



Innst. 306 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:113 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om et bedre kollektivtilbud i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, foreslå en vesentlig opptrapping av bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikken.

II

Stortinget ber regjeringen utvide belønningsordningen for kollektivtrafikken til også å omfatte «Vestfold-byen» – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøregionen – Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sor-

tevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse, datert 7. mai 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til representantforslaget der det foreslås en vesentlig opptrapping av bevilgningene til den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, samt en utvidelse av antall byer som kan motta støtte fra ordningen.

Komiteen viser til at Oslo kommune på vegne av Osloområdet, Buskerud fylkeskommune på vegne av Drammen, Telemark fylkeskommune på vegne av Skien/Porsgrunn, Østfold fylkeskommune på vegne av Fredrikstad/Sarpsborgområdet, Hordaland fylkeskommune på vegne av Bergensområdet, Rogaland fylkeskommune på vegne av Stavangerområdet og Troms fylkeskommune på vegne av Tromsøområdet i dag er innenfor ordningen «Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene». Gjennom avtalene som ble inngått våren 2009, ble i tillegg Kristiansandsregionen tildelt 80 mill. kroner i 2010 og Trondheimsregionen tildelt 95 mill. kroner i 2010.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er oppmerksom på at vi står overfor en betydelig befolkningsvekst i byområdene i årene som kommer. Kombinert med generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling vil presset på transportsystemet øke. Det er derfor nødvendig å føre en politikk som stimulerer til økt bruk av kollektive transportmidler.

Flertallet mener det mulig å oppnå vesentlige reduksjoner i utslippene fra transportsektoren ved å planlegge bedre, slik at transportbehovet reduseres og ved å flytte transport fra bil til kollektiv, sykkel og gange. I tillegg til reduserte utslipp vil en slik politikk gi bedre fremkommelighet og renere luft i byene. Et viktig grunnlag for en annen transportmiddelfordeling ligger i areal- og transportplanleggingen i kommuner og fylker, og særlig i bykommuner. Mange byer sliter med stor biltrafikk og et overbelastet veisystem.

Flertallet vil understreke behovet for å stimulere til overgang fra bilbruk til kollektive transportmidler i storbyområdene. Blant annet gjennom bybaneprosjekter og superbusser med egne traseer kan det etableres kollektivløsninger som gir rask og trygg transport, og som kan konkurrere med bil.

Flertallet mener det er viktig å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv ved å utvikle gode knutepunkter som letter overgangene mellom transportformene. Innsats for å utvikle knutepunktene langs jernbanenettet og for kollektivtransporten langs vegnettet er viktig, og politiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging bør bidra til utbygging ved knutepunkt. I tillegg til virksomhet som direkte henvender seg til de reisende, bør forretninger, kontorer og boliger lokaliseres på og ved knutepunkt for å bygge opp under offentlig transport og å redusere det samlede transportbehovet.

Flertallet peker på at utbygging av kollektivnettet i de større byene gir store samfunnsgevinster i form av bedre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforurensning, positive helsegevinster og mindre støy.

Flertallet viser til at belønningsordningen for kollektivtrafikk ble innført for å gi et insentiv til satsing på kollektivtrafikken i kommunesektoren. Ordningen skal motivere fylkeskommuner og kommuner til å legge om areal- og transportpolitikken, slik at en raskere oppnår strukturell endring av byenes transportavvikling, med høyere andeler kollektivreisende, syklist og gående.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det i dag er Oslo kommune som fremmer søknaden til belønningsordningen på vegne av hovedstadsområdet som Akershus er en del av. Dette flertallet vil peke på at dette er en fornuftig ordning sett i lys av dagens tildelingsopplegg og de midlene som er tilgjengelige.

