



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/885-3

25. april 2023

Dokument 8:218 S (2022-2023) fra Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ane Breivik, Ingvild Wetrhus Thorsvik og André N. Skjelstad om å utvide nullvekstmålet

Jeg viser til brev av 13. april 2023 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av Dokument 8:218 S (2022-2023) om å utvide nullvekstmålet.

Representantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ane Breivik, Ingvild Wetrhus Thorsvik og André N. Skjelstad fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen utvide nullvekstmålet til også å gjelde utenfor de største byområdene.
2. Stortinget ber regjeringen utvide nullvekstmålet gjennom å inkludere næringstransport i grunnlaget for nullvekstmålsettingen.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at det statlige bidraget i store kollektivprosjekter omfattet av byvekstavgifter økes til 70 prosent.
4. Stortinget ber regjeringen gjenoppta arbeidet med å opprette flere byvekstavgifter, uten at det går på bekostning av de eksisterende.
5. Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for å bruke grunneierbidrag til å finansiere drift av kollektivtransporten.

Samferdselsdepartementets vurderinger av forslagene

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken i byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Nullvekstmålet ble

videreutviklet i 2020, og er nå tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn. Samferdselsdepartementets vurderinger av de enkelte forslagene følger nedenfor.

1. Stortinget ber regjeringen utvide nullvekstmålet til også å gjelde utenfor de største byområdene.

Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavgiftene. Ni byområder er omfattet av denne ordningen. Så langt har staten inngått byvekstavgifter med Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren.

Forhandlinger om en byvekstavgift for Tromsø ble startet opp i 2022, men ble senere brutt av de lokale partene. Regjeringen arbeider nå med å følge opp anmodningsvedtakene om byvekstavgifter for Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen som kom i Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2023. Ev. forhandlinger om byvekstavgifter for de to resterende byområdene som er omfattet av ordningen, Grenland og Buskerudbyen, vurderes ikke som aktuelt på kort sikt. De fem byområdene som så langt ikke har byvekstavgifter, har i dag belønningsavgifter med staten der nullvekstmålet også ligger til grunn.

Videre er nullvekstmålet en forutsetning i tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet som gjelder for ytterligere fem byområder: Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen. Så langt er midlene fra denne tilskuddsordningen tildelt Bodø og Ålesund.

De negative innvirkningene fra veitransport som kø, luftforurensning og støy er særlig et problem i de største byområdene. På grunn av konsentrert bebyggelse og stort befolkningsgrunnlag er det også her vi ser det største potensialet for å øke bruken av kollektivtransport, sykling og gange. Jeg mener derfor at dagens ordninger som er rettet inn mot å nå nullvekstmålet i de største byområdene, er et målrettet og godt virkemiddel. Jeg vil også understreke at innføring av nullvekstmål er en frivilling sak hvis også flere byer ønsker dette som målsetting, selv om staten ikke bidrar inn med tilskudd her.

Også i mindre byområder og i distriktene kan det være noen av de samme utfordringene, men i mindre skala. Samtidig kan potensialet for å overføre trafikk fra personbil til kollektivtransport være begrenset på grunn av spredt arealstruktur og lavere passasjergrunnlag. Det er likevel viktig å legge til rette for klima- og miljøvennlig transport utenfor de største byene. Her vil også andre mål, strategier og virkemidler innenfor klima- og transportpolitikken være viktige. Et eksempel er regjeringens politikk for å få en raskere overgang til nullutslippsteknologi i transportsektoren.

2. Stortinget ber regjeringen utvide nullvekstmålet gjennom å inkludere næringstransport i grunnlaget for nullvekstmålsettingen.

Reduserte klimagassutslipp fra næringstransport på vei vil være helt nødvendig for å nå Norges klimamål. Fortgang i elektrifisering er viktig for å oppnå dette.

For næringslivet, som i mindre grad har reelle transportalternativer til bil i byområdene, mener jeg at en innlemmelse i nullvekstmålet vil være uheldig. Transport av varer, materialer og avfall er nødvendig for at byene skal fungere. Det samme gjelder offentlig og privat tjenesteyting. Næringstransport i byområdene bør også ha insentiver til å drives miljøvennlig, og vi bør bruke virkemidler som tids- og miljødifferensierte bompenger, avgifter og insentiver rettet mot nullutslippskjøretøy, og tilrettelegge for lade- og fylleinfrastruktur. Kommunene kan også iverksette ulike regulatoriske tiltak.

