



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Handlingsplan

Handlingsplan for kollektivtransport





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Handlingsplan

Handlingsplan for kollektivtransport

Innhald

Samandrag	3
1 Innleiing	5
2 Organisering av kollektivtransporten: Stat, fylkeskommune og kommune med ulike verkemiddel.....	8
2.1 Handling: Vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport frå fylka til kommunane	9
3 Belønningsordninga og heilskaplege bymiljøavtalar	10
3.1 Handling: Leggje til rette for nye belønningsavtalar frå 2014	14
3.2 Handling: Invitere aktuelle byområde til forhandlingar om bymiljøavtalar.....	14
3.3 Handling: Vidareutvikle eit felles minimumsett av indikatorar	14
3.4 Handling: Vurdere statleg investeringstilskot til infrastruktur for fylkeskommunal kollektivtransport i dei fire største byområda gjennom bymiljøavtalane.....	14
3.5 Handling: Innlemme Belønningsordninga i bymiljøavtalane.....	14
4 Finansiering av kollektivtransport.....	15
4.1 Handling: Greie ut modellar for løysing av organiserings- og finansieringsutfordringane	17
4.2 Handling: Kartleggje behovet for framtidig finansiering	17
4.3 Handling: Byggje opp eit fond for infrastruktur.....	17
5 Utvikling av togtilbodet	18
5.1 Handling: Reformere jernbanesektoren.....	20
5.2 Handling: Følgje opp planlegging og utbygging av IC-strekningane	20
5.3 Handling: Kartleggje utfordringar med samordning i byområda	21
5.4 Handling: Lage planar for alternativ transport	21
5.5 Handling: Gjennomføre KVVU for auka transportkapasitet i Oslo.....	21
5.6 Handling: Utvikle eit attraktivt lokaltogtilbod i og rundt dei største byane	21
5.7 Handling: Følgje opp investeringar i persontogmateriell	22
6 Framkomst for kollektivtransporten.....	23
6.1 Handling: Prioritere bygging av kollektivfelt og haldeplassar	26
6.2 Handling: Vurdere framkomsten i kollektivfelta.....	26
6.3 Handling: Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar	26
6.4 Handling: Leggje til rette for konkurranse for buss på lufthamner	26
6.5 Handling: Vurdere å endre skiltforskrifta.....	26
6.6 Handling: Vurdere skattefritak for kollektivreiser betalt av arbeids-gjevar.....	26
7 Utvikling av knutepunkt.....	27
7.1 Handling: Utarbeide rammeverk for knutepunktsutvikling.....	29
7.2 Handling: Vurdere samarbeid med private utbyggjarar	29
8 Kompetanse om kollektivtransport	30
8.1 Handling: Arrangere kurs om kollektivtransport.....	33

8.2	Handling: Revidere Veileder 123 Tilrettelegging av kollektivtransport på veg.....	33
8.3	Handling: Utarbeide fagbok i kollektivtransport.....	33
8.4	Handling: Utarbeide nytt transportforskningsprogram – Transport 2025	33
8.5	Handling: Følgje opp forskingsbehov og formidle resultat frå forskinga	33
8.6	Handling: Bidra til å sikre at det finst gode møteplassar.....	33
9	Betre statistikk og berekningsmetodar for kollektivtransport	34
9.1	Handling: Forbetre statistikken om kollektivtransport.....	35
9.2	Handling: Betre registrering av biltrafikk	35
9.3	Handling: Betre reisevaneundersøkingar.....	35
9.4	Handling: Betre transportmodellar	35
9.5	Handling: Betre grunnlag for samfunnsøkonomiske analysar	35
10	Særskilt om kollektivtransport utanfor dei store byområda	36
10.1	Handling: Vurdere einskaplege småbussar i bestillingstransport	37
10.2	Handling: Greie ut moglegheita for betre utnytting av person-transporttenester som i dag er lukka og betre samordning med ekspressbussar	37
10.3	Handling: Utforme rettleiar for kollektivtransport utanfor dei store byområda	37
11	Reiseplanlegging, billettering og passasjerrettar.....	38
11.1	Handling: Leggje til rette for nasjonal reiseplanlegging.....	39
11.2	Handling: Formalisere plikt til å overlevere ruteinformasjon.....	39
11.3	Handling: Vidareutvikle standard for elektronisk billettering	39
11.4	Handling: Leggje til rette for trafikkportalar med billettering.....	39
11.5	Handling: Leggje til rette for eit betre takstsystem.....	40
11.6	Handling: Opprette eit nasjonalt klageorgan for busspassasjerar	40
11.7	Handling: Peike ut terminalar med gratis assistanse.....	40
12	Universell utforming og miljø.....	41
12.1	Handling: Oppgradere haldeplassar og knutepunkt langs riksveg.....	42
12.2	Handling: Oppgradere jernbanestasjonar.....	42
12.3	Handling: Betre kompetansen om universell utforming.....	42
12.4	Handling: Stille krav til lokale utslepp	42
13	Tryggleik og beredskap	43
13.1	Handling: Klargjere ansvarsområde for samfunnstryggleik og beredskap.....	44
13.2	Handling: Retningslinjer for samfunnstryggleik og beredskap	44
13.3	Handling: Krav om samfunnstryggleik og beredskap i det fylkeskommunale kollektivtransporttilbodet	44
13.4	Handling: Leggje tryggleik for dei reisande til grunn for utforminga av kollektivtrafikken	45
	Liste over handlingane i planen	46

Samandrag

Det er viktig å få til effektiv og miljøvennleg persontransport og varetraumar. Regjeringa vil satse betydelege ressursar på å vidareutvikle gode trafikk-løysingar både i storbyane og mellom regionane. Vi må ta hand om folk sine ønskjer om tidseffektiv og behageleg transport kombinert med behov for ein fleksibel og føreseieleg kvardag.

Handlingsplanen gjev eit tydeleg bilete av korleis Regjeringa vil jobbe for å styrkje miljøvennlege og arealeffektive transportløyser. Planen legg til grunn ein del prinsipp og verkemiddel slått fast i Sundvolden-erklæringa, og vil bidra til å gjennomføre mange målsettingar som Stortinget uttrykte om kollektivtransport og myke trafikantar ved behandlinga av Nasjonal transportplan 2014-2023. Planen legg særleg vekt på å gje ei oversikt over kva for konkrete tiltak staten skal setje i verk. Dette er tiltak som vil vere styrande for den framtidige utviklinga på området. Finansiering av tiltak må likevel handsamast i dei ordinære budsjettprosessane.

Regjeringa vil gjennom positive virkemiddel leggje til rette for at fleire kan reise kollektivt, bruke sykkel eller gå. Folketalet vil vekse mest i dei største byane. Her er presset størst frå før, og her må kollektivtrafikken styrkjast vesentleg. Ei slik styrking kan gje oss storbyar med mindre miljøskadelege utslepp, mindre kø på vegane, betre lokalmiljø og redusert behov for kostbar og arealkrevjande vegutbygging i bustad- og friluftsområde.

Planen er avgrensa til å omfatte kollektivtransport med buss, tog, T-bane, trikk, bybane og passasjerbåt. Fly, bilferje og kystruta Bergen – Kirkenes er såleis ikkje omfatta av planen. Sjølv om drosjetransport ofte er ein viktig del av kollektivtransporten i samfunnet, er han her halden utanfor fordi slik transport rettar seg mot ein litt annan type marknad og er omfatta av eit særskild regelverk som ikkje gjeld for annan transport.

Eitt av tiltaka i planen er at Regjeringa fram mot 2016-budsjettet vil vurdere ei omlegging av skattereglane, slik at ein ikkje lenger skal skatte av den fordelen ein har i dei tilfella der arbeidsgjevaren betaler for kollektivtransport til og frå arbeidsstaden.

By og distrikt: Ulike utfordringar – og ulike løysingar

I planen blir det vist til at kollektivtransporten er inne i ei positiv utvikling i fleire av dei store byane, men fleire stader er kapasiteten sprengd i dei mest belasta timane om morgonen og ettermiddagen. Vidare vekst er avhengig av omfattande investeringar i infrastruktur og materiell. I tillegg er det behov for auka midlar til drift, slik at det blir rom for fleire avgangar og betre plass for dermed å gje eit reisetilbod som favner endå fleire reisande. Dette vil vere økonomisk utfordrande for fylkeskommunane slik vi kjenner dei i dag, og Regjeringa ser difor behov for viktige grep.

Regjeringa vil òg leggje til rette for eit brukartilpassa og kostnadseffektivt kollektivtilbod utanfor dei store byområda. I område med svært lite trafikkgrunnlag kan bestillingstransport som blir køyrt etter behov vere ei løysing, i kombinasjon med togtilbod, ekspressbussar og lokale buss- og båtruter.

Storbyområda: Bymiljøavtalar – med forpliktande samarbeid stat-kommune-fylkeskommune

Innføring av ei ordning med heilskaplege bymiljøavtalar er ein viktig del av Regjeringa sine tiltak for å utvikle transportinfrastrukturen og transporttilbodet i byområda. Desse avtalane er

ei vidareføring av dagens bypakker og Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda. Føremålet med avtalane er å få ein meir samstemd og målretta bruk av verkemiddel.

Meir samordning av areal- og transportplanlegging er ein viktig del av bymiljøavtalane. Ei slik samordning har som mål at arealbruk og utbygging av bustad- og næringsområde skal skje på ein måte som legg til rette for meir kollektivtransport. Avtalane skal mellom anna omfatte forpliktingar om framtidig effektiv arealdisponering, prioritering av viktige knutepunkt og parkeringspolitikk.

Statleg investeringstilskot til fylkeskommunale infrastrukturtiltak for kollektivtransport
Staten har i utgangspunktet kun ansvar for investeringar i infrastruktur for kollektivtransport på riksveg og jernbane. For investeringar i annan lokal kollektivtransport har fylkeskommunane ansvaret.