Dette flertallet viser til at Oslo og Akershus samarbeider om store deler av kollektivtransporten, gjennom selskapet Ruter. Gjennom Ruter har Oslo og Akershus lagt til rette for en historisk økning i kollektivtransporten. Det er derfor naturlig at Akershus inn-

lemmes i belønningsordningen for kollektivtrafikk, da denne ordningen nettopp har til hensikt å få til de resultater som Oslo og Akershus har oppnådd.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at belønningsordningen for kollektivtransport er blitt utvidet tre ganger etter at den ble igangsatt i 2004. Ordningen omfatter i dag de ni største byområdene i landet. Disse medlemmer viser også til Klimaforliket fra 2008, jf. Innst. S. nr. 145 (2007–2008):

«Flertallet mener at en forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken.»

Disse medlemmer viser til at dette innebærer at belønningsordningen ikke skal fungere som generelle øremerkede tilskudd til kollektivtransporten, men stimulere storbyområdene til å føre en aktiv politikk for å begrense bruken av personbil gjennom virkemiddelbruk som går vesentlig lenger enn styrking av kollektivtilbudet.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019:

«Flertallet mener det bør vurderes å utvide ordningen med fireårige avtaler til å omfatte alle byområder, dersom det er byområder med vesentlige miljø- og fremkommelighetsutfordringer som presenterer helhetlige opplegg som innebærer en vesentlig endring av transportmiddelfordelingen, forbedring av fremkommeligheten og reduksjon i miljøbelastningene.»

Disse medlemmer er opptatt av at intensjonene med belønningsordningen skal fastholdes, og mener det vanskelig lar seg kombinere med store utvidelser.

Disse medlemmer viser til at det er fylkeskommunene som har ansvar for den lokale kollektivtransporten med unntak av jernbanen. Gjennom en kraftig styrking av rammetilskuddene til fylkeskommunene de senere årene har fylkeskommunene fått vesentlig bedre muligheter til å styrke kollektivtransporten. Det er i tillegg åpnet for at bompenginntekter i forbindelse med bypakker kan benyttes til drift av kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til den politiske plattformen for den rødgrønne regjeringen der partiene er enige om å doble midlene til belønningsordningen for bedre kollektivtransport i løpet av fireårsperioden. Midlene skal være reservert byområder som inngår flerårige avtaler med staten om bruk av virkemidler som gir redusert biltrafikk.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:113 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om et bedre kollektivtilbud i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Fremskrittspartiet i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2010 foreslo å bevilge 150 mill. kroner til å styrke kollektivtrafikken i de fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger). I tillegg til dette foreslo disse medlemmer å etablere en rentekompensasjonsordning på 137 mill. kroner til storbyene. Dette innebærer at man da vil stille ca. 9 mrd. kroner til disposisjon for samferdselstiltak i de fire største byene både på vei, jernbane og kollektivtilbudet. I tillegg til dette foreslo disse medlemmer å øke bevilgningene med 850 mill. kroner til å styrke kollektivtilbudet i byer og bymessige områder som ikke er dekket av Fremskrittspartiets storbypakke, det vil si bl.a. byene/byområdene Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Ålesund, Vestfoldbyene, Skien/Porsgrunn osv. til å kjøpe kollektivtransporttjenester.

Disse medlemmer vil peke på at dette vil bidra til en kraftig økning av kollektivtilbudet i by- og byområdene over hele landet. For å lykkes med å øke andelen kollektivreisende er det svært viktig å legge til rette for gode og effektive kollektivknutepunkter. Dette blant annet for å lette og bedre overgangen mellom forskjellige transportformer. Disse medlemmer vil peke på at gode kollektivknutepunkter er veldig viktige forutsetninger for å sikre en høy kollektivandel. Disse medlemmer vil likevel advare sterkt mot, og støtter ikke flertallets holdning, om at forutsetningen for at byområdene skal få tildelt midler fra belønningsordningen er at man iverksetter restriksjoner for andre transportformer i form av veiprising, rushtidsavgift, redusert fremkommelighet, bompenger osv. Disse medlemmer er i stedet tilhengere av at midler til storbyene og byområdene skal komme i form av positive tiltak, som motiverer folk til å velge kollektivtilbudet fremfor andre transportmidler fordi de får et bedre tilbud, og ikke fordi det presses på folk i form av negative virkemidler som veiprising, rushtidsavgifter, bompenger osv.

