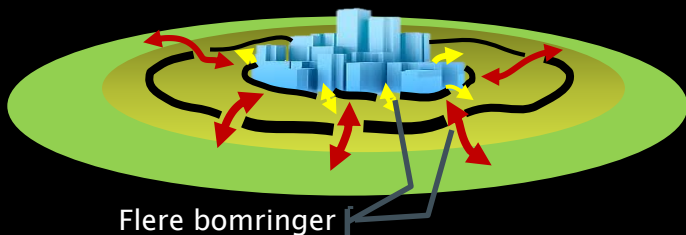
- Forserer skifte til lavutslippsbiler.
- Enkelt med stikkprøvekontroll.



Betaling i bomring:

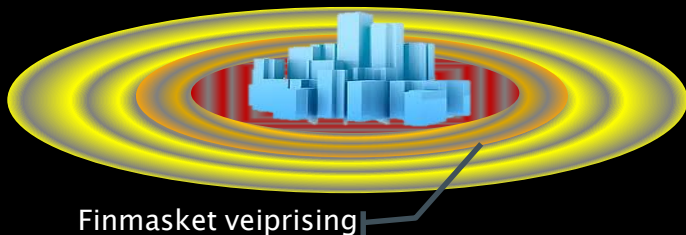
- Kontroll og betaling i en bomring.
- Differensierte bompriser gir trafikkregulering i bomsnittet.
- Regulerer bare trafikk i bomsnittet.

Ulike betalingsgrensesnitt



Flere/mange bomringer:

- Ringene ligger så tett at det gjelder «alle»
- Trafikkregulering i store deler av byområdet

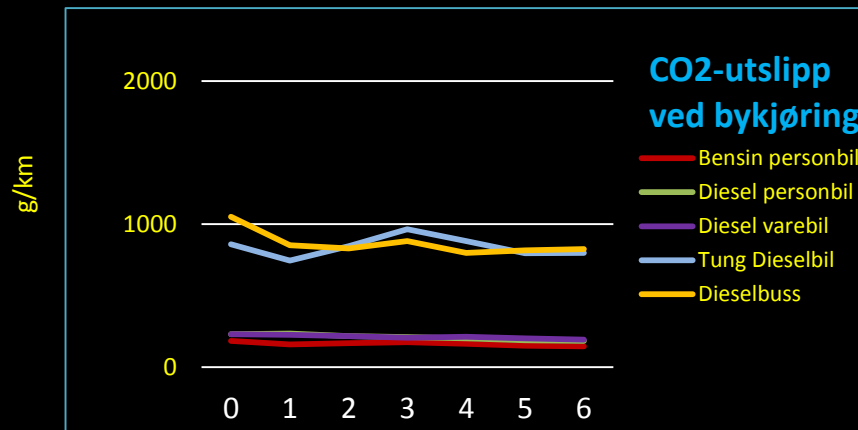


Vegprising med bruk av GPS

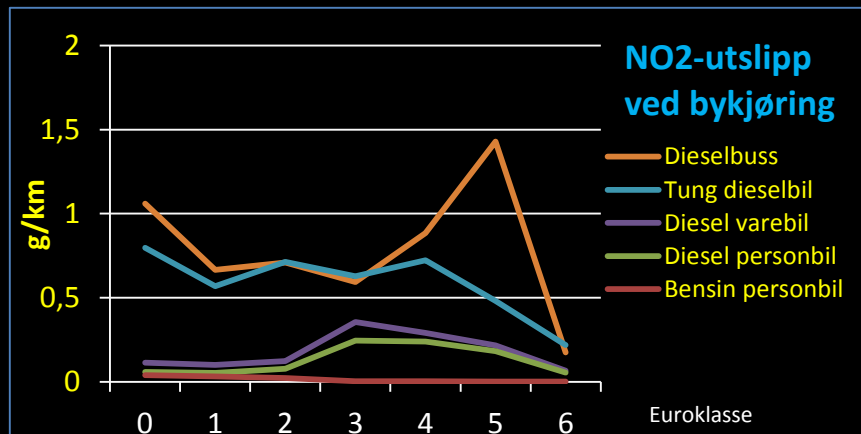
- Krever et avansert digitalt system i bilen.
- Høy pris på ny infrastruktur.