Regjeringa har varsla at ho vil sørge for forpliktande finansiering av viktige fylkeskommunale investeringstiltak for kollektivtransporten for byområda Oslo og Akershus, Bergen, Trondheim og Stavanger. Her har ein størst trafikkgrunnlag og størst trafikale utfordringar. Staten skal her bidra med investeringstilskot som dekkjer 50 prosent av kostnadene ved prosjekta. Eit slikt tilskot vil inngå i ein bymiljøavtale for det aktuelle byområdet.

Aktuelle prosjekt for vurdering av statleg tilskot i perioden 2014-2023 er Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane i Bergen, superbussløyising i Trondheimsområdet og prosjektet "Bussvei 2020" i Stavangerregionen.

Reform av jernbanesektoren

Samferdselsdepartementet har sett i gang arbeid med reform av jernbanesektoren, med sikte på ein meir forretningsmessig forvaltning av jernbanen og organisasjonsformer som gjev gode styringsstrukturar. Konkurransetsetting kan vere aktuelt for drifts- og vedlikehaldsoppgåver på infrastrukturen, men også når det gjeld drift av sjølve togtilbode.

Framtidig oppgåve- og ansvarsfordeling for kollektivtransporten

I Sundvolden-erklæringa går det fram at "Regjeringa vil vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport frå fylka til kommunane i samband med ein kommunereform". Regjeringa vil leggje fram ei melding til Stortinget om kommunereforma våren 2015.

Dei statlege transportetatane Statens vegvesen og Jernbaneverket har fått i oppdrag frå Samferdselsdepartementet å greie ut forslag til modellar for å løyse utfordringar for organisering og finansiering av kollektivtransporten i dei fire største byområda. Etatane skal òg vurdere om utgreiinga bør omfatte fleire byområde enn dei fire største. Desse vurderingane er ein del av utgreiingane og analysane i arbeidet med ein ny transportplan. Arbeidet skal sjåast i samanheng med kommunereforma.

Tiltak over eit vidt felt

Handlingsplanen famner over eit vidt felt. Finansiering av kollektivtransport, utvikling av knutepunkt, utvikling av togtilbodet og reformer i jernbanesektoren er elles nokre av emna og tiltaka i planen. Universell utforming av transporttilbodet, tryggleik og beredskap er òg mellom emna.

1 Innleiing



Noreg står framfor ein sterk vekst i folketalet. Saman med vidare økonomisk vekst vil dette føre til auka behov for transport av personar og gods samtidig som arealknappleiken aukar. Det er venta at folketalet vil vekse mest i dei største byane, noko som inneber at dei største utfordringane for transportsystemet kjem der presset er størst frå før. Dersom meir av denne befolkningsveksten kan transporterast med kollektivtransport, vil vi kunne sjå redusert arealbehov for transport og samstundes få betre lokalmiljø og redusere miljøskadelege utslepp. Regjeringa vil difor leggje til rette for at fleire kan reise kollektivt, bruke sykkel eller gå, og styrkje satsinga på kollektivtransport i storbyane, jf. Sundvolden-erklæringa.

Denne handlingsplanen følgjer opp satsinga på kollektivtransport som Stortinget slutta seg til i Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)), og byggjer på Sundvolden-erklæringa si ytterlegare styrking av verkemiddel og målsetjingar. Handlingane som blir presentert vil vere førande for sektoren. Finansiering må likevel handsamast i dei ordinære budsjettprosessane.

Ansvaret for kollektivtransporten er lagt til mange ulike organ. Berre innan staten har mange aktørar innverknad på kollektivtransporten. **Føremålet med handlingsplanen** for kollektivtransport er å vise kva for konkrete handlingar som staten skal setje i verk. Dette gjev grunnlag for betre oppfølging og ei samla vurdering av tiltak og effektar. Planen tek for seg handlingar både i og utanfor storbyområda.

I 2013 var det om lag 560 millionar påstigande passasjerar på kollektive transportmiddel i Noreg. Av dette er 60 pst. på buss, 38 pst. på bane (jernbane, trikk, T-bane, bybane) og 2 pst.

på båt¹. Dette utgjør ein auke på 27 pst. frå 2005. Den prosentvise delen som reiser med kollektive transportmiddel er høgast i byane, og i Oslo utgjorde kollektivtrafikken opp mot halvparten av dei motoriserte reisene².

By og distrikt: Ulike utfordringar og ulike løysingar

Transportutfordringane er mellom anna knytt til framkomst, miljøsituasjonen og energibruk, og løysingane er ikkje dei same i byane som i distrikta. Ved å stimulere til auka bruk av kollektive transportmiddel kan ein bidra til betre framkomst på vegnettet og fornuftig bruk av knappe areal. Regjeringa har difor lagt til grunn at det er viktigast at ein løysar arbeidsreiser og folk sitt behov for ein fleksibel og føreseieleg kvardag.

Kollektivtransporten er inne i ei positiv utvikling i fleire av dei store byane, men fleire stader er kapasiteten sprengt i dei hardast belasta timane morgon og ettermiddag. Det er viktig med god utnytting av eksisterande kapasitet over døgnet. Samstundes er vidare vekst avhengig av både omfattande investeringar i infrastruktur og materiell, og auka midlar til drift, som kan gje rom for fleire avgangar og plass til fleire passasjerar. Det ligg likevel eit potensial i å utvikle transporttilbodet også utanfor byområda.

Storbyområda: Vekst i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge

Det er eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Dette vil krevje store løft i kollektivtilbodet og god tilrettelegging for myke trafikantar. Korleis dette målet skal nåast og kva for løysingar som vil virke best, vil variere frå byområde til byområde. For å leggje til rette for eit godt kollektivtilbod og ein god arealpolitikk som byggjer opp under dette målet, er det naudsynt med eit godt kunnskapsgrunnlag. Samferdselsdepartementet skal i åra som kjem skaffe seg enda betre kunnskap om kva som skal til for å nå dette målet, og leggje til rette for eit godt samarbeid mellom stat, fylkeskommune, bykommune og kommunane.



Satsinga i byområda inneber ei rekkje tiltak, mellom anna innføringa av heilskapelege bymiljøavtalar for å utvikle transportinfrastrukturen og transporttilbodet i byområda. Kollektivtransport vil vere eit vesentleg element i desse avtalane. Vidare i denne planen vil dette bli konkretisert ved ulike handlingar, til dømes knytt til organisering og finansiering.

Ansvar delt mellom fleire aktørar

Ansvar for å betre kollektivtrafikken er delt mellom fleire aktørar. Fylkeskommunane har i hovudsak ansvaret for investeringar og drift av kollektivtransport, med unnatak for jernbanen. Dei auka utgiftene til investering og drift av kollektivtransport som vi ser føre oss i tida framover, vil vere utfordrande for fylkeskommunane slik vi kjenner dei i dag. Stortinget har bede om at det regionale administrasjonsnivået si organisering, sitt omfang og oppgåver skal

¹ SSB

² Ruter

endrast. Ein kan difor ikkje framskrive organa sine oppgåver og finansielle evner. Eit viktig arbeid framover blir difor å vurdere korleis staten, kommunane og dei regionale einingane saman skal utvikle kollektivinfrastrukturen i storbyområda i tråd med målet i Nasjonal transportplan 2014-2023. Utfordringane gjeld i høg grad og utgiftene på driftssida, der behovet for inntekter vil auke når kollektivtilbodet skal styrkjast.

Meir attraktiv og tilgjengeleg kollektivtransport

Regjeringa planlegg ei rekkje tiltak for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv og tilgjengeleg. Det er stor spennvidde i handlingane. Nokre av tiltaka er konkrete utbyggingstiltak innanfor ramma av prioriteringane i Nasjonal transportplan 2014-2023, som til dømes ei historisk satsing på jernbanen i dei største byane og på Austlandet. Andre tiltak handlar om kompetanseheving og utgreiing. Det er dessutan stor variasjon når det gjeld tidshorisonten for tiltaka.

Denne handlingsplanen er eit overordna dokument, der det går fram kven som har ansvar for dei ulike handlingane og tidspunkt for gjennomføring. Planen omfattar berre handlingar der staten har hovudansvaret. Innhaldet er presentert enkelt og skjematisk, og omtaler berre unntaksvis sjølve gjennomføringa av handlingane.

Bak i planen står ei samla oversikt over alle handlingane i planen med opplysningar om kven som er ansvarleg for oppfølging, kven som er medverkande og milepælar.

Generelt kan kollektivtransport seiast å omfatte alle typar persontransport i rute. Denne planen er **avgrensa til å omfatte kollektivtransport på skjener, med buss og med passasjerbåt**. Fly, bilferje og kystruta Bergen - Kirkenes (Hurtigruten) er ikkje inkludert. Drosje er halde utanfor her fordi drosjenæringa rettar seg mot ein annan marknad og er underlagt eit særskilt regelverk som ikkje gjeld for annan transport.



Vidare er god arealplanlegging og tilrettelegging for sykkel og gonge andre viktige element som bidrar til eit godt transporttilbod, og som byggjer opp under eit godt kollektivtransporttilbod. Dette er heller ikkje særskilt handsama i denne planen, men vil kome til uttrykk til dømes i bymiljøavtalane.

Planen vil bli følgd opp med omtale i dei årlege statsbudsjetta.

2 Organisering av kollektivtransporten: Stat, fylkeskommune og kommune med ulike verkemiddel



Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken, inkludert å utvikle og fastsetje rammevilkåra for kollektivtransporten. Dette omfattar òg rammevilkår som regelverk for arealplanlegging og universell utforming. Staten har vidare eit overordna ansvar for å sikre fylkeskommunane ein økonomi som gjer dei i stand til å løyse dei oppgåvene dei er tillagt, gjennom ansvaret for inntektssystemet og rammetilskotet til kommunesektoren.

Staten sitt ansvar for jernbanen inkluderer investeringar, drift og vedlikehald av infrastruktur og kjøp av persontransporttenester med tog. Samferdselsdepartementet har sett i gang eit omfattande arbeid for å gjere jernbanesektoren meir framtidsretta. Dette reformarbeidet skal gje ein meir tenleg styringsstruktur, ein forretningsmessig organisasjonsform og tydelege mål. Dette er nærare omtalt i kapittel 5.

