

Skriftlig spørsmål fra Heikki Eidsvoll Holmås (SV) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:47 (2013-2014)

Innlevert: 01.11.2013

Sendt: 04.11.2013

Besvart: 12.11.2013 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Heikki Eidsvoll Holmås (SV): Vil samferdselsministeren sikre at alle samferdselsprosjekter i storbyområdene bidrar til å nå målet om at all persontrafikkvekst i storbyene skal dekkes med kollektivtrafikk, gang og sykkel, jf. klimaforliket, og hvordan vil samferdselsministeren la en styrking av klimaforliket spille inn på oppfølgingen av dette?

Begrunnelse

Klimaforliket slår fast at: "Flertallet har merket seg at veksten i persontransporten som denne befolkningsveksten fører med seg må tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at i og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene.", jf. Innst. 390 S (2011-2012).



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Med den ventede befolkningsveksten i de største byområdene og fortsatt økonomisk vekst vil transporttettersspørselen øke. Kapasitetsproblemer gjør seg allerede i dag gjeldende i flere byområder. Vi står overfor en betydelig utfordring når vi skal sikre god framkommelighet for person- og næringstransport i storbyområdene i årene framover.

Regjeringen er opptatt av å styrke kollektive løsninger og gang- og sykkelveg. Det er samtidig slik at den regjeringen som SV var en del av, la til grunn en rekke virkemidler som bidrar til det motsatte. Eksempelvis bidrar ordningene for el-biler, som både er fritatt for bompenger og kan kjøre i kollektivfeltet, til at målet om økt kollektivandel er vanskeligere å oppnå på enkelte strekninger. Det er grunn til å anta at få el-bilbrukere vil gå over til kollektivtransport. Det er derfor fortsatt viktig å bygge ut vegstandard, slik at eksempelvis el-biltrafikk ikke medfører at kollektivtrafikken forsinkes.

Ansvar for transportpolitiske virkemidler i by er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Gode helhetlige transportløsninger stiller store krav til hvordan forvaltningsnivåene løser oppgavene sine. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) er det lagt fram et rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler, som er et nytt grunnlag for å utvikle transportinfrastrukturen og transporttilbudet i storbyområdene. Avtalene vil gi en mer helhetlig tilnærming i transportpolitikken ved at staten, fylkeskommunene og kommunene går sammen i forhandlinger som likeverdige parter og forplikter seg til å følge opp felles mål. Avtalene skal omfatte alle aktuelle transportpolitiske virkemidler i byområdene, også arealbruk. Det overordnede målet fra Klimaforliket og NTP 2014-2023 om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange skal være styrende. Det er den samme målsettingen som ligger bak den eksisterende Belønningsordningen der staten yter tilskudd til byområdene. Gjennom avtaler om belønningsmidler forplikter byområdene seg til å gjennomføre tiltak som realiserer avtalte mål.

I NTP 2014-2023 er det lagt til grunn 16,9 mrd. kr i tiårsperioden til statlig forhandlingsbidrag i den nye ordningen med helhetlige bymiljøavtaler. Det er aktuelt å bruke midlene til investeringer i knutepunkt, holdeplasser, kollektivfelt og gang- og sykkelveger på statlig ansvarsområde. Slike tiltak vil være vesentlige for å nå målet fra Klimaforliket.

Midlene kan også gå til statlig investeringsstøtte til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur som er av nasjonal betydning og som er nødvendig for effektiv transportavvikling. Regjeringen vil sørge for en forpliktende finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, fortrinnsvis gjennom å gi statlig investeringsstilskudd som dekker 50 pst. av kostnadene. Det må utarbeides kriterier for hvilke kollektivprosjekter som kan motta statlig investeringsstøtte. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med dette på et seinere tidspunkt.

Midlene til statlig forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler kommer i tillegg til store investeringstiltak på veg og jernbane, samt 8,2 mrd. kr som er prioritert til framkommelighetstiltak for syklister og fotgjengere i og utenfor byområdene. Busstransport er i dag det viktigste kollektive transportmiddelet i alle byområder når det gjelder antall reiser, også for Oslo og Akershus når dette området ses samlet. Investeringer i et godt og effektivt vegnett som sikrer god framkommelighet for buss er derfor et viktig kollektivtiltak.

Statlig investeringsstøtte til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur og behovet for å utvikle gode og effektive vegnett i byområdene må ses i sammenheng med at

Regjeringen går inn for å øke satsingen på utbygging av veg og kollektivtransport utover vedtatt

NTP 2014-2023.