Bilene har ulike utslipp som kan forsvare premiering av de med lavest utslippet

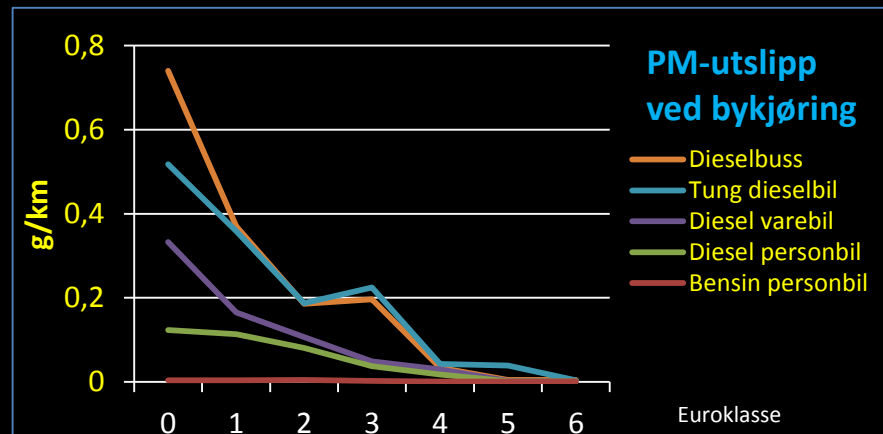
CO₂



NO₂



Svevestøv





Miljøsonepolitikk

Norsk soneregulering – lavutslippssone

1 lavutslippssone med gebyr – Oslo

Vegtrafikkloven § 13:

Med samtykke kan en kommune for å begrense miljøulemper fra vegtrafikken innføre lavutslippssone i et fastsatt område.



Avgiftsbelegge skadelig eksosutslipp:

– NO₂, NO, CO₂ og svevestøv

Sentral forskrift om lavutslippssoner for bilen

- Formålet med forskriften er å gi et rammeverk for å innføre, administrere, kontrollere og håndheve kommunale lavutslippssoner.
- Lavutslippssoner kan etableres for å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler.
- Oslo har et NO₂-problem. Lokal forskrift avgrenser gebyret til tunge biler som ikke er euro seks biler.

Veileder for lavutslippssone

- Rammeverk for å redusere lokal luftforurensing fra biler
- Merknader til hjemmelsgrunnlaget
- Sentral forskrift om lavutslippssoner for biler
- Merknader til den enkelte paragraf
- Eksempel på kommunal forskrift om lavutslippssoner for biler

Lavutslippssoner for biler

Kommentarer til forskrift

VEILEDNING

Håndbok V724





Statens vegvesen

Miljøsonepolitikk

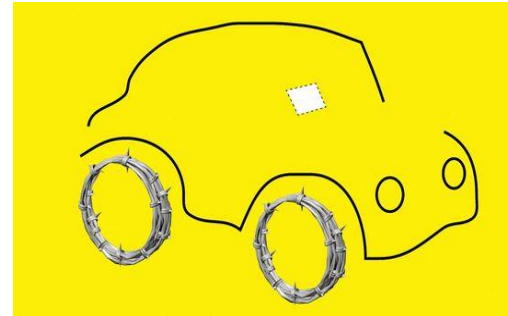
Norsk soneregulering – piggdekk

4 piggdekksoner med gebyr

Vegtrafikkloven § 13: En kommune kan innføre gebyr for bruk av piggdekk i nærmere fastsatt område etter samtykke.