Disse medlemmer ser samtidig at reduksjon av transportavstander har miljømessige konsekvenser, og ønsker derfor en liberal politikk knyttet til for eksempel tomteutnyttelse i forbindelse med infrastruktur.

Disse medlemmer mener også at «belønningsordningen» for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen i Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til ytterligere restriktive tiltak overfor bilistene gjennom den såkalte belønningsordningen. Disse medlemmer vil også vise til at Fremskrittspartiet ønsker å opprette et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner, og at deler av avkastingen fra dette infrastrukturfondet også skal gå til en styrking av kollektivtilbudet både på vei og bane. Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet har fulgt opp sitt forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 både på vei, bane og kollektivtilbudet i sitt alternative statsbudsjett for 2010, og forutsetter at styrkingen av kollektivtilbudet også fortsetter videre i planperioden.

Disse medlemmer understreker at veien er ryggraden i kollektivtransport over hele landet gjennom bussbasert kollektivtransport. Moderne, effektive, sikre og miljøvennlige veier er viktig for transport av både personer og gods over hele landet. Disse medlemmer vil derfor øke omfanget av bygging av nye veier og omfanget av vedlikeholdet av eksisterende veier. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til NTP 2010–2019.

Disse medlemmer peker spesielt på at bussbasert kollektivtransport både kan være mindre kostnadskrevende og mer fleksibelt enn skinnebaserte løsninger. Disse medlemmer har merket seg at flere større byer og regioner arbeider med planer om å bygge bybaneløsninger (light rail). Disse medlemmer peker på at skinnebasert kollektivløsninger i de største byer og regioner bør være jernbanebasert; altså basert på dagens norske jernbanekonsept. Disse medlemmer mener derfor slike prosjekter krever statlig koordinering, styring og finansiering. Disse medlemmer avviser bompengefinansiering eller veiprisbasert finansiering av både bybaser og jernbanebaserte løsninger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikkknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Disse medlemmer mener at lavere avgifter som stimulerer til rask utskiftning av bilparken i kombinasjon med høyere vrakpant er blant de aller

mest effektive miljøtiltakene, fordi nye biler forurenser i langt mindre grad enn eldre biler. Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:97 (2006–2007) for en omfattende beskrivelse av Fremskrittspartiets politiske standpunkt og praktiske tilnærming, både hva gjelder den vitenskapelige debatten, Kyoto-avtalen og Fremskrittspartiets argumentasjon på Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til rapporten «Klimakur 2020 – tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020», der det er beregnet en betydelig samfunnsøkonomisk gevinst ved å styrke de offentlige bevilgningene til kollektivtrafikken i de seks største byområdene. Ytterligere utslippsreduksjoner kan hentes ut i kombinasjon med restriktive tiltak mot personbiltrafikken, slik belønningsordningen motiverer til. Disse medlemmer viser videre til klimaforliket fra 2008 der partene ble enige om å styrke belønningsordningen.

Disse medlemmer mener det er viktig å hente ut ytterligere samfunnsøkonomiske gevinster gjennom å utvide ordningen til å omfatte flere byområder. Kombinert med utvidelsen må bevilgningene økes vesentlig. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, foreslå en vesentlig opptrapping av bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikken.»

Disse medlemmer viser til at regjeringen har lagt inn et nytt kriterium i belønningsordningen for kollektivtrafikk, slik at det ved tildeling av midler legges vekt på kommunenes og fylkeskommunenes vilje til å tilrettelegge for sykkel og gange. Disse medlemmer er opptatt av å stimulere til utbygging av gang- og sykkelvei og mener det burde opprettes en egen statlig belønningsordning med formål å motivere til en arealplanlegging i kommunene som legger bedre til rette for syklende og gående. Disse medlemmer er derfor kritisk til de nye kriteriene i belønningsordningen på dette punkt, da det bidrar til å utvanne den nåværende belønningsordningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er viktig å styrke belønningsordningen, og at dette også innebærer å sikre at intensjonene for denne ikke vannes ut. Disse medlemmer er derfor skeptiske til å innlemme de foreslåtte, nye regionene i belønningsordningen.