Staten har også ansvar for infrastrukturtiltak for kollektivtransporten langs riksvegnettet. I tillegg har staten ved Samferdselsdepartementet også tilskotsordningar som kjem kollektivtransporten til gode, der Belønningsordninga er den mest omfattande.

Statens vegvesen har gjennom sitt sektoransvar eit særskilt ansvar for kollektivtransporten.

Fylkeskommunane har i hovudsak ansvaret for all lokal kollektivtransport, med unntak av jernbanen, kollektivtransportinfrastruktur på riksvegar som er staten sitt ansvar og på kommunale vegar som er kommunens ansvar. Ansvaret til fylkeskommunane omfattar planlegging og drift, men også investeringar i fylkeskommunal infrastruktur som fylkesvegar og lokale baneløysingar som T-bane, trikk og bybane. Fylkeskommunen tildeler dessutan

løyve til ekspressbussruter, og har ansvar for skoletransport og anna tilrettelagt transport (TT-transport).

Kommunane har ansvar for kollektivtiltak på det kommunale vegnettet. Dei har òg ansvar for areal- og parkeringspolitikken, som igjen har avgjerande innverknad på både utfordringane og løysingane i transportpolitikken. Ein areal- og parkeringspolitikk som legg til rette for effektive kollektivtransportløysingar, kan halde kostnadene til kollektivtransporten nede, og er eit viktige element for å betre konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtransport. Kommunane kan ha ei nøkkelrolle også i saker som går utover eigne kommunegrenser.

Ansvar for verkemidla innan kollektivtransporten er fordelt på alle tre forvaltningsnivåa, og kollektivtrafikken opererer på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Måten kollektivtransporten er organisert på, gjev store styringsutfordringar for dei som skal koordinere arbeidet. Det er difor naudsynt at det ligg til rette for godt samarbeid mellom dei ulike forvaltningsnivåa. Det er viktig at det er dei som kjenner kva for kunnskap ein treng som legg til rette for dette samarbeidet. Dersom viktige samfunnsoppgåver ikkje blir tilstrekkeleg ivaretekne, bør staten sikre at det finst gode og relevante møteplassar.



I samband med **kommunereforma** vil Regjeringa vurdere å overføre ansvaret for kollektivtransport frå fylkeskommunane til kommunane. Ei slik mogleg ansvarsoverføring vil bli omtalt i melding til Stortinget i vårsesjonen 2015 om kommunereforma. Dette skal sjåast i samanheng med arbeidet transportetatane skal gjere når det gjeld organiseringsutfordringane i kollektivtransporten, sjå handling 4.1. Det skal òg sjåast i samanheng med ei mogleg endring der ansvaret for trafikken med lokaltog i dei største byområda blir overført frå staten til eit regionalt nivå, jf. handling 5.1 om reforma av jernbanesektoren.

2.1 Handling: Vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport frå fylka til kommunane

I Sundvolden-erklæringa frå Høgre og Framstegspartiet heiter det at "Regjeringa vil vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport frå fylka til kommunane i samband med ei kommunereform". Regjeringa vil leggje desse ambisjonane til grunn for den praktiske oppfølginga i dei årlege budsjetta og forslag til framtidig arbeidsdeling mellom stat og kommunar. Sjå også handling 4.1.

3 Belønningsordninga og heilskapelege bymiljøavtalar



Belønningsordninga

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil er ei insentivordning for å oppnå auka konkurransekraft for kollektivtransporten. Ordninga gjev byområda eit økonomisk insentiv til å føre ein areal- og transportpolitikk som støttar opp under målet om at kollektivtransporten skal ta ein større del av den samla persontransporten.

Det er sett av 945,3 mill. kr til Belønningsordninga i statsbudsjettet for 2014 jf. Prop. 1 S (2013-2014). I samband med behandling av forslag til Revidert nasjonalbudsjett for 2014 har Stortinget vedteke å auke løyvinga til Belønningsordninga med 65 mill. kr i 2014 til 1 010,3 mill. kr jf. Innst. 260 S (2013-2014). Dette er meir enn varsla auke i Nasjonal transportplan 2014-2023 jf. Meld. St. 26 (2012-2013).

Per 1.1.2014 har Samferdselsdepartementet fireårige belønningsavtalar med åtte byområde. Avtalane med Kristiansandsområdet og Trondheimsområdet frå 2009 vart i 2013 fornya med to nye fireårsavtalar. For Trondheimsområdet er avtalen på totalt 620 mill. kr og for Kristiansandsområdet totalt 285 mill. kr. For perioden 2013-2016 er det inngått avtale med Oslo/Akershus på til saman 1 020 mill. kr, med Stavangerregionen på til saman 215 mill. kr og med Grenland på i alt 215 mill. kr.

For perioden 2014-2017 er det inngått fireårig avtale med Nedre Glomma-regionen på til saman 215 mill. kr. I 2014 kan det bli aktuelt å inngå ny avtale med Buskerudbyen, som hadde avtale frå 2010 til 2013. Avtalen med Bergensområdet går ut i 2014, og tidlegaste tidspunkt for å inngå ny avtale er 2015. Nye avtalar med Bergensområdet og Buskerudbyen er mellom anna avhengig av om måla i tidlegare avtalar er nådd. Tromsø har søkt om

belønningsavtale frå 2015. Dei ekstra midlane frå revidert nasjonalbudsjett for 2014 vil bli fordelt på dei tre største byområda. Sjå tabell 1 for oversikt over årlege tildelingar til fireårige avtalar, per 1.1.2014.

Tabell 1: Oversikt over dei fireårige belønningsavtalane mellom byområda og Samferdselsdepartementet per 1.1.2014. Tal i mill. kr.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	SUM avtalar
Oslo					180	280	280	280		1 020
Bergen			70	150	168	162				550
Trondheim	60	95	105	110	110	170	170	170		370 620
Stavanger					35	60	60	60		215
Kristiansand	80	80	65	60	45	80	80	80		285 285
Buskerudbyen		30	60	90	100					280
Grenland					35	60	60	60		215
Nedre Glomma						60	50	50	55	215

Belønningsordninga og heilskaplege bymiljøavtalar skal etter kvart utgjere ei samla ordning. Ein belønningsavtale skal ikkje vere til hinder for å inngå ein heilskapleg bymiljøavtale, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Belønningsavtalane som startar frå og med 2013 er fleksible når det gjeld ein eventuell framtidig bymiljøavtale.

Heilskaplege bymiljøavtalar

Staten, fylkeskommunane og kommunane har ansvar for ulike verkemiddel som saman utgjer transportpolitikken i byområda. Føremålet med bymiljøavtalane er å få ein meir samstemd og målretta verkemiddelbruk. Avtalane skal mellom anna stimulere til betre samordning av areal- og transportplanlegginga.

Grunnlaget for kvar enkelt bymiljøavtale vil bli drøfta i forhandlingar mellom dei tre forvaltningsnivåa. Når partane inngår ein avtale, forpliktar dei seg til å følgje opp felles mål i areal- og transportpolitikken for det aktuelle byområdet. Klimaforliket har som mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gonge, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Val av løysning skal bidra til betre framkomst samla sett, særleg ved å leggje tilrette for attraktive alternativ til privatbilen. Transportpreferansar kan variere med årstider og verforhold. Tilbodet til dei reisandene må difor vere så fleksibelt at ein kan ta omsyn til desse skiftande forholda. Det òg vere naudsynt å utøve noko skjønn, samt ha ei fleksibel tilnærming knytt til særskilte forhold i den einskilde by.

Ordninga er retta inn mot Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavanger-regionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Bymiljøavtalane vil vere det overordna verkemiddelet for å styrke kollektivsatsinga og lokalt bymiljøarbeid i desse byområda.

Avtalane er ei vidareutvikling av dei etablerte bypakkane i dei største byområda. Dagens bypakkar er konsentrerte om å finansiere og byggje ut infrastrukturen, og i nokre område bidra til å finansiere drift av kollektivtrafikken. Dei eksisterande pakkane vil inngå i dei nye bymiljøavtalane. I tillegg vil avtalane vere sette saman av andre element som til dømes forpliktingar om arealbruk, prioriteringar av viktige knutepunkt og parkeringspolitikk. Som varsla i Nasjonal transportplan 2014-2023 skal midla frå Belønningsordninga fasast inn i bymiljøavtalane. Statleg investeringstilskot til fylkeskommunale infrastrukturtiltak for

kollektivtransport vil kunne inngå i bymiljøavtalar i dei fire største byområda. Tilsvarande kan jernbane også bli ein del av avtalane.

Krav til rammer, avklaringar og vedtak i bymiljøavtalane er nærare omtalt i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Samordning av areal- og transportplanlegging

Betre samordning av areal- og transportplanlegging er eit av dei viktigaste grepa i overgangen frå ordinære bypakkar til bymiljøavtalar. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det krav om at regionale eller interkommunale arealplanar skal vere i tråd med måla i bymiljøavtalen. Lokale styresmakter som skal inngå bymiljøavtalar, må gjere ei vurdering av korleis regional eller interkommunal areal- og transportplan for avtaleområdet bidreg til å få fleire kollektivreisande. Dei må svare på kva slags konkrete føringar og tiltak planen gjev for å sikre konsentrert arealbruk som byggjer opp under knutepunktsutvikling og meir kollektivtransport, sykling og gonge. Dersom eksisterande plan ikkje vil vere tilstrekkeleg, må lokale styresmakter gjere greie for eventuelle ytterlegare føringar og tiltak. Byområda skal så langt det er mogleg dokumentere vurderingane som ligg til grunn.

Føringane frå regionale eller interkommunale planar skal følgjast opp i den kommunale arealplanlegginga. Dette vil krevje politiske vedtak i kommunane.

Styringsmodell og statleg representant

I alle dei ni byområda som er aktuelle for bymiljøavtalar, er det etablert eller planlagt bypakkar som blir følgde opp gjennom eit system for styring og politisk forankring. Oslopakke 3 har i dag den mest utvikla styringsmodellen. Trondheim har ein tilsvarande modell, medan dei andre byområda i realiteten nærmar seg liknande modellar.