Sentral forskrift om piggdekkgebyr

Forslag til endringer sendes denne sommeren



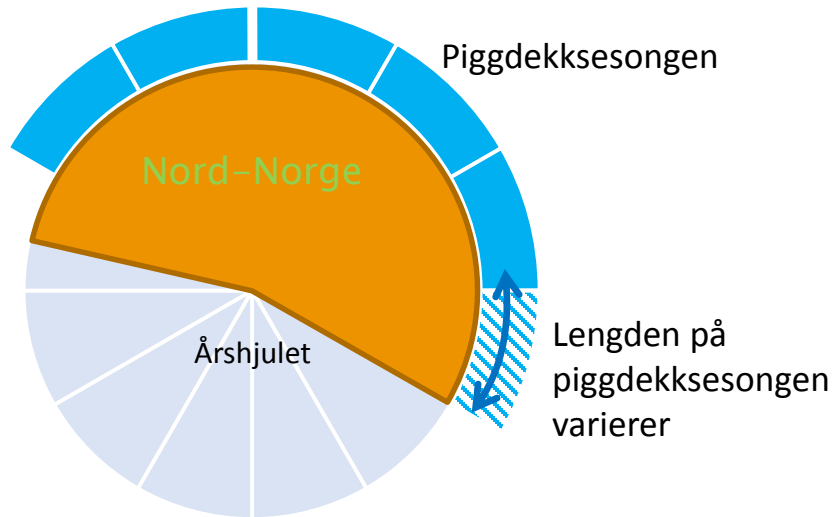
Bergen
Oslo
Stavanger
Trondheim



Statens vegvesen

Piggdekkgebyrsone

Kommunen bestemmer sonestørrelsen



Kommunen må dokumentere:

- innføring av piggdekkgebyrsone er relevant i forhold til å imøtegå et lokalt forurensingsproblem
- forutsetningene ligger til rette for en vellykket gjennomføring.



Miljøsonepolitikk

Reguleringer i Europa

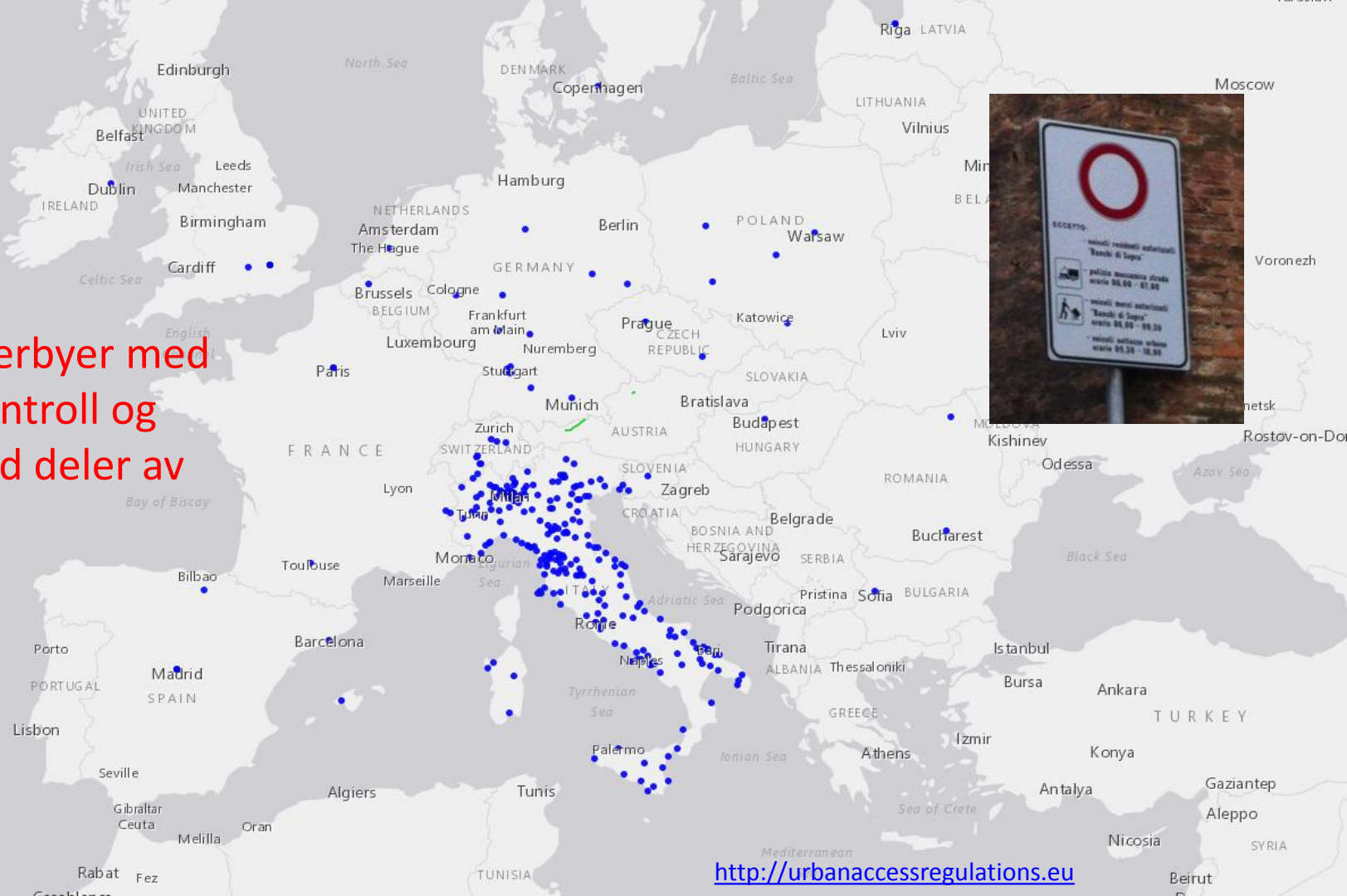
- Middelalderbyer med adgangskontroll
- Lavutslippssoner med forbud eller avgift for gamle biler
- Nye lavutslippssoner med avgift for forurensende biler
- Støyfrie soner med adgangskontroll
- Bysoner med trengselsavgift
- Rushtidsavgift

Lavutslippssoner med forbud eller avgift for eldre euroklasser

Det kommer
avgift på biler
eldre enn euro 6



Middelalderbyer med adgangskontroll og kjøreforbud deler av døgnet





Statens vegvesen

Bompolitikk i byområder

Tids- og miljødifferensierte bomtakster

Vegloven § 27:

Etter samtykke kan bomtakstene i byområdene fastsettes etter:

- Tid på døgnet
- Miljøegenskapene
- Vekt
- Ønsket reisemiddel
- Forhøyede takster ved dårlig luftkvalitet



Oslo innførte et differensiert takstsystem 1. oktober

Bompengeprosjekter i Norge

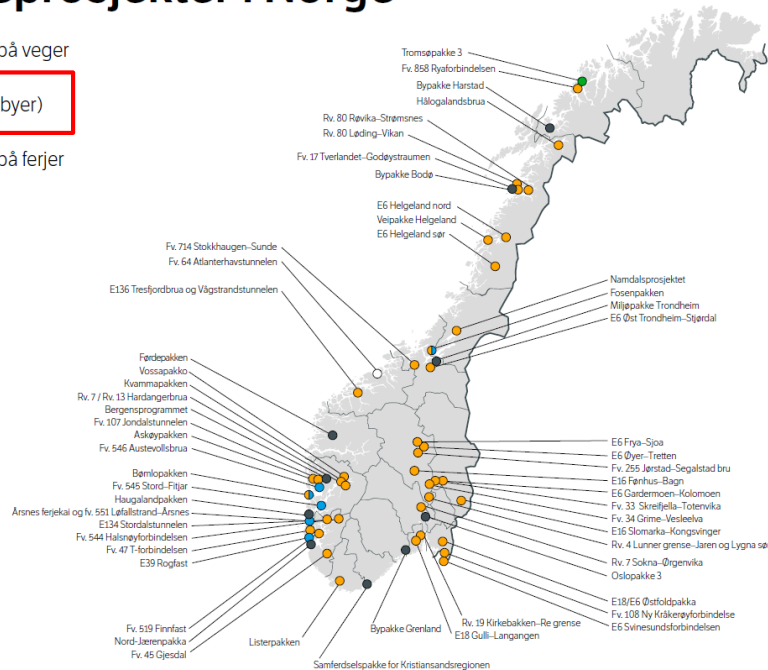
● Bompengeinnkreving på vegger

● Bypakker (bomringer i byer)

