



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 24.08.2007  
Deres dato 25.05.2007  
Vår referanse 95195-v3/IAA  
Deres referanse 07/781-DE

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./DEL: VS	S.BEH.: BE
24. AUG. 2007	
S.NR.: 07/781-36	
ARKIV: 401.3	AVSKRIF:

## Endring i vegloven § 27 – bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk

Vi viser til departementets høringsnotat av 25. mai d.å.

Næringslivets Hovedorganisasjon ønsker å gi følgende kommentarer til forslaget om å åpne for adgang til bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk:

NHO er prinsipielt av den oppfatning at utgifter til investering og drift av infrastruktur er et offentlig ansvar, men at brukerbetaling likevel kan forsvares i ulike former. Bompenger skal benyttes for å forsere gjennomføringen av lønnsomme prosjekter som er vedtatt utbygd.

Bompengeprojekter er alltid tidsbegrenset. Slik må det være også i fremtiden. Det er ikke riktig å delfinansiere *varige* driftsoppgaver med bompenger. En eventuell adgang til å bruke bompenger til drift av kollektivtransport vil derfor også være avgrenset tidsmessig. Det må derfor benyttes andre og varige finansieringsordninger for de kollektivtilbud samfunnet ønsker å tilby.

NHO mener at transportsystemene må ses i en sammenheng. Det er ikke tilstrekkelig infrastrukturkapasitet, verken på vei eller jernbane. NHO er videre enig i at det ikke er mulig å løse transportutfordringene rundt våre større byer gjennom ensidig utbygging av mer kapasitet, men at det også er viktig å se på hvordan kapasiteten utnyttes. I denne sammenheng er NHO enig i at kollektive trafikktilbud er en vesentlig del av løsningen på de totale transportutfordringer, og kan sikre fremkommelighet og pålitelighet i fremføring for alle.

Gode kollektivtilbud medfører at samfunnets bruk av infrastruktur skjer på en mer effektiv måte. Alle brukere av transportsystemet tjener på at flere reiser kollektivt. Det kan derfor forsvares at også bilister skal betale noe for fremkommelighetsforbedringer de selv tjener på, selv om forbedringene skjer i den kollektive del av transportsystemene. Kollektivsystemene bidrar også til at næringslivets transport får bedret fremkommelighet. Allerede med dagens lovgivning bidrar bilbrukere økonomisk til ulike tiltak for bedre infrastruktur for de kollektive transportmidler.

NHO er innforstått med at gjennomføringen av Oslopakke 3 innebærer et behov for å finansiere både videre utbygging av vei- og baneinfrastruktur og gi tilskudd til drift av kollektivtrafikk i Osloområdet. Det er helt nødvendig med en kraftig utbygging av kollektivtilbudet i hovedstadsregionen.

Osloregionen er spesiell i norsk sammenheng med en stor befolkningskonsentrasjon som utgjør et stort sammenhengende arbeidsmarked (rundt 1,5 – 2 millioner innbyggere innenfor rimelig pendlingsavstand).

I en storbyregion som Oslo er det viktig å ha et helhetlig transportsystem, der kollektivtransporten kan bidra til å frigjøre kapasitet i veinettet til nyttetransport og dermed både bedre fremkommeligheten og miljøet.

For å oppnå disse effektene er det viktig at eventuelle overføringer til drift av kollektivtransport brukes målrettet for å øke antall kollektivreisende.

Det forutsetter etter vår mening, for det første, at det er etablert et overordnet felles organ, et felles kollektivselskap for hele regionen, for planlegging, markedsføring og innkjøp av kollektivtjenester fra buss, bane og lokaltog. Dette bør være et administrasjonsselskap, som ikke selv er drifter av kollektivtjenester. Pengene kan, ut fra nærmere retningslinjer, brukes av dette kollektivselskapet. For det andre må tilskuddet (overføringen) brukes som incentiv for å stimulere flest mulig kollektivreisende (uavhengig av transportmiddel).

I mange tilfelle vil forbedringer av kollektivtilbudet innebære forbedringer i antall avganger gjennom bedre frekvens. Bompenginntekter bør kunne anvendes som driftsstøtte for å gjøre dette mulig, men også til andre produktforberedende tiltak som vil føre til forbedret kollektivtilbud og derigjennom bedre fremkommelighet for næringslivets transport.

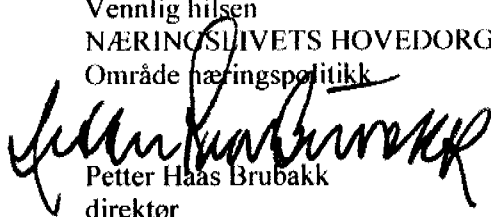
Vegloven gir i dag adgang til å bruke bompenger også til investeringer i faste anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporvei og tunnelbane. Det nye forslaget vil i større grad gjøre det mulig å velge de beste driftsløsninger i kollektivtrafikken.

NHO ser som følge av behovet for å få gjennomført Oslopakke 3, at det er nødvendig å endre vegloven. Det vil imidlertid være viktig å avgrense adgangen til å bruke det nye virkemidlet i loven til "større byområder" og foreslår derfor at ordet "byområder" i lovutkastet endres til dette. Med begrepet "større byområder" forstår vi hovedstadregionen.

NHO er av den oppfatning at direktiv 2006/38/EF sannsynligvis gjelder for hovedstadsregionen. Departementet må sikre at direktivet overholdes i forbindelse med gjennomføringen av lovendringen.

NHO forutsetter at adgangen til bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk ikke medfører at dagens bevilgningsnivå til kollektivtrafikken fra fylkeskommunene og Staten trappes ned.

Vennlig hilsen  
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON  
Område næringspolitikk



Petter Haas Brubakk  
direktør