I dei nye bymiljøavtalane skal styringsmodellen for Oslopakke 3 leggjast til grunn. Med denne modellen vil det bli teke omsyn til behovet for lokalpolitisk forankring. Vidare blir det lagt til grunn at det skal vere eit gjensidig styrkjeforhold mellom avtalepartane. Det er viktig at styringsforma er smidig, effektiv og avgjerdsorientert. Deltakarane i styringsgruppene må ha god kunnskap om sektoren og lokale forhold, og dei må ha naudsyn te fullmakter og autoritet i arbeidet.

Statens vegvesen har fått fullmakt til å forhandle fram bymiljøavtalar på vegner av staten og vil representere staten i styringsgruppene. Jernbaneverket vil delta i styringsgruppene i byområda der jernbanen er ein viktig del av transportsystemet. I slike tilfelle vil staten ha to representantar i styringsgruppa. Det vil alltid vere Statens vegvesen som er statleg forhandlingspart.

Fylkesmannen vil delta som observatør i styringsgruppene. Han skal formidle statleg politikk og gje faglege råd om regional og kommunal planlegging, miljø og klima, som er relevante for å nå måla i bymiljøavtalen.

Indikatorsett for å dokumentere effektar av tiltak

I bymiljøavtalar er det ein føresetnad at partane kan dokumentere effektane av aktuelle tiltak. Til dette føremålet har Statens vegvesen utvikla eit minimumssett av indikatorar. Dette inneber at alle byområda som inngår ein bymiljøavtale, skal bruke felles målindikatorar for trafikkutvikling og CO₂-utslepp. Det skal arbeidast vidare med felles indikatorar for oppfølging av arealbruksutviklinga.

Byområda skal også forplikte seg til å følgje opp og rapportere om utviklinga av andre innsatsområde som inngår i avtalane, men denne oppfølginga er ikkje ein del av eit felles minimumssett av indikatorar. Byområda kan då leggje til grunn eksisterande mål- og resultatstyringssystem i dei etablerte bypakkane. Byområda som inngår ein bymiljøavtale og som ikkje har eit slikt system, må utvikle høvelege indikatorsett eller evalueringskriterium. Rapporteringa vil bli koordinert av Statens vegvesen.

Statleg investeringstilskot til fylkeskommunale infrastrukturtiltak for kollektivtransport
Fylkeskommunane har i utgangspunktet ansvaret for investeringar i infrastruktur for lokal kollektivtransport utanom tiltak på riksveg og jernbane. Regjeringa har varsla at ho vil sørge for forpliktande finansiering av viktige kollektivtransportløyningar i dei største byane, fortrinnsvis gjennom å gje statlege investeringstilskot som dekkjer 50 prosent av kostnadene.

Prosjekta som er aktuelle for statleg investeringstilskot, bør inngå i ein heilskapleg samanheng i det enkelte byområdet og sjåast i samanheng med arealbruk, andre typar investeringar, behov for driftstilskot m.m. Tilskotet vil difor inngå i bymiljøavtalane.

Investeringstilskotet er avgrensa til dei fire største byområda, det vil seie Oslo/Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Stavangerregionen, som har størst trafikkgrunnlag og dei største trafikale utfordringane. Aktuelle prosjekt for vurdering av statleg tilskot i perioden 2014-2023 er Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane i Bergen, superbussløyning i Trondheim og "Bussvei 2020" i Stavangerregionen.

Den statlege finansieringa skal vere 50 pst. av dei prosjektkostnadene som er naudsynte for å oppnå eit godt kollektivtilbod. Det skal ikkje planleggjast for unødige fordyrande løyningar. Samferdselsdepartementet har i brev av 4. juli 2014 til Vegdirektoratet gjeve nærare føringar for ordninga med statleg finansieringstilskot til fylkeskommunal infrastruktur.

Det statlege tilskotet blir endeleg fastsett av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for det aktuelle prosjektet. I denne samanhengen blir det også fastsett kva slags kostnader staten skal delfinansiere. Lokale styresmakter vil vere byggherre. Staten vil ikkje bidra til å dekkje eventuelle kostnadsoverskridingar i prosjekta. Dette er eit ansvar for lokale styresmakter.

Passasjergrunnlaget er mindre i dei fem byområda som er omfatta av ordninga med bymiljøavtalar, men som ikkje er aktuelle for statleg investeringstilskot. Kollektivløyningane vil i hovudsak omfatte ordinære busstilbod som ikkje krev infrastrukturinvesteringar av same omfang som i dei fire største byane. Alle byområde som inngår bymiljøavtalar, vil vere aktuelle for tildeling av midlar til programområdetiltak, som er ulike investeringstiltak langs riksveg³. Slike tiltak vil bidra til betre framkomst og meir punktleg busstrafikk, og kan vere vel så viktige for kvardagen til folk og konkurransevna til kollektivtransporten som nye, store infrastrukturprosjekt.

Innlemming av Belønningsordninga i bymiljøavtalane

Avtalar innanfor Belønningsordninga og i komande bymiljøavtalar skal byggje opp under Klimaforliket. For å sikre god samordning i transportpolitikken skal Belønningsordninga bli ein del av bymiljøavtalane så raskt det er praktisk mogleg. I praksis inneber dette at for

³ Programområda er omtalt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet og omfattar bymiljøavtalar, utbetringstiltak, tiltak for gåande og syklende, trafikktryggleikstiltak, miljø- og servicetiltak og kolektivtrafikk og universell utforming.

byområde som har belønningsavtale ut 2016, vil det ikkje bli inngått nye belønningsavtalar så lenge det er aktuelt med bymiljøavtale for 2017 eller tidlegare. For andre byområde kan det vere aktuelt med belønningsavtale fram til ein bymiljøavtale blir inngått.

Gjenstående midlar som er avsette i Nasjonal transportplan-ramma til Belønningsordninga fram til 2023, skal nyttast i bymiljøavtalar/Belønningsordninga. Belønningsmidlar som blir brukt i bymiljøavtalar skal framleis kunne nyttast til driftstilskot for fylkeskommunal kollektivtrafikk. Bruk av belønningsmidlar og midlar til bymiljøavtalane skal baserast på objektive kriterium og dokumenterbare resultat, jf. også omtale av indikatorsett ovanfor.

3.1 Handling: Leggje til rette for nye belønningsavtalar frå 2014

Samferdselsdepartementet kan inngå nye fleirårige belønningsavtalar frå 2014. For byområda som tidlegare har hatt belønningsavtale, må sluttrapportering for denne avtalen liggje føre før ein kan inngå ny avtale.

3.2 Handling: Invitere aktuelle byområde til forhandlingar om bymiljøavtalar

Dei ni byområda som er omfatta av ordninga med bymiljøavtalar, har ulike utgangspunkt og vil vere aktuelle for bymiljøavtale på ulike tidspunkt. Som grunnlag for eit mogleg statleg initiativ til å starte forhandlingar, har Samferdselsdepartementet bede Statens vegvesen om å innleie dialog med dei aktuelle byområda. Statens vegvesen vil forhandle på vegner av staten og vere statleg representant i styringsgruppene.

Samferdselsdepartementet tek i første omgang sikte på at Oslo/Akershus blir invitert til forhandlingar om ein bymiljøavtale i løpet av relativt kort tid. Dei andre byområda vil deretter følgje etter kvart. Trondheim vil tidleg vere aktuell. Innføring av ordninga i alle dei ni byområda er venta å gå over fleire år.

3.3 Handling: Vidareutvikle eit felles minimumsett av indikatorar

Statens vegvesen har utvikla eit felles minimumssett av indikatorar som skal nyttast i bymiljøavtalane. Det er behov for å arbeide vidare med indikatorane for arealbruksutvikling. Statens vegvesen vil ta initiativ overfor relevante partar til eit samarbeid om å utvikle felles definisjonar og måle metodikk for desse indikatorane.

3.4 Handling: Vurdere statleg investeringstilskot til infrastruktur for fylkeskommunal kollektivtransport i dei fire største byområda gjennom bymiljøavtalane

Statleg investeringstilskot til infrastruktur for fylkeskommunal kollektivtransport kan vurderast i forhandlingane om bymiljøavtalar med dei fire største byområda. Slike tilskot skal vere ein del av ein heilskapleg verkemiddelbruk og ikkje bidra til unødige fordyrande løysingar. I perioden 2014-2023 er det aktuelt å vurdere tilskot til Fornebu-banen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane i Bergen, superbussløyse i Trondheim og Bussvei 2020 i Stavanger-regionen.

3.5 Handling: Innlemme Belønningsordninga i bymiljøavtalane

For å sikre betre samordning av verkemidla i transportpolitikken skal Belønningsordninga bli ein del av bymiljøavtalane så raskt det er praktisk mogleg.

4 Finansiering av kollektivtransport



Fylkeskommunane brukte i 2013 om lag 11,3 mrd. kr på kollektivtransport, netto driftsutgifter. Busstransporten fekk om lag 55 pst. av dette⁴. Stortinget løyvde i 2014-budsjettet om lag 19,3 mrd. kr til jernbaneformål. Av dette fekk Jernbaneverket om lag 16,2 mrd. kr til drift, vedlikehald, fornyingar og investeringar, medan om lag 3 mrd. kr vart brukt til statleg kjøp av persontransporttenester med tog. I tillegg utgjer særskilte tilskot som mellom anna Belønningsordninga om lag 1 mrd. kr. Vidare brukte staten 173 mill. kr til kollektivtiltak langs riksveg i 2013.

I storbyområda vil det **krevje store løft i tilbodet dersom ein skal nå målet** om at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtransport, sykling og gonge. I mange tilfelle vil behova, både til drift og investeringar, vere større enn det fylkeskommunane kan handtere innanfor dagens økonomiske rammer. Grove overslag frå fylkeskommunane viser eit behov for investeringar på 100-200 mrd. kr i eit 20-30 års perspektiv.

