



STORTINGET

Innst. 325 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:196 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa og Audun Lysbakken om mer og bedre kollektivtransport

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke det statlige bidraget til 80 prosent i store kollektivprosjekter og omprioritere pengene fra overdimensjonerte motorveiprosjekter. Kommunene skal ikke behøve å redusere bompenger for å få støtte til kollektivtransport.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosi-

alistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til Representantforslag 196 S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa og Audun Lysbakken om mer og bedre kollektivtrafikk. Forslaget går ut på å øke det statlige bidraget til store kollektivprosjekter til 80 pst., uten at det stilles krav til at midlene skal bidra til reduserte bompenger. Dagens tilskuddsordning til store kollektivprosjekter er på 66 pst., hvorav 8 pst. er øremerket til reduksjon i bompenger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg behovet for å øke andelen reisende som velger å bruke kollektivtilbudene. Kollektivtilbudet og -bruken må forbedres for at Norge skal nå sine klimamål. Det må være en ambisjon å øke kollektivandelen slik at den blir høyere enn hva den var før pandemien.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til Hurdalsplattformen, hvor det heter at regjeringen vil tilby å øke det statlige bidraget til 70 pst. i de store kollektivprosjektene.

Dette flertallet viser til samferdselsministerens vurdering av forslaget i brev til komiteen datert 29. april 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. I brevet skriver statsråden at regjeringen nå prioriterer å innføre økt fleksibilitet i tilskuddsordningen og dermed mulighet for større bidrag til kollektivtransporten fremfor å tilby statlig bidrag på 70 pst. på nåværende tidspunkt. I denne sammenhengen er det viktig å ta innover seg at norsk økonomi er i en høykonjunktur, med utsikter til tiltagende lønns- og prisvekst og renteoppgang.

Økt offentlig pengebruk i en situasjon med høy aktivitet i økonomien og mangel på tilgjengelige ressurser vil forsterke presset på priser og lønninger.

Dette flertallet vil følgelig ikke anbefale forslaget om å øke bidraget til 80 pst.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at statsråden i sitt svarbrev til komiteen skriver at regjeringen ikke vil prioritere å øke det statlige bidraget til 70 pst. i tråd med regjeringsplattformen, og han vil følgelig ikke anbefale forslaget om å øke bidraget til 80 pst. Disse medlemmer mener det er nødvendig med et godt kollektivtilbud, og viser til at Høyre og Fremskrittspartiet i regjering derfor sikret en økning i det statlige bidraget til store kollektivprosjekt fra 50 pst. til 66 pst.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti viser til at mange byer sliter med å finansiere viktige kollektivløsninger. Disse medlemmer understreker at disse kollektivprosjektene er avgjørende for at vi skal klare å nå klimamålene våre. Disse medlemmer peker på at det er bred enighet om at man ikke bare kan bruke pisk i klimapolitikken, og derfor mener disse medlemmer at bedre kollektivtrafikk er et utrolig viktig tiltak for å nå klimamålene.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at statens andel til kollektivtransport økte fra 50 pst. til 66 pst. under regjeringen Solberg i 2019 som følge av bompengeaftalen. Halvparten av økningen skal gå til å redusere bompengebelastningen. Disse medlemmer mener at en økning i det statlige bidraget til kollektivtransport ikke er økonomisk ansvarlig uten at det rammer andre områder. Å sette finansieringen av kollektivtransport opp mot motorvei blir å ramme andre deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at kollektivtransporten er en viktig del av den offentlige samferdselsinfrastrukturen og derfor noe som det offentlige skal investere i uten å skyve regningen over på bilistene i form av bompenger. Disse medlemmer er opptatt av at man skal styrke kollektivtransporten uten å regulere bort bilbruken med negative tiltak. Løsningen er heller å gjøre det mer attraktivt for folk å velge kollektivtransport.

Disse medlemmer vil styrke kollektivtransporten i byene slik at folk flest ønsker å ta bussen eller toget fremfor å bruke bilen, men i motsetning til forslagsstillerne ønsker ikke disse medlemmer at bilistene skal betale for kollektivtransporten. Disse medlemmer vil gjøre hverdagen enklere for bilister, ikke vanskeligere og dyrere.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kvaliteten på kollektivtilbudet er det aller viktigste for at folk skal velge å reise kollektivt. Dette medlem mener derfor det er viktig å forbedre kollektivtilbudet for å nå klimamålene, men dette medlem vil også understreke at for å få fortgang i den utviklingen må staten bidra mer.

Dette medlem vil gjerne trekke fram at regjeringen etter at forslaget ble lagt fram, kunne kunngjøre at bevilgningene til store kollektivprosjekter skal gå uavkortet til faktiske kollektivinvesteringer, og at det ikke lenger skal være et krav om at kollektivmidlene også skal brukes til å redusere bompenger. Dette medlem synes dette er en svært god nyhet.

Dette medlem mener det er avgjørende at staten øker sin finansiering av store kollektivprosjekter til 80 pst. for å få den kollektivsatsingen som trengs. Dette medlem mener det haster å sørge for mer midler til kollektivtransport. Mange kommuner står i en vanskelig økonomisk situasjon, og det haster å gjøre mer for å løse klimakrisen.

Dette medlem stiller seg også kritisk til at staten ikke tar noe av regningen for kostnadsøkninger etter avtaleinngåelse. Dette medlem peker på at byene dette gjelder i dag sitter igjen med hele regningen for prisøkninger som følge av for eksempel korona og krigen i Ukraina, på tross av at det er kostnadsøkninger helt utenfor deres kontroll.

Dette medlem mener pengene bør omfordeles fra miljøfiendtlige motorveier, noe som vil ytterligere forsterke klimaeffekten av forslaget.

Dette medlem vil peke på at dette forslaget kan få stor betydning for viktige kollektivprosjekter i dette landet. Dette medlem vil vise til Oslo, der forslaget kan gi nødvendig finansiering av Forneubanen og ny t-banetunnel. Dette medlem vil også vise til at forslaget vil sikre finansiering for å bygge bybanen til Åsane i Bergen. Dette medlem vil peke på at det i dag mangler mye på finansieringssiden for bybanen til Åsane, og at dette forslaget er viktig for å unngå videre forsinkelser i arbeidet. Dette medlem vil også peke på Trondheim som har mange viktige kollektivprosjekter på trappene. Dette medlem vil peke på at forslaget er viktig for å realisere for eksempel utvidelse av Metrobussen i Trondheim med en fjerde linje, bygging av Brundalsforbindelsen og bygging av bytog eller bybane. Dette medlem vil også peke på Nord-Jæren og at dette forslaget kan bli avgjørende for å sikre realisering av det som skal bli Europas lengste bussvei, og andre viktige kollektivprosjekter i området.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke det statlige bidraget til 80 prosent i store kollektiv-

prosjekter i forbindelse med statsbudsjettet for 2023 og omprioritere pengene fra overdimensjonerte motorveiprosjekter.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det statlige bidraget til store kollektivprosjekt også skal dekke kostnadsøkninger som er utenfor lokalpolitikernes kontroll, og melde tilbake til Stortinget i løpet av 2023.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke det statlige bidraget til 80 prosent i store kollektivprosjekter i forbindelse med statsbudsjettet for 2023 og omprioritere pengene fra overdimensjonerte motorveiprosjekter.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det statlige bidraget til store kollektivprosjekt også skal dekke

kostnadsøkninger som er utenfor lokalpolitikernes kontroll, og melde tilbake til Stortinget i løpet av 2023.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:196 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa og Audun Lysbakken om mer og bedre kollektivtransport – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2022

Erling Sande

leder

Morten Stordalen

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1017-2

29. april 2022

Dokument 8:196 S (2021-2022) om mer og bedre kollektivtransport

Jeg viser til brev av 21. april 2022 fra transport- og kommunikasjonskomiteen vedlagt representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa og Audun Lysbakken. Representantene har fremmet følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke det statlige bidraget til 80 prosent i store kollektivprosjekter og omprioritere pengene fra overdimensjonerte motorveiprosjekter. Kommunene skal ikke behøve å redusere bompenger for å få støtte til kollektivtransport.

Byvekstavtalene og belønningsordningen har bidratt til en stor og målrettet satsing på kollektivtransport, sykling og gange i de ni største byområdene de siste årene. Gjennom flere øremerkede tilskudd bidrar staten til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil, som ligger til grunn for avtalene.

I 2022 er det satt av om lag 6 mrd. kr til statlig bidrag i avtalene. Av dette går om lag 2,2 mrd. kr til investeringer i de fylkeskommunale kollektivprosjektene Fornebubanen i Oslo-området, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren, der staten dekker 50 prosent av kostnadene. Denne tilskuddsordningen er avgrenset til konkrete prosjekter, og det er retningslinjer for hvordan det statlige bidraget fastsettes.

Under forrige regjering ble det statlige tilskuddet økt til 66 prosent. Økningen fra 50 til 66 prosent er en egen tilskuddsordning med spesielle vilkår, som innebærer at den ene halvparten av økningen skal gå til å redusere bompengene. Den andre halvparten går til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering. I 2022 er det satt av i underkant av 1 mrd. kr til dette tilskuddet.

Vi er nå i en omstillingsperiode etter pandemien, da mange endret reisevanene sine som følge av de strenge smitteverntiltakene. Vi reiste mindre og på andre måter enn før. Blant annet ble vi oppfordret til ikke å reise kollektivt. Dette har ført til at kollektivtransporten har tapt markedsandeler mot privatbilen, og den er fortsatt ikke tilbake på samme nivå som før pandemien.

For biltrafikken er bildet annerledes. I de største byene ser vi at den er tilbake på, og til dels over, 2019-nivået. Nybilsalget i 2021 var rekordhøyt, og stadig flere kjøper elbiler. Kjøps- og bruksfordelene som elbilene har, er en viktig del av dette bildet. Fordelene ble innført på en tid da elbilteknologien var umoden og det var få elbiler på veiene. Ved utgangen av 2021 var over 63 prosent av nybilsalget elbiler. Fra januar til mars 2022 har andelen vært mellom 74 og 85 prosent, og vi har om lag 500 000 elbiler på norske veier. Data for passeringer i bomringene viser at det er gunstig å kjøre elbil. Dette er ikke en bærekraftig utvikling i byene der elbilene bidrar til kø på lik linje med andre biler, men også støy og lokal luftforurensning.

I byområdene er det helt avgjørende at vi ser virkemidler i sammenheng. Med en utvikling der flere kjører bil på bekostning av kollektivreiser vil det bli krevende å nå Norges klima- og miljømål, og framkommeligheten og mobiliteten i byområdene vil bli svekket. Vi må både gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå, og samtidig gjøre det mindre attraktivt å velge privatbilen.

Samferdselsdepartementet følger utviklingen for kollektivtransporten tett. Vi vil blant annet følge opp Stortingets to anmodningsvedtak om kollektivtransport som ble fattet ved behandlingen av Prop. 51 S (2021–2022), jf. Innst. 119 S (2021–2022). Regjeringen er bedt om å vurdere kollektivselskaperens passasjerutvikling og økonomiske situasjon og legge frem forslag for å kompensere for tap av billettinntekter og forhindre rutekutt i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022. Videre har Stortinget bedt om at regjeringen setter et mål om at andelen reisende med kollektiv og jernbane skal opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre som et bidrag for å nå klimamålene.

En arbeidsgruppe koordinert av Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet foreslått tiltak for å få flere til å reise kollektivt i omstillingsperioden etter pandemien. De leverte sitt innspill 8. april i år. Arbeidsgruppa tilrår både virkemidler som styrker og utvikler kollektivtilbudet, og virkemidler som bedrer kollektivtransporten sin konkurransekraft sammenlignet med privatbilen.

Arbeidsgruppa mener at et aktuelt virkemiddel er å redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder - særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer, slik at bilistene får riktige signaler om kostnadene ved bruk av veikapasitet.

Som et første ledd i oppfølgingen av arbeidsgruppas anbefalinger, vil Samferdselsdepartementet be Statens vegvesen om en mer konkret vurdering av bruksfordeler for elbiler i byområdene. Tidligere har Statens vegvesen fått et oppdrag om å

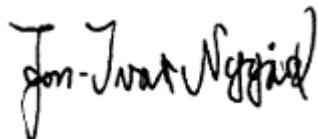
vurdere bruk av kollektivfelt, og etaten vil nå bli bedt om å også vurdere fordeler knyttet til bompengebetaling og parkering for elbiler.

I representantforslaget er det vist til at halvparten av det økte tilskuddet fra 50 til 66 prosent til store kollektivprosjekter går til reduserte bompenger. Jeg er enig med representantene i at dette ikke er en god løsning. Som et ledd i det helhetlige arbeidet med å avhjelpe situasjonen for kollektivtransporten, har regjeringen derfor besluttet å innføre fleksibilitet for tilskuddsordningen som er knyttet til bompengenivået. Førrige regjering satte altså som krav at halvparten av dette økte tilskuddet skulle gå til reduserte bompenger, men denne regjeringen vil ikke lenger stille et slikt vilkår. Dette vil nå være frivillig for byene, og vi gir på denne måten lokale myndigheter muligheten til å bruke mer av det statlige tilskuddet på kollektivtransport. Samtidig får de større handlingsrom til å øke bompengetakstene – også for elbiler – noe som både vil kunne gi økte inntekter i byvekstavgiftene og virke restriktivt mot biltrafikken.

I Hurdalsplattformen heter det at regjeringen vil tilby å øke det statlige bidraget til 70 prosent i de store kollektivprosjektene. Representantene foreslår å øke dette ytterligere til 80 prosent. Regjeringen prioriterer å innføre økt fleksibilitet for tilskuddsordningen og dermed mulighet for større bidrag til kollektivtransporten, fremfor å tilby statlig bidrag på 70 prosent på nåværende tidspunkt. I denne sammenhengen er det viktig å ta innover seg at norsk økonomi er i en høykonjunktur, med utsikter til tiltagende lønns- og prisvekst og renteoppgang. Økt offentlig pengebruk i en situasjon med høy aktivitet i økonomien og mangel på tilgjengelige ressurser, vil forsterke presset på priser og lønninger.

Vi er i en urolig tid der jeg er opptatt av at vi må bidra til å skape trygghet gjennom ansvarlige prioriteringer. Det er viktig at alle aktørene i byområdene, både staten, fylkeskommunene og kommunene, sammen ser på hvilke virkemidler og tiltak som vil gi best måloppnåelse innenfor en samlet ansvarlig økonomisk ramme. Dette arbeidet er i gang, og jeg vil komme tilbake til Stortinget i denne saken.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