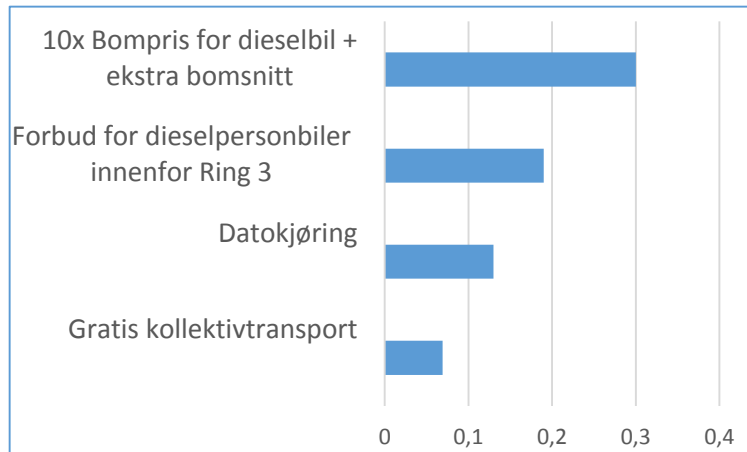
● Bompengeinnkreving på ferjer

● Lokal drivstoffavgift

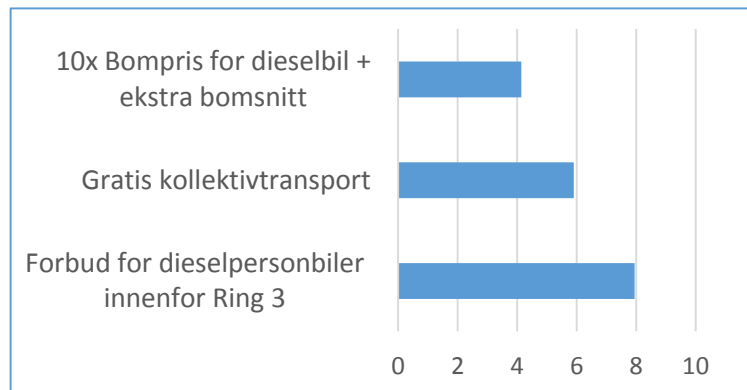
○ Manuell innkreving



Rangering etter økende NOx reduksjon i Oslo



Pris i mill kr pr % redusert NO₂ i Oslo



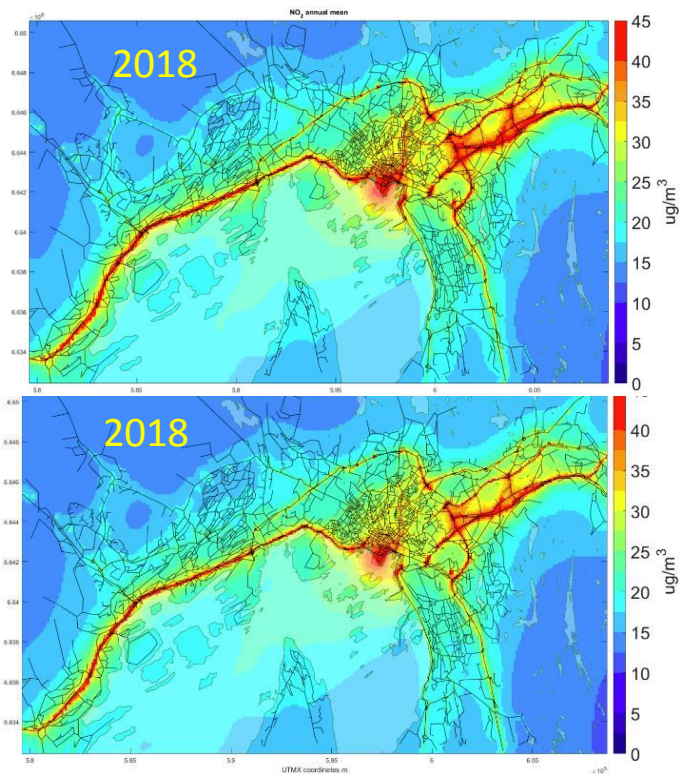
Lavutslippssonene i Oslo for tunge eldre kjøretøy reduser NOx-utslippene med ca 9,5 %

Nettonytten = 5,0

Netto nytte/Drifts- og investeringskostnader = nytte per investert krone

Ikke lavutslippssone

Lavutslippssone





Statens vegvesen

Valg av virkemidler mot uønskede reiser

Forbud, avgift eller tilskudd?

	Fordeler	Ulemper
Forbud	Enkelt budskap	Forbudt reise kan ha større nytteverdi for samfunnet enn skaden reisen medfører
Avgift	Bare de som har høy nytte av reisen betaler avgiften, og gjennomfører reisen De som har begrenset nytte reiser ikke De som reiser, betaler for skaden reisen påfører samfunnet	Budskapet er mer komplisert
Tilskudd	Oppleves positivt	Treffsikkerhet? – Tilskuddet er ofte nyttig for flere enn dem man ønsker å stimulere



Statens vegvesen

Spørsmål?