

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VS	S. BEH.: BE
27 AUG. 2007	
S. NR.: 07. 781 - 44	
ARKIV: 401.3	AVSKREVET:



Transportbedriftenes  
Landsforening

www.transport.no

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

17.8.2007

## Endring i vegloven § 27 om bruk av bompenger til tiltak for drifta av kollektivtrafikk

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 25. juni d.å.

Transportbedriftenes Landsforening støtter forslaget til endring i vegloven slik at det også blir mulig å nytte inntekter fra bompengoordninger til drift av kollektivtrafikk. Vi mener dette er et logisk videre skritt – tatt i betraktning at det allerede er mulig å bruke midler fra bompengoordninger til kollektivtrafikkens infrastruktur. Endringen vil kunne innebære at man kan velge mellom flere virkemidler for å gjennomføre endringer i transportsystem og fordeling mellom de ulike transportsystemene.

TL mener at muligheten for å la deler av bompengene gå til drift av kollektivtrafikken, sammen med andre tiltak kan bidra til at kollektivtrafikken kan ta større deler av persontrafikkveksten.

Det er faglig enighet om det ikke er mulig å bygge seg ut av kø- og forsinkelsesproblemene i storbyene. For å løse byenes kommunikasjonsutfordringer er det nødvendig å fokusere i større grad på kapasiteten i hele transportsystemet.

Med den foreslåtte endringen i vegloven vil tiltak for å bedre kollektivtilbudet være en del av virkemiddelbruken som kan vurderes når man ønsker tiltak for å bedre framkommelighet i vegtrafikken. Fremkommelighetstiltak blir ikke lenge synonymt med ny vegkapasitet, men det kan også være satsing på kollektivtrafikken som bidrar til å frigjøre kapasitet i vegnettet og dermed gi større framkommelighet for nyttetransporten.

Et eksempel på tiltak som kan bli mulig å støtte ved hjelp av bompengemidler er for eksempel Oslo Sporveiers forslag til strategi fram 2025 alternativ "Kursendring", hvor utviklingen for kollektivtrafikken vil gi:

- 40 prosent produksjonsøkning

- 70 prosent flere passasjerer
- 60 prosent flere passasjerkilometer

Kollektivandelen i Oslo vil øke fra 33 prosent til 45 prosent.

TL er enig i at alle bompengeprosjekter i byområder skal redegjøre for hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt, før de blir lagt fram for Stortinget. Det bør i denne type forarbeid legges til grunn at satsing på kollektivtrafikk tiltak skal være en del av bompengepakken, uavhengig om prosjektet innebærer innkreving til støtte til drift av kollektivtrafikk. Det er vår oppfatning at infrastrukturtiltak som kollektivfelt og trafikkstyring kan gi lavere reisetid og færre forsinkelser. Dette er tiltak som kan bidra til et bedre kollektivtilbud, og bør være en del av bompengepakken hvor det er aktuelt.

Det er viktig at nye inntekter til kollektivtrafikken fra bompengeprosjekter går til å forbedre tilbudet for å få flere kollektivreiser, og ikke være begrenset til nye infrastrukturprosjekter.

TL mener at midlene skal forvaltes og prioriteres av lokale (regionale) bestillerorganisasjoner enten det er fylkeskommuner eller administrasjonsselskaper. Det er dette som kan være med å sikre at midlene brukes på en måte som gir flere kollektivreisende, fordi lokale myndigheter og selskaper har den markedskunnskapen som er nødvendig for å utvikle kollektivtrafikken.

TL ser behov for at det sikres fleksibilitet i forvaltningen av de innkrevde midlene til kollektivtrafikk. I løpet av en innkrevingsperiode kan ofte markedet og behovene endre seg for deler av kollektivtilbudet. Det bør derfor i forvaltningen sikres at det kan gjøres nye prioriteringer i innkrevingsperioden, slik at lokale myndigheter gis muligheter til å endre innsatsen slik at midlene kan brukes til de mest lønnsomme kollektivprosjektene. Eksisterende bompengeprosjekter bør gis mulighet til å justere sin prosjektliste for å inkludere drift av kollektivtrafikk. TL mener at SD i lovendringsarbeidet bør åpne for en slik mulighet.

Gjennom forpliktende avtaler mellom statlige og lokale myndigheter, må det sikres at adgangen til bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk medfører at bevilgningsnivået fra kollektivtrafikken fra fylkeskommunen og staten opprettholdes minst på dagens nivå.

Bompengeprojektene er tidsbegrenset, slik må det også være i framtiden. Drift av kollektivtrafikk er en permanent oppgave. Det må derfor i avtaleverket mellom partene sikres at kollektivtilbud har finansiering etter at innkrevingsperioden er over.

Med vennlig hilsen

**TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING**

Christian Aubert  
Administrerende direktør