Disse medlemmer er også uenig i regjeringens inkludering av veiprising/rushtidsavgift som et av kriteriene for tildeling av midler. Disse med-

lemmer viser til klimaforliket hvor det henvises til «inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk», og hvor det ikke er spesifisert hvilke type tiltak dette bør innebære. Disse medlemmer fastslår at det er summen av trafikkreduserende tiltak som skal ligge til grunn for utdeling av midler fra belønningsordningen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil peke på at det i forbindelse med en utvidelse av belønningsordningen med mer midler og flere byer, også bør åpnes for egen søknad fra Akershus fylkeskommune. Dette medlem vil peke på at det er store framkommelighetsutfordringer i Akershus i tettbygde områder som ikke er en naturlig del av hovedstadsområdet, og at det bør åpnes for midler til slike prosjekt. Befolkningen i Akershus er på om lag 500 000, og det er ventet en kraftig økning i årene som kommer, hvilket vil skape økt press på kommunikasjoner.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utvide belønningsordningen for kollektivtrafikken til også å omfatte «Vestfold-byen» – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøregionen – Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikkknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, foreslå en vesentlig opptrapping av bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikken.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utvide belønningsordningen for kollektivtrafikken til også å omfatte «Vestfold-byen» – Tønsberg, Sandefjord, Horten og

Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøsregionen – Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:113 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om et bedre kollektivtilbud i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2010

Knut Arild Hareide

leder og ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. mai 2010

Representantforslag, Dok 8:113 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om bedre kollektivtrafikk i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster

Det vises til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteen av 27. april 2010 der Samferdselsdepartementet blir bedt om å avgi uttalelse til overnevnte sak.

Det er fylkeskommunene/Oslo kommune som har ansvaret for den lokale kollektivtransporten med unntak av jernbanen. Denne ansvarsdelingen ligger fast, og statens viktigste bidrag til kollektivtransport i byene går gjennom rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Under denne regjeringa har rammetilskuddet økt kraftig, fra 12 mrd kr i 2005 til nær 21 mrd kr i 2010. I tillegg kommer overføringene ifm at fylkeskommunene/Oslo kommune, som en del av forvaltningsreformen, overtok ansvaret for størsteparten av riksvegnettet fra 1.1. 2010. Den kraftige økningen i rammetilskuddet har gitt fylkeskommunene/Oslo kommune vesentlig bedre muligheter til å sørge for et godt lokalt kollektivtilbud enn de har hatt tidligere, både i byområdene og i mer spredtbygde områder. Gjennom endringer i vegloven har dessuten regjeringen åpnet for at bompengeinntekter ifm bypakker kan benyttes til drift av kollektivtransport, noe som ytterligere øker lokale myndigheters økonomiske handlingsrom på kollektivtransportområdet. I tillegg har bevilgningene til jernbanen økt kraftig under denne regjeringa, det gjelder både jernbanens infrastruktur og kjøp av persontransporttjenester fra NSB. En vesentlig andel av bevilgningen til jernbanen kommer byene til gode. Det bevilges også betydelige beløp til kollektivtiltak over vegbudsjettet.

Det er rammetilskuddet og statens bevilgninger til jernbane og kollektivtiltak langs riksvegnettet som utgjør stammen i statens bidrag til kollektivtransporten, - også kollektivtransport i byene. Belønningsordningen skiller seg fra de ordinære finansieringsordningene ved at den har som hovedformål å påvirke transportpolitikken i byområdene i en mer bilrestriktiv retning – midlene fra staten skal fungere som et insentiv for lokale myndigheter til å gjennomføre upopulære, men nødvendige, tiltak. Ordningen har altså aldri vært ment å fungere som en ny ordinær statlig finansieringsordning, eller noen hovedkilde for finansiering av kollektivtransport i byene.

