



STORTINGET

Innst. 428 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:218 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ane Breivik, Ingvild Wetrhus Thorsvik og André N. Skjelstad om å utvide nullvekstmålet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes 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 byvekstavtaler økes til 70 pst.
4. Stortinget ber regjeringen gjenoppta arbeidet med å opprette flere byvekstavtaler, 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

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, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 218 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ane Breivik, Ingvild Wetrhus Thorsvik og Andre N. Skjelstad om å utvide nullvekstmålet. Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev 25. april i år, som følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser også til Representantforslag 228 S (2022–2023), jf. Innst. 423 S (2022–2023), som komiteen har til behandling, og som også omhandler nullvekstmålet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at nullvekstmålet er et overordnet mål for transportpolitikken i byområdene om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Flertallet viser til at det viktigste virkemiddelet for å nå nullvekstmålet er byvekstavtalene.

Flertallet mener nullvekstmålet og byvekstavtalene er et viktig virkemiddel for å nå klimamålene. Flertallet viser også til at OECD i 2021 valgte ut null-

vekstmålet og byvekstavtalene som et av ti eksempler på gode klimatiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig med systematisk og kunnskapsbasert arbeid for å nå klimamålene, og viser til at regjeringen Støre la fram en klimastatus og -plan sammen med statsbudsjettet for 2023. Dette er et nybrottsarbeid i norsk klimapolitikk. Planen dekker rapportering etter klimaloven, redegjør for utslippseffekten av statsbudsjettet og presenterer et styringssystem for hvordan man skal nå klimamålet for 2030.

Disse medlemmer viser videre til det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan, hvor Stortinget får anledning til å prioritere konkrete målrettede tiltak for å nå nullvekstmålet. Videre viser disse medlemmer til at 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.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener det er på høy tid at regjeringen legger frem en oppdatert klimaplan som viser hvordan regjeringen tenker å nå de forsterkede målene, der en kunnskapsbasert tilnærming for de mest effektive tiltakene blir kartlagt og klarlagt. Her må ny teknologi og nye virkemidler også synliggjøres.

Disse medlemmer viser til at det viktigste verktøyet for å følge opp nullvekstmålet er byvekstavtalene. Det er så langt inngått byvekstavtaler for Trondheim-, Nord-Jæren-, Bergen- og Oslo-området. Andre byområder som er en del av ordningen, men som ikke enda har inngått en avtale, er Tromsø, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Kristiansandsområdet. Disse medlemmer mener det er viktig at disse raskt kommer på plass, og at det burde være et absolutt mål for regjeringen at de kommer i gang med forhandlinger med Nedre Glomma og Kristiansand i år. I tillegg mener disse medlemmer at forhandlingene med Tromsø må gjenopptas snarest. Disse medlemmer understreker at byvekstavtaler er et viktig verktøy ikke bare for å kutte utslipp og skape fremtidsrettede infrastruktur-systemer, men også for å redusere kø, luftforurensning og støy. Om det skal være realistisk å nå Norges klimamål, må byvekstavtalene utvides både i antall og i omfang.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre påpeker at regjeringen Solberg, utgått av Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti, i 2021 fremmet

en klimaplan for hvordan målene for 2030 skulle nås (Meld. St. 13 (2020–2021)). Disse medlemmer understreker at et viktig tiltak for å nå Norges klimamål er målet om nullvekst i persontransporten med bil (nullvekstmålet). I en rapport fra Miljødirektoratet (Klimakur 2030) anslås det at nullvekstmålet alene vil bidra til å kutte 700 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer i ny Nasjonal transportplan innenfor byområdene. Disse medlemmer viser til at utredningsoppdraget slår fast at det er behov for ytterligere tiltak innen kollektivtransport, gange og sykkel, utover inngåtte avtaler, for å nå målet om nullvekst i byområdene. Utredningsoppdraget viser at det også er nødvendig å ha en sterkere satsing på fortetting og konsentrert arealutvikling og restriktive tiltak for biltrafikk for å nå nullvekstmålet. Videre viser det at flere statlige prosjekter kan påvirke måloppnåelsen, som Follobanen, E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Bergen, to tog i timen i Trøndelag og Rogfast, samt lokalisering av sykehus, arbeidsplasser og liknende.

Disse medlemmer viser til departementets vurdering av forslaget i brev av 25. april 2023, der statsråden skriver at det er viktig å legge til rette for klima- og miljøvennlig transport også utenfor de største byene. Disse medlemmer viser videre til at statsråden skriver at ambisjonen i Hurdalsplattformen om 70 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekter står fast. Disse medlemmer merker seg at statsråden ikke sier noe om når ambisjonen skal realiseres.

Disse medlemmer viser til at statsråden skriver at det er brudd i forhandlingene om en byvekstavtale med Tromsø. Disse medlemmer mener dette arbeidet må starte opp igjen, og at det er viktig å få realisert en byvekstavtale i Tromsø.

Disse medlemmer merker seg også at statsråden skriver at det kan være aktuelt å starte forhandlinger om byvekstavtaler med Kristiansandsregionen og Nedre Glomma allerede i år.