Auka midlar til drift vil vere naudsynt for å få full effekt av auka investeringar i kollektivtransporten. Det er viktig at mogleg auka statleg støtte blir følgd opp med lokale og/eller regionale tiltak for å styrkje konkurransekrafta til kollektivtransporten. Dette gjeld både tiltak som styrkjer trafikkgrunnetilstand til kollektivtransporten og tiltak som gjev meir effektiv drift.

⁴ SSB

Auka tilbod – og behov for auka tilskot

Auka tilbod i kollektivtransporten vil ofte føre til auka behov for tilskot. Det har samanheng med at billettinntektene frå kollektivtransporten er lågare enn utgiftene ved auken i tilbodet, ikkje minst i rushtid. Det kan såleis vere bedriftsøkonomisk ulønnsamt å auke talet på avgangar. Samstundes vil auka frekvens gje gevinst for passasjerane og bidra til betre framkomst og slik sett ofte vere samfunnsøkonomisk lønsamt. I nokre tilfelle kan betre framkomst gje raskare framføringstid og auka frekvens, utan auka utgifter til drift. Tiltak for betre framkomst for kollektivtrafikken er difor også viktig i satsinga på storbyane.

Frie inntekter

Fylkeskommunane sine frie inntekter består av rammetilskotet frå staten over Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) sitt budsjett, og fylkeskommunane sine egne inntekter. Tenestene som blir finansierte gjennom dei frie inntektene (tannhelse, vidaregåande opplæring, kulturformål, fylkesveggar og kollektivtransport), har sine kriterium som blir vekta saman til ein samla kostnadsnøkkel (fordelingsnøkkel). Dersom det til dømes skal tilførast meir pengar til kollektivtransport, og auken i tilbodet skal finansierast med frie inntekter, må det samla rammetilskotet til fylkeskommunane auke. Dersom det ikkje blir sett av pengar over rammetilskotet eller som øyremerkte midlar, vil ei satsing på kollektivtransport truleg gå utover andre tenester fylkeskommunane har ansvaret for.



Det er naudsynt å **hente inn meir kunnskap om storleiken på det samla behovet for tilskot** til fylkeskommunane. Dette gjeld spesielt behovet for tilskot til drift av kollektivtransport.

Fylkeskommunane står fritt til å prioritere bruken av dei frie inntektene slik dei sjølv ønskjer – innanfor gjeldande lover og regelverk. **Ei eventuell auka satsing på kollektivtransport** gjennom større løyvingar over rammetilskotet vil difor ikkje aleine sikre at dei auka ressursane går til kollektivtransport. For å sikre ei satsing på kollektivtransport kan staten i ein avgrensa periode øyremerke tilskot til drift av kollektivtransport i fylkeskommunane. Eventuelle øyremerkte tilskot bør innlemmast i rammetilskotsordninga når tenesta har nådd eit ønskt nivå.

Samferdselsdepartementet har bede etatane om å utgreie forslag til modellar for korleis organiserings- og finansieringsutfordringane kan løysast i dei fire største byområda. Arbeidet skal gjerast i analyse- og strategifasen for neste transportplan. Samferdselsdepartementet har òg bede etatane om å vurdere om fleire byområde skal innlemmast i utgreiinga, og eventuelt foreslå kva for byar som bør vere med.

Bompengar til investeringar, drift og vedlikehald i kollektivtransporten

Bompengefinansiering er i utgangspunktet ei tidsavgrensa ordning der hovudføremålet er å finansiere veginfrastruktur. Regjeringa har som målsetting å redusere bompengeandelen i nye vegprosjekt. Veglova § 27 opnar likevel for å nytte bompengar til drift av og investeringar i kollektivtransport. I vegtrafikklova § 7a med tilhøyrande forskrifter er ordninga med **køprising** heimla. Hovudføremålet med kjøprising er trafikkregulering, og inntekta kan nyttast

til transportføremål i det aktuelle området, inkludert kollektivtransport. Inntektene kan òg nyttast til tiltak på veg, mellom anna for å auke framkomst for buss. Ei ordning med køprising er ikkje tidsavgrensa. Både bompengar og køprising krev lokalpolitisk oppslutning. Dette gjeld òg vurderinga av korleis inntektene skal nyttast.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det for tiårsperioden avsett midlar til **Belønningsordninga** og til ein ufordelt **bypott** til statlege forhandlingsbidrag i heilskaplege **bymiljøavtalar**. Satsinga på utbygging av kollektivtransport vil auke utover vedteken Nasjonal transportplan 2014-2023. Midlar frå Belønningsordninga kan nyttast til både drift og investering innan kollektivtransport.

Midlar frå bypotten kan gå til tiltak på statleg ansvarsområde som betrar framkomsten for kollektivtrafikken, styrkjer viktige lenker i kollektivsystemet og legg til rette for syklistar og gåande. I Nasjonal transportplan opnar staten også for at midla, på visse vilkår, kan nyttast til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur. Finansiering av viktige kollektivtransportløyisingar i dei fire største byane, fortrinnsvis gjennom statleg investeringstilskot som dekkjer 50 pst. av kostnadane, er nærare omtalt i kapittel 3. Aktuelle prosjekt for vurdering av statleg tilskot i perioden 2014-2023 er Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane i Bergen, superbussløyising i Trondheim og Bussvei 2020 i Stavangerregionen.

Regjeringa har i tilleggsproposisjonen til statsbudsjettet for 2014 (Prop. 1 S Tillegg 1 (2013-2014)) varsla at ho vil opprette eit **infrastrukturfond** på 100 mrd. kr som skal byggjast opp over inntil fem år. Avkastinga frå fondet skal øyremerkast på statsbudsjettet til veg-, jernbane- og kollektivnettet, og til breiband og IKT-infrastruktur. Det overordna målet med fondet er meir pårekeleg og varig finansiering av infrastrukturtiltak. Regjeringa vil i dei årlege statsbudsjetta komme tilbake med forslag til fordeling av midlane mellom dei ulike formåla.

4.1 Handling: Greie ut modellar for løysing av organiserings- og finansieringsutfordringane

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet skal transportetatane greie ut forslag til modellar for korleis organiserings- og finansieringsutfordringane kan løysast i dei fire største byområda. Dei skal også vurdere om utgreiinga bør omfatte fleire byområde enn dei fire største og i tilfelle opplyse kva for byområde det skal vere. Dette er ein del av utgreiingane og analysane knytt til ny transportplan. Arbeidet må sjåast i samheng med kommunereforma, jf. handling 2.1. Frist for etatane er 1. mars 2015.

4.2 Handling: Kartleggje behovet for framtidig finansiering

Samferdselsdepartementet vil, på bakgrunn av resultata frå handling 4.1, vurdere å setje i gang eit arbeid for å kartleggje behovet for framtidig finansiering av kollektivtransporten. Dette gjeld særleg finansiering av drift av kollektivtransporten.

4.3 Handling: Byggje opp eit fond for infrastruktur

Samferdselsdepartementet har etablert eit infrastrukturfond. Avkastinga frå fondet skal øyremerkast på statsbudsjettet til veg-, jernbane- og kollektivnettet, og til breiband og IKT-infrastruktur. Det er løyvd til saman 30 mrd. kr til fondet i 2013 og 2014. Regjeringa har varsla at fondet skal byggjast opp til 100 mrd. kr over inntil fem år. Første avkasting frå fondet blir teke ut i 2015. Regjeringa vil i dei årlege statsbudsjetta komme tilbake med forslag til fordeling av midlane mellom dei ulike formåla.

5 Utvikling av togtilbodet



Staten er ansvarleg for infrastruktur for jernbanen og togtilbodet. Staten sit på det samla verkemiddelapparatet og er regulatør, bestillar og kjøpar av persontransport med tog, eigar av NSB, og forvaltar og utviklar infrastrukturen gjennom Jernbaneverket. Dette gjer at utviklinga av togtilbodet og infrastruktur må sjåast i samband med kvarandre. Samstundes gjev organiseringa av sektoren i dag ikkje tilstrekkelege insentiv til ei forretningsmessig og effektiv utnytting av samfunnet sine ressursar.

Ei anna utfordring med dagens ansvarsdeling er å sjå utviklinga av togtilbodet i samband med utviklinga av resten av kollektivtrafikken. Samferdselsdepartementet meiner at reform av jernbanesektoren er naudsynt og har difor sett i gang eit omfattande arbeid for å gjere sektoren meir framtidretta. Det overordna målet med transportreforma er auka effektivitet og større samfunnsøkonomisk lønnsemd samla for transportsektoren, med ei finansiering innafor rammene av handlingsregelen. Reformarbeidet skal gje ein meir føremålstenleg styringsstruktur, ei forretningsmessig organisasjonsform og tydelege mål for jernbanen. I jernbanesektoren er det naudsynt å leggje langsiktige strategiar for utviklinga av togtilbodet, slik at desse blir førande for utbygginga av infrastrukturen, investeringane i materiell, samordninga med anna kollektivtrafikk og utviklinga av knutepunkt o.a. Konkurransen som verkemiddel bør også nyttast der det er mogleg å skape verksam konkurranse, og der vi kan oppnå positive effektar for samfunnet. Konkurransenutsetting kan vere aktuelt når det gjeld drifts- og vedlikehaldsoppgåver knytt til infrastrukturen, men også når det gjeld sjølve togtilbodet. Erfaringane med bruk av konkurranse på jernbanen i Noreg er få, men konkurranseutsettinga av trafikken på Gjøvikbanen har gjeve gode resultat, både når ein ser på omfanget av togtilbodet og ikkje minst når det gjeld talet på reisande. I reformarbeidet blir det difor vurdert korleis det bør leggjast til rette for meir konkurranse i jernbanesektoren.

Jernbanen skal ha ei viktig og strukturerande rolle i kollektivtrafikken rundt dei store byane og på Austlandet. Utviklinga av togtilbodet er eit langsiktig arbeid. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det difor skissert ein utviklingsstrategi som strekkjer seg utover den ordinære tiårsperioden når det gjeld utviklinga på jernbanen. Regjeringa har som mål å overoppfylle Nasjonal transportplan.