I byområdene åpner ordningen med miljødifferensierte bompengetakster for at lokale myndigheter kan differensiere takstene ut fra de ulike kjøretøyenes miljøegenskaper, jf. veglova § 27 andre ledd. Dette inkluderer differensiering av takstene innenfor kategorien nullutslippskjøretøy, som f.eks. lette el-varebiler. Det er også opprettet en egen takstklasse som omfatter alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2, og dette kan gi grunnlag for redusert bompengetakst eller fritak for bompenger i byområder med et tids- og miljødifferensiert takstopplegg, dersom det foreligger lokalpolitiske vedtak.

Regjeringen har utarbeidet en nasjonal ladestrategi for å få forrang i elektrifiseringen. Blant annet er Statens vegvesen, i samarbeid med Nye veier og Enova, i ferd med å utarbeide en plan for etablering av ladestasjoner for tungtransporten, inklusive statlig støtte til de første stasjonene. Regjeringen vil også fortsette arbeidet med effektivisering av veitransporten og overføring av gods fra vei til sjø og bane.

3. Stortinget ber regjeringen sørge for at det statlige bidraget i store kollektivprosjekter omfattet av byvekstavtaler økes til 70 prosent.

Byvekstavtalene er en omfattende og målrettet satsing på kollektivtransport, sykling og gange i de største byområdene. Dette er et prioritert område for regjeringen. På tross av redusert økonomisk handlingsrom ble bevilgningene økt i 2023-budsjettet, og det er satt av om lag 6 mrd. kr til å følge opp avtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren i år.

Da tilskuddet til store kollektivprosjekter ble etablert, var utgangspunktet at staten skulle dekke inntil 50 prosent av kostnadene. Under forrige regjering ble tilskuddet økt til 66 prosent. Økningen fra 50 til 66 prosent var en egen tilskuddsordning med spesielle vilkår, som innebar at halvparten av økningen skulle gå til å redusere bompengene. Den andre halvparten skulle gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering.

I fjor ble vilkårene endret, slik at den delen av tilskuddet som tidligere har vært øremerket reduserte bompenger, kan endre formål hvis det er lokalt ønske om det. Det er dermed åpnet for at hele tilskuddet kan gå til bedre kollektivtilbud. Lokale myndigheter har på denne måten fått større frihet til å bruke bompenger som et tiltak for å dempe biltrafikken, samtidig som det gjør det mulig å øke satsingen på kollektivtransport i byvekstavtalene.

Ambisjonen i Hurdalsplattformen om 70 prosent statlig finansiering av store kollektivprosjekter står fast, men gitt den økonomiske situasjonen vi står i med krig og energikrise i Europa og høy prisvekst, kan den ta noe lengre tid å realisere.

4. Stortinget ber regjeringen gjenoppta arbeidet med å opprette flere byvekstavtaler, uten at det går på bekostning av de eksisterende.

Jeg viser til status for arbeidet med byvekstavtaler som er omtalt under forslag 1. Det er brudd i forhandlingene for Tromsø, og det er foreløpig uklart når dette arbeidet kan starte opp igjen. For Kristiansandsregionen og Nedre Glomma er det lagt fram bompengeproposisjoner for Stortinget i år. Dette er et viktig grunnlag for det videre arbeidet med byvekstavtaler i de to byene. Det kan være aktuelt å starte forhandlinger i år, men avtaler kan ikke inngås før tidligst neste år. Regjeringen vil vurdere den videre satsingen på byvekstavtaler i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036.

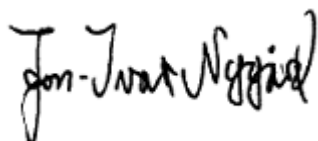
5. Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for å bruke grunneierbidrag til å finansiere drift av kollektivtransporten.

Dagens praksis er at grunneierbidrag brukes til å finansiere investeringer i infrastruktur i umiddelbar nærhet til grunneier. Da er det åpent og tydelig hva grunneier betaler for, og det skaper lokalt engasjement for kollektivtiltakene. En direkte kobling mellom grunneierbidraget og investering i fysisk infrastruktur gir grunneier synlighet lokalt og potensielt høyere betalingsvillighet.

Dersom det åpnes for at grunneierbidrag kan brukes til å finansiere drift av kollektivtilbud, vil det kunne være en risiko for at det blir en del av kollektivselskapets generelle inntekter, og dermed i praksis anvendes i et større geografisk område. Det kan også oppstå utfordringer hvis driftstilskuddet må begrenses i tid fordi det skapes avhengighet av slike tidsbegrensede midler for å kunne opprettholde et godt kollektivtilbud lokalt. Jeg mener derfor at det er hensiktsmessig at vi holder fast ved dagens praksis der grunneierbidrag er knyttet til investeringer.

Utover grunneierbidrag har vi sett eksempler på at det er mulig å inngå spesielle avtaler med kollektivselskap om å delfinansiere et forsterket rutetilbud, slik Telenor gjorde da de flyttet hovedkontoret til Fornebu.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård