



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Per Fjeldal
Tlf.: +47 47475645
Faks:
E-post: Per.Fjeldal@jbv.no

Dato: 05.08.2016
Saksref.: 201606960-2
Deres ref.: 15/576-42
Vedlegg:

Postadresse
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

sentralbord
05280

Org. Nr.
971 033 533 MVA

Bankgiro
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler - høring

Vi viser til høring av forslag til sentral forskrift om lavutslippssoner for biler i brev datert 28.6.2016.

Støtte til forslaget om forskrift om lavutslippssoner

For å sikre befolkningen akseptabel luftkvalitet er det hensiktsmessig å ta i bruk et bredt register av virkemidler som både består av akuttiltak de mest forurensede dagene og virkemidler som er med på å vri bilbruken i en mindre helse- og miljøbelastende retning i et mer langsiktig perspektiv. Lavutslippssoner faller i den sistnevnte kategorien. Jernbaneverket støtter en kommunal hjemmel til å innføre lavutslippssoner i avgrensede områder på offentlig vei som er utsatt for lokal luftforurensing.

Dersom innføring av lavutslippssoner medfører transportoverføring av persontrafikk og gods til jernbane vil det bidra til bedret luftkvalitet. Togfremføringen i de norske byene som er mest aktuelle for lavutslippssoner skjer nesten utelukkende med elektriske tog uten direkte utslipp av lokal luftforurensing. Unntaket er Trondheim, der elektrifisering nordøstover på sørlige deler av Nordlandsbanen etter planen vil være ferdigstilt i 2023, avhengig av bevilninger i statsbudsjettet. Fra Trondheim og sørover drives togene elektrisk.

Miljødifferensierte bompengetakster vs. lavutslippssoner

Forskriftens § 19, første ledd, regulerer forholdet mellom lavutslippssoner og miljødifferensierte bompenger ved at det legges opp til at kommunen må velge virkemiddel. Det er ikke noe prinsipielt i veien for at kommunene kunne vært gitt muligheten til å benytte både ordinære lavutslippssoner og miljødifferensierte bompenger i kombinasjon dersom det hadde vist seg mest hensiktsmessig. For eksempel skiller avtalen Oslopakke 3 lite mellom diesel- og bensinbiler i bomringen. En lavutslippssone i Oslo kunne da fungert som et supplement.

Det viktigste er likevel at differensierte bomtakster som strakstiltak ved særlig høy forurensning, jf. annet ledd, kan innføres uavhengig av lavutslippssonen.

Jernbaneverket slutter seg ellers til de generelle vurderingene om at miljødifferensierte bompengetakster kan være vel så effektivt som lavutslippssoner. Betaling for kjøring i en lavutslippssone gir blant annet ikke incitamenter til å redusere kjøringen når avgiften først er betalt. Denne ulempen kan riktignok motvirkes ved ikke å tilby årsoblater. Hvis oblater kun kan kjøpes/abonneres på for kortere perioder, jf. § 7, vil bileieren i større grad måtte forholde seg til stadige fornyelser som vil kunne øke avvisingseffekten.

Sesongoblat vs. årsoblat

Siden utfordringene med lokalt dårlig luftkvalitet hovedsakelig oppstår vinterstid, vil muligens en sesongordning for lavutslippssonen, på samme måte som for piggdekkgebyret, være vel så hensiktsmessig. Sesongen for diesel og piggdekkbruk vil kunne harmoniseres og kontrollvirksomheten foregå i et kortere tidsrom. Lavutslippssonen vil på denne måten også kunne øke sin legitimitet ved at man betaler gebyr for de delene av året da forurensningen vanligvis utgjør et problem.

Med hilsen
Gry Dahl
Leder sikkerhet og miljø
Styringsstab sikkerhet og miljø

Per Fjeldal
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur