

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VS	S.BEH.: BE
21 AUG. 2007	
S.NR.: 07/781-25	
ARKIVKODE: 401.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: TGR

Oslo, 20. august 2007

## Endring av veglovens § 27 – Bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk – Høringsuttalelse

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev fra Samferdselsdepartementet datert 25.5.2007 vedrørende forslag til endring av veglovens § 27 slik at bompenger kan brukes til tiltak for drift av kollektivtrafikken.

NLF er prinsipielt imot bompenger, men har akseptert det i tilfeller der vegbyggingen blir vesentlig forsert eller i tilfeller der bompenger brukes til å bygge veger som ellers ikke ville blitt bygd. NLF har også akseptert at en del av bompengene fra bomringer i byene kan gå til utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur.

### **NLF støtter ikke forslaget om å endre veglovens § 27 slik at bompenger skal kunne brukes til tiltak for drift av kollektivtrafikken.**

NLF er uansett imot å bruke vegbruksmidler til drift av kollektivtrafikken, men vi mener at dersom politikerne ønsker at vegbruksmidler skal brukes til dette, så må det kobles mot tidsdifferensiering av satsene. For godstransport på veg vil det være en fordel med tidsdifferensiering pga bedret fremkommelighet og følgelig bedre punktlighet. I tillegg vil bedre flyt i trafikken medføre mindre utslipp av f.eks klimagasser pga jevnere fart på lastebilene. Ved å ha (forholdsvis) lave satser for personbilene hele døgnet som i dag, kan det ikke forventes stor trafikkvekst for kollektivtrafikken i årene fremover. Ved å gjøre det dyrere å kjøre personbil i rushtiden derimot, vil situasjonen være annerledes. Da bør kollektivtilbudet styrkes på relasjoner der innbyggerne berøres av rushtidsavgiften, det være seg i form av hyppigere avganger og/eller ved å øke kapasiteten på eksisterende avganger.

NLF mener det er unødvendig å endre veglovens § 27 all den tid vegtrafikklovens § 7a om vegprising, som foreløpig ikke er trådt i kraft, hjemler bruk av vegbruksmidler til drift av kollektivtrafikken. Dette kommer frem i Ot.prp nr 32 (2000-2001).

Vi er klar over at departementets forslag kommer på grunn av Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes vedtak om Oslopakke 3, der de uttrykker at de ikke ønsker å innføre tidsdifferensierte satser i bomringen eller vegprising, og følgelig er vegtrafikklovens § 7a om vegprising uaktuell. Da må vegloven endres i stedet.

Samferdselsdepartementet trenger ikke å ta Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes vedtak til etterretning. Vi minner om at det i ny § 7a i vegtrafikkloven (tredje ledd) står at "departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising". Det er kun bruk av vegtrafikkloven som vil garantere at det innføres tidsdifferensiering av satsene i bomringene selv om vegloven også kan brukes til å gjøre dette. NLF ser helst at eksisterende veglov brukes til å innføre tidsdifferensierte satser i bomringene, fordi man er sikret at pengene brukes på infrastruktur.

NLF har ellers følgende synspunkter på forslaget om å endre veglovens § 27.

Det er neppe hensiktsmessig å delfinansiere varige driftsoppgaver med bompenger, som skal være tidsavgrenset. Samferdselsdepartementet har selv påpekt denne problemstillingen i en omtale av bruken av bompenger til vegvedlikehold. (Ot.prp. nr 32 (2000-2001)) Hva gjør man når f.eks kollektivselskaper har levd på "ekstramidler" i en årrekke og lagt seg på et høyere kostnadsnivå?

Vi stiller også spørsmål ved hva slike "gratispenger" vil bety for effektiviteten i kollektivtrafikken. Det er lett å legge seg til "dyre vaner". Vil det bety lønnsøkninger og/eller arbeidsavtaler i kollektivselskapene som utkonkurrerer lastebilnæringen hva gjelder rekruttering av sjåfører. Det er stor konkurranseflate mellom buss- og lastebilsjåfører. NLF er tilhenger av konkurranse om arbeidskraften på like vilkår.

Det å bevilge midler til innkjøp og vedlikehold av busser forutsetter en annen anbudsmodell enn i dag. Da må eventuelt fylkeskommunen opprette et selskap som eier bussparken og som stilles til disposisjon for bussoperatørene. Denne modellen er tenkt for T-bane og trikk i Oslo, der vognparken har lang levetid, men den er neppe særlig egnet for bussdrift.