Utfordringar

Tilstanden i infrastrukturen er framleis ikkje så god som ønskjeleg. Det er viktig at ein løpande vurderer fordelinga av ressursar mellom vedlikehald/fornyning av eksisterande infrastruktur og investeringar i ny infrastruktur. Auka vedlikehald og fleire store utbyggingsprosjekt krev ofte mellombelse stengingar av delar av jernbanenettet. Det vil i samband med dette vere viktig med ein god dialog med lokale styresmakter om alternativ transport og mellombelse transportløyisingar.

I store delar av jernbanenettet, særleg i Oslo-området, er kapasiteten overbelasta i rushtida. Det inneber at det ikkje er mogleg å ha eit togtilbod som står i forhold til etterspurnaden. Høg kapasitetsutnytting gjev dessutan eit togtilbod som er svært sårbart. Sjølv små forseinkingar forplantar seg raskt i store deler av systemet. Samferdselsdepartementet har, i samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, sett i gang eit omfattande arbeid med å greie ut løyisingar for auka kapasitet for kollektivtransport inn mot og gjennom Oslo. Utgreiinga skal både sjå på dei store grepa, som til dømes nye tunellar for T-bane og tog, og på enklare tiltak for meir effektiv bruk av eksisterande infrastruktur.

Viktige trekk i utviklinga av togtilbodet som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014-23 er mellom anna som følgjer:

2014-2017

- Betre togtilbod på Austlandet når nytt togmateriell og ny grunnrute blir fasa inn
- Timinuttersfrekvens for knutepunktstoppande tog på strekninga Asker-Lillestrøm
- Etablere eit T-baneliknande tilbod for fullstoppande lokaltog på dei gamle dobbeltspora (Drammenbanen og Hovedbanen) mellom Asker og Lillestrøm
- Tilbudsforbetringar på Vestfoldbanen når pågåande prosjekt blir ferdig
- Tilbudsforbetringar på Dovrebanen når pågåande prosjekt blir ferdig
- Oppstart av prosjektet nytt dobbeltspor Oslo-Ski
- Forbetra frekvens på Vossebanen
- Inkludere planlegginga av Ringeriksbanen som ei fjerde IC-strekning
- Gjennomføre kommunedelplan/vidare utgreiing for Jærbanen

2018-2024

- Auka tilbod og redusert reisetid til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg
- Moglegheit for halvtimesfrekvens i indre IC etter kvart som ny infrastruktur er bygd ut
- Etablere eit T-baneliknande tilbod for fullstoppande lokaltog på det gamle dobbeltsporet (Østfoldbanen) mellom Oslo og Ski når Follobanen er ferdig og for lokaltoga mellom Bergen og Arna når dobbeltspor gjennom Ulriken er realisert.
- Utvikle eit attraktivt og konkurransedyktig togtilbod på Trønderbanen når strekninga er elektrifisert

2024-2030

- Innan utgangen av 2024 dobbeltspor til Seut/Fredrikstad, Hamar og Tønsberg
- Innan utgangen av 2026 dobbeltspor til Sarpsborg og mogleg halvtimesfrekvens til Skien
- Planleggje med sikte på ferdigstilling av IC-utbygginga innan 2030

Vi viser også til Jernbaneverket sitt handlingsprogram for 2014-2023.

For å få eit godt grunnlag for utviklinga av togtilbodet og prioriteringar av prosjekt, skal det gjennomførast fleire utgreiingar før kvar rullering av Nasjonal transportplan. Målet er at toget skal vere eit attraktivt transportmiddel og at fortrinna til jernbanen blir utnytta. For persontransporten betyr dette først og fremst å transportere mange reisande i og rundt dei største byområda og på Austlandet. Utbygginga av jernbanen og forbetringa av togtilbodet vil både auke mobiliteten i Oslo-området og knytte resten av Austlandet tettare saman. Forbetringane som er planlagt på Jærbanen, Vossebanen og Trønderbanen vil kunne gje ei tilsvarande utvikling i desse områda. For godstransporten vil det viktigaste målet vere å frakte store varemengder over lange strekningar.

Graden av samordninga mellom tog og anna kollektivtrafikk varierer mellom dei ulike byområda. Eit lite samordna transporttilbod inneber at tilbodet samla sett blir mindre attraktivt. Dette handlar om både takstsystem, koordinerte ruter, felles regelverk for eksempel i samband med kompensasjon for avvik, takstreglar m.m. Som ein del av det pågåande arbeidet med modernisering av transportsektoren, skal ulike modellar for samarbeid med lokale styresmakter vurderast, inkludert plasseringa av ansvaret for kjøp av persontransport på jernbanen. Dette må vidare sjåast i samband med kommunereforma, der mellom anna ansvarsdelinga for kollektivtrafikken skal vurderast.



Handlingane som blir foreslått under er først og fremst avgrensa til å setje i gang ulike utgreiingar/planar med sikte på tilbodsforbetringar. Handsaminga og iverksettinga av konkrete prosjekt og tilbodsforbetringar er ikkje omfatta av denne handlingsplanen for kollektivtransport.

5.1 Handling: Reformere jernbanesektoren

Det er sett i gang fleire arbeid med å reformere transportsektoren. Det overordna målet med transportreforma er auka effektivitet og større samfunnsøkonomisk lønnsemd samla for transportsektoren, med ei finansiering innafor rammene av handlingsregelen. I reformarbeidet er det sentralt å leggje til rette for ei meir forretningsmessig forvaltning av jernbanen og organisasjonsformer som gjev gode styringsstrukturar. Eit anna mål er å klargjere ansvarsforholdet mellom togselskap og infrastrukturforvaltar. Arbeidet skal sjåast i samanheng med kommunereforma, jf. handling 2.1 og skal omtalast i statsbudsjettet for 2015.

5.2 Handling: Følgje opp planlegging og utbygging av IC-strekningane

Samferdselsdepartementet gav i 2013 Jernbaneverket i oppdrag å lage ein utbyggingsstrategi for IC. I statsbudsjettet for 2015 vil det bli gjort nærare greie for hovudprinsippa for den

vidare planlegginga av IC-strekningane. Samferdselsdepartementet vil i samband med arbeidet med kommande statsbudsjett og rulleringa av Nasjonal transportplan følgje opp utbygginga av IC. Regjeringa har bestemt at Ringeriksbanen skal reknast som ein del av IC-strekningane.

5.3 Handling: Kartleggje utfordringar med samordning i byområda

Samferdselsdepartementet skal i 2014/15 starte eit arbeid med å kartleggje utfordringar med samordning i dei største byområda. Eit godt samordna kollektivtilbod er kjenneteikna av mellom anna korrespondanse i knutepunkt og mest mogleg saumlause reiser på tvers av trafikkslag. Dette må sjåast i samheng med arbeidet som er sett i gang om reformering av jernbanesektoren. I tillegg vil kartlegginga vere eit viktig grunnlag for arbeidet med ny/nye trafikkavtale/ar frå 2018.

5.4 Handling: Lage planar for alternativ transport

Samferdselsdepartementet vil be NSB, i samarbeid med dei lokale administrasjonsselskapa for kollektivtrafikk, om å utarbeide planar for alternativ transport i samband med planlagde stengingar som følgje av vedlikehald og utbyggingsprosjekt. Samarbeidsprosjektet "Saumlaust i Sør" ser mellom anna på transportløysingar i korridoren sør for Oslo under anleggsfasen for Follobanen. Tilsvarande samarbeid kan vere aktuelt i andre korridorar og byar. Tidspunkt for ferdigstilling av konkrete planar vil vere avhengig av framdrifta i utbyggingsprosjekta.

5.5 Handling: Gjennomføre KVVU for auka transportkapasitet i Oslo

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter skal gjennomføre konseptvalutgreiing (KVVU) for auka transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. KVVUen skal ferdigstillast første halvår 2015. Samferdselsdepartementet er, saman med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, oppdragsgjevar. KVVUen skal kvalitetssikrast, og det skal leggjast opp til at utgreiinga kan inngå som grunnlag for prioriteringar i neste Nasjonal transportplan.

5.6 Handling: Utvikle eit attraktivt lokaltogtilbod i og rundt dei største byane

I Oslo-området skal tilbodet utviklast til eit tydeleg differensiert tilbod, med knutepunktstoppande tog på dei nye banestrekningane og fullstoppande lokaltog på dei gamle bynære dobbeltspora.

- Timinuttersfrekvens for knutepunktstoppande tog (lange lokaltog og IC-tog) på dei nye dobbeltspora mellom Asker og Lillestrøm og mellom Oslo og Ski. Frå desember 2014 vil eit slikt tilbod vere på plass på strekninga Asker-Lillestrøm, medan tilsvarande tilbod i sørkorridoren først kan etablerast når nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen) er ferdig i 2021.
- Utvikle eit T-baneliknande togtilbod, med kvartersfrekvens og eit einsarta stoppmønster, på dei gamle dobbeltspora mellom Oslo og Asker, Lillestrøm og Ski. Første fase i denne utviklinga skjer når lokaltog linje L1 mellom Asker og Lillestrøm får kvartersfrekvens gjennom det meste av driftsdøgnet. Denne forbetringa skjer i utgangspunktet i desember 2014, men enkelte stasjonar i vestkorridoren vil ikkje få dette tilbodet før våren 2015 på grunn av oppgraderinga av Drammenbanen. Når nytt dobbeltspor Oslo-Ski er ferdig i 2021, kan eit tilsvarande tilbod etablerast på eksisterande Østfoldbane mellom Oslo og Ski (dagens linje L2).

I Bergen skal strekninga mellom Bergen og Arna utvidast til dobbeltspor. I dag omfattar togtilbodet på strekninga av lokaltog med halvtimesfrekvens, i tillegg til tog til/frå Voss og

Oslo. Med dobbeltspor aukar kapasiteten vesentleg, og det er kapasitet til å utvikle eit tilbod med kvartersfrekvens på strekninga Bergen–Arna.