Da belønningsordningen ble evaluert i 2007 var et hovedfunn at ordningen i liten grad hadde ført til noen endringer i lokale prioriteringer, og at midlene hadde gitt større effekt/nytte dersom de økte tilskuddene til kollektivtrafikk var blitt fulgt av en mer restriktiv personbilpolitikk. Strengere krav til restriktiv virkemiddelbruk, større forutsigbarhet og større økonomisk ramme ble anbefalt som tiltak for å gjøre ordningen mer målrettet. På grunnlag av evalueringen og som et ledd i klimaforliket mellom regjeringspartiene, Høyre, Krf og Venstre ble derfor midlene til ordningen doblet fra 161,7 mill kr i 2008 til 323,4 mill kr i 2009, og det ble åpnet for at Samferdselsdepartementet skulle kunne inngå avtaler med byområdene om tildeling av midler for inntil fire år framover. Fra byområdenes side krever en slik avtale forpliktende lokale vedtak om restriktiv virkemiddelbruk og trafikkreduksjoner. I 2009-2010 ble det inngått fireårige avtaler om tilskudd og virkemiddelbruk med Kristiansandsområdet, Trondheimsområdet og Buskerudbyen.

Forslagsstillerne fremhever hyppigere avganger og lavere takster som viktige tiltak for styrkning av kollektivtrafikken i byområdene. Departementet er ikke uenig i dette, men mener - i samsvar med retningslinjene for belønningsordningen – at det må være opp til lokale myndigheter å prioritere de tiltak som ventes å gi de beste resultatene. Videre mener departementet at innføring av hyppigere avganger og lavere takster med kollektivtransporten er tiltak lokale myndigheter allerede i dag har god anledning til å innføre.

Forslagsstillerne ber Regjeringen om å utvide belønningsordningen med 13 nye byområder, d.v.s. med Tønsberg, Sandefjord, Horten, Larvik, Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal, Lillehammer, Hamar, Gjøvik og Akershus. Etter at ordningen ble igangsatt i 2004 er den blitt utvidet tre ganger. Den siste utvidelsen fant sted i 2008 der byområdene Drammen, Sarpsborg/Fredrikstad og Skien/Porsgrunn ble tatt inn i ordningen. Ordningen omfatter i dag de ni største byområdene i landet.

Dersom intensjonene med belønningsordningen skal kunne holdes fast, d.v.s. at ordningen ikke skal fungere som generelle, øremerkede tilskudd til kollektivtransporten, men i stedet stimulere storbyområdene til å føre en politikk som aktivt begrenser bruken av personbil, kreves gjennomføring av en lokal virkemiddelbruk som går vesentlig lenger enn en alminnelig styrking av kollektivtilbudet. Som påpekt

ovenfor krever en avtale mellom samferdselsdepartementet og lokale myndigheter at det innføres restriktive virkemidler overfor bilbruken (for eksempel innføring av rushtidsavgift på veinettet) og at virkningene av gjennomførte tiltak kan etterprøves. For mange byer er dette en mindre relevant problemstilling. Samferdselsdepartementet vurderer imidlertid fortløpende hvilke byer som bør inviteres til å søke om midler fra ordningen. Akershus inngår for øvrig allerede i belønningsordningen sammen med Oslo.

Jeg deler forslagsstillernes vurdering om at satsing på kollektivtransport er viktig for transportsystemets funksjonalitet, nærmiljøet i byområdene og som klimatiltak. Regjeringen har både gjennom Soria Moria og Nasjonal Transportplan lagt opp til en fortsatt styrking av ordningen. Når det gjelder bevilgningen for 2011, vil regjeringen komme tilbake til dette ifm statsbudsjettet for 2011.

