

Samferdselsdepartementet  
Veg- og baneavdelingen  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VS	S.BEH.: BE
18 JUNI 2007	
S.NR.: 07/781-8	
ARKIV: 401.3	AVSKREVET:

Referanse: 07/781-BE

SCHENKER AS  
Postboks 223, Økern  
Østre Akervei 17  
N-0510 Oslo  
www.schenker.no  
Tlf: +47 22727402  
Fax: +47 22647527  
[erling.saether@schenker.com](mailto:erling.saether@schenker.com)

Oslo, 15.06.07

## Høring – Forslag til endring av vegloven paragraf 27 – bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk

Vi vil gjerne kommentere forslaget om endring av vegloven for å kunne bruke bompenger til drift av kollektivtrafikk.

I utgangspunktet mener vi det er positivt at man nå vil innta en mer helhetlig politikk på persontrafikkområdet der midler fra bompengeanlegg kan benyttes til drift av kollektivtrafikk.

En omlegging av finansieringsgrunnlaget for kollektivtrafikk må uansett løsning ikke føre til at tunge kjøretøyer får økt økonomisk belastning eller forverret fremkommelighet.

I 2005 hadde bomringen i Oslo en gjennomsnittlig døgntrafikk på 252604 passeringer, som er 1,75 % mer enn i 2004. E18 ved Maritim og E6 ved Djupdalsveien hadde størst vekst (2,9 % og 2,5 %). 86 % av trafikkveksten i 2005 skjedde på hovedveinettet. Fjellinjen har 426639 AutoPass-avtaler (2005). Trafikken er naturlig nok størst i rushtiden.

Oslo Sporveier frakter 164,4 millioner passasjerer (2005) og har i snitt en beleggsprosent på 20,3 %. Det er altså betydelig ledig kapasitet i kollektivtrafikken, men trafikkfordelingen er skjev over døgnet, slik at det er liten ekstra kapasitet i rushtiden.

Dersom man skal få en endret transportmiddelfordeling mellom personbil og kollektivtrafikk i rushtiden, så vil det altså kreve en enorm utbygging av kollektivtilbudet kombinert med mye raskere fremføring av kollektivtrafikken enn i dag.

En kan altså ikke fjerne personbiltrafikken fra den ene dagen til den andre, men må bygge ut kollektivtilbudet i takt med at personbiltrafikken reduseres. En effekt av denne utviklingen vil i neste omgang føre til lavere bompengainntekter totalt sett, fordi trafikken gjennom bomringen går ned.

Bompenger har i Norge vært benyttet til utbygging og vedlikehold av veinettet og kollektivtrafikkens infrastruktur på vei og bane. (En kan også hevde at ferjepenger er en form for bompenger i distriktene).

Bakgrunnen for det nye forslaget er slik vi oppfatter det et ledd i finansieringen av Oslopakke 3, hvor en altså vil trekke inn midler fra veitrafikken for å finansiere utbygging og drift av veier, bane og kollektivtrafikk i hovedstadsområdet. Oslopakke 3 skal løse fremkommeligheten for kollektivtrafikk og veitrafikk generelt i Oslo-området ved at ny infrastrukturkapasitet bygges ut samtidig som det gis et bedre kollektivtilbud.

Det er først og fremst arealknapphet som fører til køer i hovedstadsregionen i rushtiden. Et alternativt virkemiddel, som ikke krever en lovendring, vil være å innføre tidsdifferensierte bompengesatser. Et trafikkavvisende tiltak vil også være å fjerne fritak for kjøretøyer som benytter alternativ energi og motorsykler.

Det vil ta lang tid før en ser nevneverdige endringer i trafikkmiddelfordelingen av det foreslåtte tiltaket fordi investeringer i tilrettelegging for overgang til kollektivtrafikk har vært neglisjert gjennom flere 10 år. Rutetilbudet er utilstrekkelig. Stasjoner, holdeplasser og terminaler mangler stort sett parkeringsmuligheter for biltrafikanter som ønsker å bytte til kollektivtrafikk. Gang- og sykkelveinettet er også dårlig utbygd og ikke integrert i trafikksystemet. Det er heller ingen integrasjon mellom bompengebetaling og kollektivreiser. For den enkelte trafikant vil ikke kombinert trafikk fremstå som et reelt tilbud før man har et fullstendig integrert transportsystem finansielt og praktisk.

Når det gjelder begrepet "drift av kollektivtrafikk" mener vi begrepet er for vagt, for lite konkret og åpner for lokale tolkninger. Dette er uheldig og kan føre til variasjon i hva som skal omfattes av "drift".

Vi vil derfor anbefale at man i tilfelle dette blir resultatet tar inn i forskriften en nærmere beskrivelse av hva man skal forstå med drift.

Det kan hindre utvikling av sektoren dersom bompenger gis som passiv driftsstøtte – frie midler. Brukerfinansiering bør omfatte både de som reiser kollektivt og de som benytter personbil. Fra før av kan bompenger benyttes til infrastruktur i kollektivtrafikken.

Vi mener en utvidelse av forskriften bør inneholde krav om at driftsstøtte skal kun gis til et utvalg definerte områder og tiltak, for eksempel:

- utvikling av nye tilbud og tjenester samt produktforbedringer inntil de er innarbeidet i markedet
- informasjon og markedsføring
- opplæring og kundeservice

Det er også et spørsmål om det skal være et tak på hva man kan bruke til ulike formål. Hvordan skal finansieringsmodellen se ut?

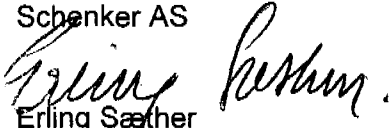
Dette fremgår ikke av forslaget.

Vi mener det er viktig at staten når den introduserer nye finansieringsopplegg for kollektivtrafikken, må det være klart og entydig med hensyn til belastning og anvendelse samt føre til en modernisering og forbedring av tilbudet, og ikke bare være en passiv driftsstøtte.

3/3

Det er nødvendig med en grundigere gjennomgang av det opplegg man har tenkt seg for gjennomføring av denne endringen i vegloven, slik at man sikrer seg mot at et nytt system svekker finansieringsinstrumenter av denne typen som virkemiddel. Det er viktig at de tiltak man iverksetter for å endre trafikkmiddelfordelingen har aksept både i befolkningen og hos brukerne. Forslaget må også forutsette at det er lokale initiativ som skal utløse at brukerbetaling også kan benyttes til drift av kollektivtrafikk i det samme område. Det må på innen måte bli slik at en gjennom dette gir mulighet til former for fiskale avgifter eller skatteobjekter til nyttige formål.

Med vennlig hilsen  
Schenker AS

  
Erling Sæther  
Viseadm. direktør

Kopi:  
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening

Saksbehandler:  
Einar Spurkeland, informasjonssjef