

Samferdselsdepartementet
Pb 8010 Dep
0030 Oslo

Natur og Ungdom
Norges Naturvernforbund
Pb 4783 Sofienberg
0506 Oslo

24. august 2007

Høring på forslag om endring i vegloven §27

Vi viser til høringsbrevet datert 25. mai 2007, om høring på forslaget til endring i veglovens §27, og avgir her Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbunds uttalelse om saken.

Oppsummering av lovforslaget

Regjeringen la i mai i år fram et forslag til endring i vegloven, som skal gjøre det mulig å bruke penger som er krevd gjennom bompengepakker i byområder til drift av kollektivtrafikk. I dag er det tillatt å bruke bompenger til investeringer i veinettet og i faste installasjoner for kollektivtrafikken, samt til drift og vedlikehold av veinettet. Bompengepakker vil etter forslaget fortsette å være tidsbegrensede prosjekter.

Veitrafikk og miljøproblemer

Klimaendringene er den største utfordringen som vår verden står ovenfor. Det er nødvendig å redusere utslippene av klimagasser med 60-80 prosent for å hindre de mest alvorlige effektene av at middeltemperaturen stiger. Det er avgjørende at rike land som Norge, som også har store klimagassutslipp, går foran og kutter egne utslipp. Transportsektoren er Norges nest største forurensere, og det er derfor nødvendig med store kutt i sektoren.

Da Statistisk Sentralbyrå la fram de nasjonale og kommunale tallene for klimagassutslipp i 2005, var konklusjonen at «veitrafikken ga økte klimagassutslipp¹». De siste to årene har utslippene fra veitrafikken økt i samtlige norske kommuner, og står nå for en femdel av de nasjonale klimagassutslippene.

Det er i de største byene at den største andelen utslipp kommer fra veitrafikken. I Oslo og Bergen kommer henholdsvis 54 og 56 prosent av klimagassutslippene fra veitrafikk, mens andelen er 40prosent i Trondheim og hele 63 prosent i Stavanger.

I tillegg til store klimagassutslipp skaper veitrafikken andre miljø- og helseproblemer blant annet i form av lokal luftforurensning og store arealbeslag.

For å løse sektorens problemer er det nødvendig å sette i verk mange løsninger. Arealplanlegging for mindre transport er grunnleggende, i tillegg til at flere reisende bør la bilen stå og velge kollektive og miljøvennlige transportmidler. Hvis flere skal velge bussen eller trikken, er de avhengig av å ha muligheten til å ta det valget. Det er behov for mer midler til kollektivtrafikken for at den skal ha muligheten til å være med på å kutte klimagassutslipp.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdoms vurdering av forslaget

Transport skaper miljøproblemer, og det skal koste å forurense. Derfor er det riktig at de som bruker ulike transportmidler, også betaler for det. Bompengepakker brukes for å finansiere ulike investeringer i transportsystemet, både i form av direkte investeringer i vei- eller linjenett,

1 Statistisk sentralbyrå 2007 www.ssb.no/klima

eller til drift. Slik vegloven er utformet i dag, kan driftsmidler fra bominnkreving bare brukes til investeringer på vei, noe vi mener er ulogisk og negativt for miljø og helse.

Midler som skal brukes på transportsystemet, inkludert midler som tas inn fra dem som bruker dette systemet, bør brukes der de i størst grad kan oppfylle de målene som finnes for transportsektoren. De viktigste målene er de som omfatter liv, helse og naturen- for nåtid og kommende generasjoner.

Norge har nasjonale forpliktelser for reduksjon av klimagassutslipp gjennom Kyoto- avtalen. En stor andel av disse kuttene skal skje i Norge, og kjøp av kvoter skal kun være et supplement til innenlands kutt. I tillegg har Norge en nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken, og nasjonale målsetninger om bedre luftkvalitet. Alle disse er mål som oppfylles hvis det blir mindre trafikk på veiene, og mer kollektivtrafikk. Derfor er det feil når veitrafikken favoriseres når innkrevde midler skal fordeles. I tillegg vet vi at mer kollektivtrafikk betyr færre biler på veiene. Dette gir bedre trafikkavvikling også for de gjenværende bilistene.

Mer midler til kollektivtrafikk betyr stor samfunnsøkonomisk gevinst. I en rapport fra 2006 om kollektivtrafikken i Akershus, konkluderte forskerne med at 200 millioner i økte tilskudd til kollektivtrafikken, hovedsaklig til hyppigere avganger, ville gi ca 17 prosent flere passasjerer og en samfunnsøkonomisk gevinst på 330 mill kr årlig².

Regjeringens lovforslag gjør det mulig i hver enkelt sak å vurdere hvordan man best kan bruke bompengene til det beste for å nå de riktige målene, og det gjør det mulig å bruke penger på en del av transportsystemet som trenger mye mer penger for å være et godt og konkurransedyktig tilbud, kollektivtrafikken. Vi ser at kollektivtrafikken mange steder trenger mer midler til drift, og det vil derfor antakelig i flere tilfeller være naturlig å bruke pengene på dette. Midler til drift trengs for at det skal kunne være mulig å kjøre flere avganger og eventuelt redusere takstene.

Det er mulig å gå lenger enn regjeringen ønsker å gå med dette forslaget. NU og NNV ønsker at regjeringen fjerner formuleringen om at bompenger til drift av kollektivtrafikk kun skal kunne skje i byområder, men at det derimot bør være en mulighet alle steder i landet. Da må Stortinget gis muligheten til å gjøre dette gjennom sin behandling av saken, etter lokale initiativer.

Konklusjon

Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbund støtter regjeringens lovforslag om endring i veglovens §27 om bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk, og mener dette er en lovendring som kan skape mer miljøvennlig transport. Likevel ønsker vi at regjeringen går lengre, slik at også andre steder enn byområdene skal kunne bruke midler fra bompengepakker til drift av kollektivtilbud i fylket. Vi foreslår derfor å stryke «i eit byområde» fra teksten som er foreslått tillagt lovparagrafen, slik at setningen blir «Som del av ei bompengepakke, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.»

Med vennlig hilsen

Lene Liebe
2.nestleder
Natur og Ungdom

Holger Schlaupitz (sign.)
Samferdselsrådgiver
Norges Naturvernforbund