

Samferdselsdepartementet  
Akersgata 59  
0180 OSLO

Vår dato: 09.01.2017  
Deres referanse: 16/2191

### Høringsuttalelse til forslag om endringer i veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a

Vi viser til Samferdselsdepartementets høring vedrørende endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a. NHO Transport støtter tiltak for bedre miljø og effektiv trafikkavvikling, både med hensyn til lokal forurensning og klimautslipp. Vi er også positive til samordningen av regelverkene for bompengeneinnkreving. Det kan gi nødvendig forutsigbarhet for myndigheter, trafikanter og næringslivets aktører og bidra til at virkemidlene ses i sammenheng.

Kollektivtrafikken er en del av løsningen på miljø- og klimautfordringene i byene. Dermed er viktig at en høy nok andel av midlene brukes til å finansiere driften av kollektivtrafikken. Dette er avgjørende for å kunne tilby tilstrekkelig kapasitet og frekvens i kollektivtilbudet slik at trafikantene har et reelt alternativ til å bruke privatbil.

På teknologisiden har det allerede skjedd en positiv utvikling. En ny dieselbuss slipper kun ut en tredel så mye NO<sub>x</sub> som en ny diesel personbil. I følge TØI har en dieselbuss med Euro 6-motor et utslipp på 0,12 gram NO<sub>x</sub> per kilometer, mens en personbil har et utslipp 0,35 gram NO<sub>x</sub> per kilometer. En kombinasjon av Euro-6 busser på biodrivstoff og elbusser vil sannsynligvis utgjøre størstedelen av bussene i bytrafikken i de kommende årene.

Tiltak som forbedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene må også prioriteres. Høyere gjennomsnittshastighet for buss gir redusert reisetid, mindre kø, økt kapasitet og lavere driftskostnader. Dette har også store konsekvenser for utslippene av CO<sub>2</sub>. Ved fri flyt i 50 kilometer per time vil en stor buss slippe ut 822 gram per kilometer mot hele 1995 gram per kilometer hvis den står i kø, ifølge SSB.

Til de konkrete forslagene til lov- og forskriftsendringer viser vi til veglovas § 27, første ledd, om hva bompengene kan brukes til. Vi mener kollektivinfrastruktur til buss bør inkluderes i omtalen, for eksempel ved utbygging av kollektivfelter og superbussstraseer. "Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane, **og buss**".

Når det gjelder innføringen av kommunale lavutslippssoner for biler, høringsreferanse 15/576, gjentar vi vårt standpunkt om at kollektivtrafikken bør unntas. Siden kollektivtrafikk og turbusser skal bidra til redusert bilbruk i byene, bør de ikke omfattes av nye gebyrer. Hvis kollektivtrafikken berøres av lavutslippssoner, anbefales et fritak fra gebyrer for busser med Euro 5-standard i minimum 5 år. En slik overgangsordning tilrettelegger for en gradvis fornyelse av vognparken.

Vennlig hilsen  
NHO Transport

Jofri Lunde (sign.)