Disse medlemmer understreker at Norge, og EU, i etterkant av at klimaplanen ble lagt fram, har forsterket klimamålet for 2030 og meldt inn til FN at det skal kuttes 55 pst. klimagassutslipp innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Disse medlemmer påpeker at det betyr at Norge må forsterke flere av klimatiltakene for at målet skal nås.

Disse medlemmer påpeker at nullvekstmålet per nå kun gjelder persontransport i de største byområdene. For å omstille Norge til et grønt nullutslippssamfunn vil neste steg være å utvide nullvekstmålet. En naturlig videreutvikling av målet er å inkludere områder utenfor byene og næringstransport i målsettingen.

Disse medlemmer understreker at en inkludering av næringstransporten i nullvekstmålet innebærer en større reduksjon i personbiltrafikken. For å klare dette må man ha en kraftfull satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. En nøkkel for å nå et forsterket nullvekstmål er blant annet at de statlige belønningsmidlene for mer kollektivtrafikk må styrkes.

Disse medlemmer understreker at staten har en rekke virkemidler for å muliggjøre måloppnåelsen i byene ut over byvekstavtalene og belønningsordningen for mer kollektivtransport. Disse medlemmer mener et slikt virkemiddel er at det må sikres fremkommelighet på riksveier for kollektivtransporten i og rundt byene, for eksempel gjennom kollektivfelt. At bussene står i samme kø som øvrig trafikk, er en stor utfordring for å kunne øke andelen som velger kollektivtrafikk.

Disse medlemmer påpeker at det er en sammenheng mellom infrastrukturinvesteringer og økning i eiendomsverdier. En kommune kan kreve grunneierbidrag til å dekke kostnader til infrastruktur som det utløses behov for som følge av et byggs fremtidige bruk. Dette er ofte investeringer knyttet til byutvikling, gang- og sykkelveier og andre trafikksikkerhetstiltak, men også investeringer i store kollektivprosjekter, som Fornebubanen i Oslo/Viken. Grunneierbidrag er en engangsstøtte fra grunneier til realiseringen av et prosjekt. Disse medlemmer mener det bør vurderes om grunneierbidrag også skal kunne brukes til finansiering av drift av kollektivtrafikk, ikke bare til investeringer, slik regelen er i dag.

Disse medlemmer understreker at klimaendringene både er lokale og globale, og at Norge gjennom Parisavtalen har forpliktet seg til å delta i en internasjonal dugnad mot klimaendringene. Norge meldte høsten 2022 inn et forsterket klimamål om å kutte 55 pst. av utslippene innen 2030. Disse medlemmer påpeker at en utvidelse av nullvekstmålet er en forutsetning for at man skal klare å oppfylle disse forpliktelsene. Det betyr at den forventede transportøkningen i og rundt byområdene må tas gjennom mer bruk av sykkel, gange og kollektivtransport. Disse medlemmer mener en utvidelse av nullvekstmålet og utvidelser av byvekstavtalene er verktøyene som skal legges til rette for en grønn, bærekraftig og fremtidsrettet utvikling av storbyenes transportinfrastruktur.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

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

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

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det statlige bidraget i store kollektivprosjekter omfattet av byvekstavtaler økes til 70 pst.»

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

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt mest fleksible transportmiddel og står for mer enn 80 pst. av persontransporten. Utslippene fra veitrafikken er sterkt fallende, og nullvekstmålet har derfor utspilt sin rolle. Målsettingen virker i dag mer som et politisk og byråkratisk grep for å innskrenke folks muligheter til å velge bilen. Disse medlemmer mener alle skal ha rett til å velge eget transportmiddel, og at politikerne heller burde konsentrere seg om å løse oppgaver som å bygge ut mer ny vei og kollektivinfrastruktur. Disse medlemmer mener det også er uakseptabelt at bilistene gjennom bompenger pålegges å finansiere egen infrastruktur og i tillegg andre trafikanters transporthverdag, når bompenger brukes til kollektivdrift.

Disse medlemmer mener folk selv skal få velge transportmiddel, og at det skal legges til rette for bruk av bil over hele landet. Disse medlemmer viser her til Dokument 8:228 (2022–2023) om å avvikle nullvekstmålet for veitrafikken. Disse medlemmer mener videre at det er det offentliges ansvar å finansiere veiutbygging og kollektivinfrastruktur, og at bompengordningen må avvikles. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Dokument 8:203 S (2022–2023) om billigere vei- og kollektivtrafikk uten bruk av bompenger. Disse medlemmer vil videre vise til følgende forslag i saken:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en ordning med statlige midler til kollektivtrafikk og større samferdselsprosjekter som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 1

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

Forslag 2

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

Forslag 3

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

Forslag 4

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

Forslag 5

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

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. mai 2023

Erling Sande

leder

Mona Fagerås

ordfører



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 fyllinfrastruktur. 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 forgang 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.

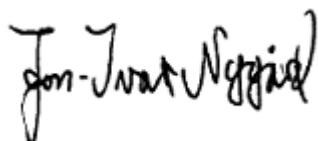
5. Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for å bruke grunneierbidrag til å finansiere drift av kollektivtransporten.

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