Det virker unaturlig å ikke inkludere jernbanen i forslaget, noe man gjør ved å opprettholde dagens ansvarsdeling for finansiering av drift av kollektivtrafikken. Det er f.eks jernbanen som er ryggraden i kollektivsystemet i Akershus og en større del av pendlertrafikken fra Oslos omland bør foregå med jernbane, særlig for å avlaste vegnettet, men også av miljømessige grunner.

Ved overføring av trafikk fra personbil til kollektivtrafikk er det i store byområder alltid en risiko for at den ledige vegkapasiteten fylles opp av andre personbiler, og da er man like langt.

Det sies at bompenger skal være et supplement til midler til drift av kollektivtrafikk på ordinære offentlige budsjetter, men det sies ikke at nivået på offentlige budsjetter til kollektivformål skal være det samme eller høyere enn i dag. Det kan da bli fristende å kutte i fylkeskommunens bevilgninger til kollektivtrafikk og i stedet bruke av bompengene. Vi har vel en "mistanke" om at de statlig finansierte veginvesteringene målt i kroner hadde vært større dersom vi ikke hadde hatt bompengene.

Ved å kunne bruke bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk åpner man for en større "kamp" om midlene mellom ulike transportformål. I Oslopakke 1 og 2 gjøres det til en viss grad avveininger mellom bruk på veg og kollektiv infrastruktur, men fordelingen er styrt av fastsatte andeler til henholdsvis veginfrastruktur og kollektivtrafikkens infrastruktur. Ulempen med fastsatte andeler er mindre fleksibilitet, men det åpner for færre diskusjoner om fordeling mellom hovedformålene drift og investering.

Det kan fortsatt argumenteres med at bompenger, som er en tidsbegrenset ordning, bør brukes på investeringer i varige verdier som ny infrastruktur eller til gjenoppbygging av eksisterende (nedslitt) infrastruktur, og at løpende driftsoppgaver bør finansieres av brukerne selv eller det offentlige. Bompenger bør etter NLFs mening brukes til synlige og varige formål, som enten blir forsert eller som det kanskje ellers ikke hadde blitt noe av.


Oslo-området har en veldig kompleks forvaltningsstruktur innen samferdsel, noe som gjør samarbeid vanskelig. En åpning for å bruke bompenger på drift av kollektivtrafikk setter store krav til utforming av klare prosedyrer for planlegging, prioritering, rapportering og kontroll. Det kan ikke overlates til de politiske organene selv å bli enige fra år til år, eller fra dag til dag. Det politiske spillet mellom stat og fylkeskommune/kommune og fylkeskommune og kommune kan være hemmende for å gjøre de rette prioriteringene.

Forslaget innebærer at "som del av ei bompengepakke, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk". Dette gjelder i første omgang Oslo-området, men kan lett overføres til andre byer i Norge. Har man tenkt å avgrense dette til å gjelde byer og byområder av en viss størrelse? Hvis ikke, risikerer man at det etableres bompengepakker der det er mer hensiktsmessig med ordinære bompengeordninger for finansiering av vegprosjekter. NLF frykter at lovendringen vil føre til mindre penger til vegbygging og dermed uthule hele bompengeordningen.

Med hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**

  
Gunnar Apeland  
Adm. direktør

  
Terje Grytbakk  
Fagsjef veg og samferdsel

## postmottak

---

**Fra:** Terje Grytbakk [tgr@lastebil.no]  
**Sendt:** 21. august 2007 10:39  
**Til:** postmottak  
**Emne:** Endring av vegloven § 27 - bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk - Høringsuttalelse fra NLF  
**Vedlegg:** Brev til Samferdselsdepartementet om vegloven og midler til drift av kollektivtrafikk 20082007.pdf

Til Samferdselsdepartementet

Vedlagt følger NLFs høringsuttalelse til forslaget om endring av veglovens § 27.

NB: Brevet sendes kun elektronisk.

Med hilsen  
Terje Grytbakk  
Norges Lastebileier-Forbund

---

**Terje Grytbakk, cand.polit.**  
Fagsjef veg og samferdsel  
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)  
Postboks 7134 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Besøksadresse: St.Olavs gt 25 ("Turnhallen")

Mobil: +47 48129876  
Telefon: +47 22033229  
E-post: [tgr@lastebil.no](mailto:tgr@lastebil.no)  
Internett: [www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)