

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: VS	S.BEH.: BE
22 AUG. 2007	
S.NR.: 07/781-27	
ARKIV: 4013	AVSKREVET:



Samferdselsdepartementet
Veg- og baneavdelingen
Postboks 8010 Dep.,
0030 Oslo

Oslo, 21. august 2007

Høring – forslag til endring av veglovens § 27 – bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk

Logistikk- og transportindustriens Landsforening (LTL) takker for anledningen til å kommentere forslaget om endring i vegloven for å åpne for bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Vi viser i den forbindelse til uttalelse avgitt 15. juni d.å. av Schenker AS i samme sak, i det vi tiltrer synspunktene som selskapet der fremmer. LTL støtter således forslaget om å gjennomføre den aktuelle endringen i veglovens § 27.

I tillegg skal LTL få peke på:

1. Da ordningen med bompenger ble etablert, innebar det en forståelse mellom myndighetene og næringslivet om at et "spleiselag" ville bidra til økt veibygging. Samtidig ble fordelingen 30 – 70 (bompenger – finansiering over statsbudsjettet) knesatt. Denne fordelingen er endret gjennom årene, slik at den nå er nær 50 – 50, uten at det kan dokumenteres at veiutbygging eller veivedlikehold er vesentlig styrket i disse årene. I forhold til planer (Nasjonal Transportplan) er det tvert imot oppstått veldig etterslep, og bevilgningene til veiutbygging over statsbudsjettet har ikke på langt nær imøtekommet de forventninger som lå til grunn da bompengene ble innført.

Dette har på mange måter vært en kortsynt politikk, i det myndighetene dels har bidratt til svekket omdømme for denne typen spleiselag, dels ikke tatt tydelig nok konsekvensen av å dekke opp det betydelige etterslepet som veifarende på ulike måter lider under.

2. Den skjebne som er beskrevet i pkt. 1 kan utmerket godt også ramme annen bruk av bompenger, for eksempel etter den endringen i vegloven som nå foreslås. Her kan så vel stat som kommune/fylkeskommune velge ikke å leve opp til de forventninger som bl.a. fremgår av denne sakens høringsbrev, og i stedet la bompengene finansiere tiltak, mens myndighetenes egeninnsats reduseres til fordel for andre, presserende formål.

Det er svært viktig at det bygges avtaler og modeller som hindrer en slik utvikling av "spleiselaget". Men det er ikke nok alene med avtaler, modeller og planer – det er nødvendig at så vel Riksrevisjon som Fylkesmannen får kontrollinstrumenter som for eksempel gjør at et årsbudsjett ikke godkjennes av Fylkesmannen dersom det ikke bevilges iht. avtaler, planer etc.

3. Styrket kollektivtransport i store byområder kan bidra til bedre fremkommelighet for næringstransport og annen nødvendig transport. I så måte må tiltakene som gjelder drift av kollektivtransporten være målrettet og treffsikre, slik at det blir mest mulig effekt pr. investert krone. Økt fremkommelighet er et viktig bidrag til reduserte utslipp av klimagasser til luft, i og med at køståing, igangsetting, nedbremsing etc. av større biler (distribusjonsbiler) bl.a. medfører et høyere drivstoffutslipp enn jevn kjøring. Bedre fremkommelighet er også samfunnsøkonomisk mer lønnsomt i og med at så vel distribusjon som produksjon dermed kan sikres bedre forutsigbarhet.

Med vennlig hilsen

**LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING**



Tom Rune Nilsen
Direktør