



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

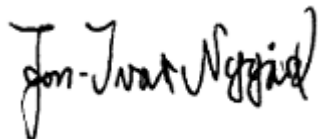
vurdere bruk av kollektivfelt, og etaten vil nå bli bedt om å også vurdere fordeler knyttet til bompengebetaling og parkering for elbiler.

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