Etableringa av kvartersfrekvens på Jærbanen mellom Stavanger og Sandnes har vorte godt motteke. Samferdselsdepartementet har gjeve Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide kommunedelplan for strekninga vidare sørover mot Nærbø. Dette er viktig både for utviklinga



av jernbanen, men også for vidare byutvikling. Arbeidet med kommunedelplan for strekninga fram til Nærbø vil vere retningsgjevande for vidare utgreiingsbehov når det gjeld strekninga vidare sørover frå Nærbø til Egersund.

I Trondheimsområdet skal togtilbodet på Trønderbanen (Trondheim–Steinkjer) utviklast vidare. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er oppstart av arbeidet med elektrifisering av Trønderbanen prioritert i første fireårsperiode. I Jernbaneverket sitt handlingsprogram foreslår etaten å

starte opp detaljplanlegging i 2015 med anleggsstart i 2017. Oppstart av prosjektet og framlegging av kostnadsramme vil bli handsama i dei ordinære budsjettprosessane etter gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2).

Elektrifisering vil gje redusert reisetid, og vil saman med andre moderniseringstiltak som er prioriterte i Nasjonal transportplan 2014-2023, gjere Trønderbanen til ryggraden i kollektivsystemet i Trøndelagsfylka. Første trinn i utviklinga av togtilbodet på Trønderbanen er forlenging av dagens pendel sørover frå Trondheim. Det vert arbeidd for at denne forbetringa vil bli etablert frå desember 2014, noko som vil gje ein stor del av befolkninga sør for Trondheim eit meir attraktivt kollektivtilbod.

5.7 Handling: Følgje opp investeringar i persontogmateriell

NSB har utarbeidd ei oversikt over kva for persontogmateriell ein treng i tida framover. Oversikta omfattar både investeringar som følgjer av kva NSB vurderer som naudsynt for reinvestering ut frå teknisk/økonomisk levetid på dagens materiell, og kva som er naudsynt kapasitetsauke for å fange opp folkeauke og konsekvensar av eit forbetra rutetilbod med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2014-2023. Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med denne saka, mellom anna i samband med kommande budsjettprosessar og i samband med arbeidet med ny(e) trafikkavtale(ar) frå 2018. Materiellinvesteringar er òg eit tema i det pågåande reformarbeidet.

6 Framkomst for kollektivtransporten



Vidare økonomisk vekst vil, saman med den venta veksten i folketalet i byområda, føre til auka etterspurnad etter både person- og næringstransport, og i fleire byområde er det alt store miljø- og kapasitetsproblem. Dårlig framkomst gjev tidstap for dei reisande, mindre påliteleg kollektivtrafikk og auka kostnader for trafikkselskap og styresmakter. For å gjere kollektivtransporten meir effektiv og attraktiv må det leggjast til rette for betre framkomst.

Betre framkomst er eit av hovudmåla i transportpolitikken, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Etappemålet i perioden 2014-2017 er at forseinkingar for kollektivtransporten i rushtida i dei fire største byområda skal reduserast. Dette skal målast ved å sjå på hastigheita på kollektivtransport på veg i rushtida, punktlegheit for tog i rushtida og lengd (km) på kollektivfelt på riksvegnettet.

For handlingar knytte direkte til jernbane, sjå kapittel 5.

Betre infrastruktur for kollektivtransport langs riksvegnettet

Utbygging av hovudvegnettet og bygging av kollektivfelt har gjeve betre framkomst for kollektivtransporten dei siste åra. Lokale og regionale styresmakter i dei største byområda har også gjort andre tiltak for å styrkje kollektivtransporten. I rushtida har endringane i hastigheita likevel vore små, mellom anna som følgje av at vekst i biltrafikken og i talet på passasjerar mange stader har ført til auka tid på haldeplassane.

Redusert reisetid, auka frekvens og meir føreseieleg reisetilbod er dei viktigaste faktorane for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv samanlikna med bruk av personbil. Det skal arbeidast vidare med å auke hastigheita for kollektivtransport på veg i rushtid, mellom anna

ved å byggje fleire kollektivfelt på riksvegnettet. I perioden 2010-2013 vart det bygd 4,4 km kollektivfelt på riksveg, medan det er planlagt å byggje 11 km i perioden 2014-2017. Stamrutene for kollektivtransporten vil bli prioritert. Kollektivfelt som skal byggjast som ein del av bymiljøavtalane kjem i tillegg. Bypakkar, belønningsavtalar og bymiljøavtalar vil vere viktig for å styrkje kollektivtransporten i byområda, jf. kapittel 3.

Det er lagt til grunn om lag 600 mill. kr i statlege midlar til tiltak for kollektivtrafikk på riksvegnettet og universell utforming i perioden 2014-2017. I tillegg er det lagt til grunn 300 mill. kr anna finansiering.

Statens vegvesen skal vidare gå i dialog med ekspressbussnæringa for å sjå på kva som kan gjerast for å få betre haldeplassar til ekspressbussane langs riksvegnettet, medrekna tilrettelegging for "kiss-and-ride".

Elbilar i kollektivelta

Talet på elbilar på norske vegar har hatt ein kraftig vekst. Det er i dag om lag 30 000 el-personbilar i Noreg, og dei har ei rekkje avgiftsfritak og fordelar som har bidrege til denne veksten. Ein viktig fordel er at elbilar kan køyre i kollektivelta, men med den kraftige auken i talet på elbilar kan det stadig oftare føre til redusert framkomst og regularitet for buss.

Statens vegvesen følgjer utviklinga av trafikken i kollektivelta løpande, og har starta med systematisk teljing av køyretøy i kollektivfelt på nokre punkt i dei fire største byane. Dei gjeldande vilkåra for elbil ligg likevel fast.

Innfartsparkering – for betre tilgang til kollektivnettet

Føremålet med innfartsparkeringsplassar ved haldeplassar/stasjonar er i første omgang å bidra til at dei som ikkje bur innan gang- og sykkelavstand kan ha god tilgang til eit kollektivnett. Innfartsparkering skal mellom anna nyttast som eitt av fleire verkemiddel for å styrkje framkomsten på vegnettet, gjennom meir effektiv utnytting av kapasitetspotensialet og styrkje kundegrunnlaget til kollektivtransporten.

Innfartsparkering bør først og fremst etablerast ved stasjonar og haldeplassar der trafikanten blir fanga opp tidleg på reisa. I byområde vil ein ofte fortette rundt stasjonar/haldeplassar og prioritere tilkomsten til kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar. For å ivareta kryssande omsyn, vil det ofte vere naudsynt å sjå heile transportkorridorar i samanheng. Dersom det er vanskeleg arealmessig å prioritere innfartsparkering i ein by, kan det vere tenleg å leggje til rette for dette utanfor byen eller ved neste stasjon.

Erfaring viser at dei som nyttar innfartsparkeringsplassar i bynære strok, ofte har korte bilreiser som relativt enkelt kan erstattast med sykkel eller gonge. For å kunne oppnå målet om at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge, er det ikkje ønskjeleg med overføring av trafikantar frå sykkel og gonge til bil som tilbringartransport til kollektive transportmiddel.

Innfartsparkering: Fordeling av ansvar

Ansvaret for etablering av innfartsparkeringsplassar er i dag fordelt på ulike partar. I hovudsak har Jernbaneverket ansvaret for innfartsparkeringsplassar ved jernbanestasjonar, fylkeskommunen langs fylkesvegane og annan fylkeskommunal infrastruktur (som T-bane), Statens vegvesen langs riksvegar og kommunen langs kommunale vegar.

Etablering av innfartsparkeringsplassar må sjåast i samanheng med utviklinga av knutepunkt og ta omsyn til lokale trafikkforhold, slik at tilkomsten for trafikantane er best mogleg. Vidare bør det leggjast til rette for innfartsparkeringsplassar på utvalde haldeplassar for ekspressbussar og annan busstrafikk inn mot bysentra.

Staten vil fremje bygging av parkeringsplassar for innfartsparkering ved at Jernbaneverket skal prioritere dette på stasjonar utanfor dei største byområda. Statens vegvesen skal leggje til rette for innfartsparkeringsplassar langs riksveg der det er tenleg. Vidare skal Statens vegvesen og Jernbaneverket saman med aktuelle fylkeskommunar og kommunar vurdere kva for stasjonar/haldeplassar som særleg er eigna for fortetting/byutvikling og kva som eignar seg til innfartsparkering.

Reiser til/frå lufthammer – auka andel som reiser kollektivt

Ekspressbussnæringa som driv kommersielt har fri etableringsrett og kan i prinsippet opprette fylkeskryssande flybussruter der næringa finn det formålstenleg. Ved staten sine lufthammer skal Avinor AS vere ein pådrivar for at transporten til og frå lufthamnene kan skje med kollektive transportmiddel. Særleg ved dei store lufthamnene er det eit mål å auke kollektivdelen. For å kunne gjere dette er det viktig at det blir lagt til rette for tilstrekkeleg haldeplasskapasitet ved lufthamnene. Målsettinga for kollektivtransport til lufthamnene er omtalt i Meld. St. 38 (2012-2013) *Verksemda til Avinor AS* og Innst. 492 S (2012-2013).

Det ligg innafor dei rammene staten har sett for Avinor at selskapet skal kunne byggje tilrettelagte terminalar med oppstillingsplassar som ein del av luftfartsanlegget. For å finansiere investering i og drift av slike tiltak kan Avinor krevje betaling for bruk av areala som er tilrettelagte for kollektivtransport ved lufthamnene. Rettsgrunnlaget for betalinga er Avinor sin eigarråderett til grunn. Avinor har også høve til å avgrense tilgangen til tilrettelagte oppstillingsplassar om det er sakleg grunn til det. Avinor har ansvar for å likehandsame busselskap som ønskjer å drive flybussruter, og Avinor kan til dømes bruke anbods-konkurranse for å fordele oppstillingsplassar. Der fleire flybussaktørar vil etablere ruter, meiner Samferdselsdepartementet at det er positivt om Avinor kan leggje til rette for auka konkurranse. Dette vil over tid gje eit betre og billigare kollektivtilbod for dei reisande.

Skiltmyndigheit for trafikkregulerande skilt

Skiltmyndigheit etter § 28 (trafikkregulerande skilt) i skiltforskrifta er foreslått overført frå politiet til Statens vegvesens regionvegkontor, der dette ikkje alt er gjort. Dette gjeld for Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø, Bærum og Steinkjer. På den måten kan ein bruke den transportfaglege kompetansen i Statens vegvesen for å utnytte kapasiteten i transportsystemet betre, og med det oppnå betre framkomst og mindre forseinkingar for kollektivtransporten. I tillegg vil dette gje ei forenkling av regelverket, ved at færre instansar har ein slik myndigheit. Saka har vore på høyring og er til vurdering i Samferdselsdepartementet.

Skattefritak for kollektivreiser til/frå arbeid betalt av arbeidsgjevar

I dag er det slik at når arbeidsgjevar betalar for tilsette sine kollektivreiser til og frå arbeid, skal verdien av kollektivreisen skattast av på lik line med anna inntekt. Ved å innføre skattefritak for slike reiser, vil kostnaden for den tilsette bli redusert. Skattefritak for arbeidsgjevarbetalte kollektivreiser til og frå arbeid vil gjere det meir attraktivt å reise kollektivt og bidra til at færre køyrer privatbil i rushtida. Det kan dermed også bidra til å betre framkomsten på vegane. Eit slikt tiltak kan bety tapte skatteinntekter for staten i tillegg til behov for å auke kapasiteten i kollektivtransporten.

Ei slik ordning krev endringar i skattereglane. Slike endringar må eventuelt leggast fram for Stortinget i samband med handsaminga av statsbudsjettet.

Forenkling av dei kompliserte reglane for naturalytingar er ein del av Regjeringa sitt forenklingsarbeid. Ein tek sikte på at dette skal vurderast fram mot 2016-budsjettet. Vurderinga av kva for yting som skal vere skattefrie (mellom anna arbeidsgivarbetalt kollektivkort), er ein del av denne vurderinga.

6.1 Handling: Prioritere bygging av kollektivfelt og haldeplassar

Statens vegvesen skal i 2015 gå i dialog med ekspressbussnæringa for å sjå på kva som kan gjerast for å få betre haldeplassar til ekspressbussane langs riksvegnettet, medrekna tilrettelegging for "kiss-and-ride". I handlingsprogrammet til Statens vegvesen er det lagt opp til 11 km kollektivfelt langs riksvegnettet i perioden 2014 til 2017. Kollektivfelt og haldeplassar kan også finansierast gjennom bymiljøavtalane.

6.2 Handling: Vurdere framkomsten i kollektivfelt

Statens vegvesen startar i 2014 med systematisk teljing av køyretøy i kollektivfelt på nokre punkt i dei fire største byane. Med utgangspunkt i desse teljingane skal det vurderast å setje i verk tiltak for å betre framkomsten for buss i kollektivfelt ved å endre tilgangen for andre former for transport.

6.3 Handling: Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar

- Jernbaneverket skal prioritere utbygging av innfartsparkeringsplassar på stasjonar utanfor dei største byområda.
- Statens vegvesen skal leggje til rette for innfartsparkeringsplassar langs riksveg der det er tenleg.
- Fylkeskommunane og Statens vegvesen arbeider med å definere eit stamnett for kollektivtrafikken med dei viktigaste knutepunkta i dei ni største byområda. Vidare skal Statens vegvesen og Jernbaneverket saman med aktuelle fylkeskommunar og kommunar vurdere kva for stasjonar/haldeplassar som særleg er eigna for fortetting/byutvikling og kva som eignar seg til innfartsparkering. I dette arbeidet er det viktig at heile strekningar/korridorar blir sett under eitt. Arbeidet vil skje i 2014 og 2015.

6.4 Handling: Leggje til rette for konkurranse for buss på lufthamner

Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er behov for å ta inn forventning om betre tilrettelegging for konkurranse mellom flybusselskap i samband med neste stortingsmelding om verksemda til Avinor.

6.5 Handling: Vurdere å endre skiltforskrifta

Skiltmyndigheit etter § 28 (trafikkregulerande skilt) i skiltforskrifta er foreslått overført frå politiet til Statens vegvesen sine regionvegkontor der dette ikkje alt er gjort. Saka har vore på høyring og er til vurdering i Samferdselsdepartementet.

6.6 Handling: Vurdere skattefritak for kollektivreiser betalt av arbeidsgjevar

Regjeringa vil vurdere å forenkle reglane for naturalytingar. I dette arbeidet vil arbeidsgjevarbetalt kollektivkort inngå i vurderingane av moglege ytingar som kan bli skattefrie.

7 Utvikling av knutepunkt



Nasjonal transportplan 2014-2023 legg opp til å styrkje utviklinga av kollektivknutepunkt og stamruter for kollektivtrafikken. Gode kollektivknutepunkt er nav i transportsystemet. Godt fungerande knutepunkt bidrar til lett tilgjenge, redusert reisetid og fleire reiselenkjer for dei reisande. Knutepunktsutvikling omfattar infrastruktur og drift, men handlar òg om utviklinga av områda rundt transportknutepunktet. Knutepunktsutvikling omfattar som regel ulike forvaltningsnivå og ulike sektorar. Komplekse organisatoriske forhold verkar inn på prosessane.

Statens vegvesen og fylkeskommunane har starta eit arbeid med å definere dei viktigaste stamrutene i kollektivtrafikken og peike på dei viktigaste knutepunkta. Det er ikkje definert kven som er ansvarleg for å drive utviklinga av knutepunkta vidare. Å peike ut ein prosessansvarleg for kvart enkelt knutepunkt, kan føre til ei tydelegare rolledeling, slik at ansvaret ikkje blir pulverisert mellom dei ulike forvaltningsnivåa. I NTP 2014-2023 er det lagt opp til at fylkeskommunen tek eit overordna ansvar for avklare dei ulike aktørane sine roller i eit knutepunkt. Fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket (der jernbanen er relevant) skal peike ut ein prosessansvarleg aktør for det enkelte knutepunkt.

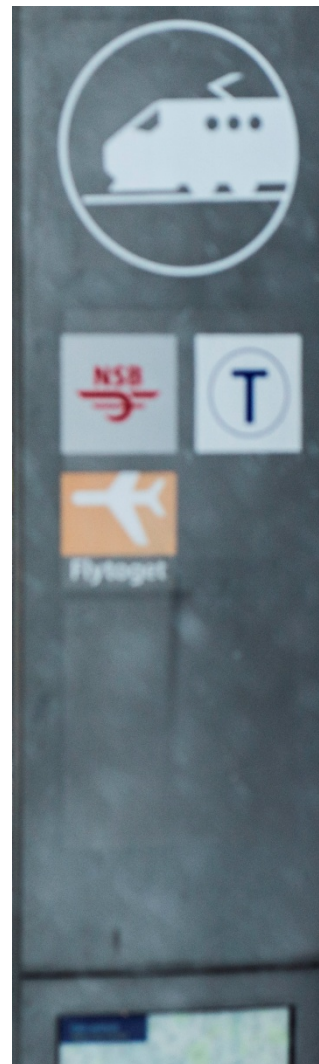
Fortetting av bustader og arbeidsplassar

Kommunane bør i størst mogleg grad leggje forholda til rette for ei arealutvikling som byggjer opp under måla om at veksten i persontransport i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge. Eit viktig arbeid er fortetting av bustader og arbeidsplassar ved knutepunkt.

Gjennom forhandlingar om heilskaplege bymiljøavtalar kan staten stille krav om ein arealpolitikk som byggjer opp under målet om at veksten i persontransport i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge. Ein kan også tenkje seg at kommunane som planstyresmakt stiller krav til private utbyggjarar i knutepunkt om å bidra til utbygging av infrastruktur. Ei slik løysing liknar på ordninga med at utbyggjarar må syte for naudsynt infrastruktur som vegar, vatn og kloakk.

Eit alternativ til å stille krav gjennom plan- og bygningslova kan vere eit meir aktivt samarbeid mellom utbyggjarar av bustader/næringsverksemd og transportstyresmaktene, til dømes gjennom utbyggingsavtalar. Vinsten for private utbyggjarar er at dei får setje preg på utforminga av knutepunkta, og at eit godt knutepunkt vil kunne gjere utbyggingsprosjekta meir attraktive. Vinsten for transportstyresmaktene er at dei får frigjort økonomiske ressursar til andre område.

I byar og større tettstader bør areala ved stasjonar og knutepunkt først og fremst kunne nyttast til bustads- og næringsformål med høg utnyttingsgrad. Innfartsparkering kan derimot vere betre eigna ved stasjonar og haldeplassar mellom og utanfor tettstadene, i område med låg arealutnytting og i samband med hovudvegar med god framkomst. Som nemnt over har fylkeskommunane og Statens vegvesen starta eit samarbeid om å peike ut dei viktigaste knutepunkta for kollektivtrafikken. I samband med dette arbeidet kan det også vere aktuelt å vurdere om det enkelte knutepunkt først og fremst er eigna til fortetting og byutvikling, eller om det er betre eigna til innfartsparkering.



Knutepunkt langs IC-strekningane: Intensiv bruk av areal

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er utbygginga av jernbanen på Austlandet prioritert høgt, jf. omtale i kapittel 5. I fleire av dei mellomstore byane langs dei tunge IC-strekningane skal det investerast stort i jernbanen, og det skal byggast nye og funksjonelle stasjonar. I konseptvalutgreiinga for IC-strekningane, vart det tilrådd at stasjonane bør liggje sentralt i byane, og at det blir lagt til rette for ein intensiv arealbruk rundt stasjonane, med høg utnytting for arbeidsplassar og bustader. Ansvarsdelinga mellom tiltakshavar og lokal forvaltning ligg fast, men i desse byane skal Jernbaneverket ta ei leiande rolle i knutepunktsutviklinga.

Ved utbygging av store statlege infrastrukturprosjekt, som til dømes den pågåande og planlagde utbygginga av jernbanen på Austlandet, vil staten i større grad enn tidlegare leggje den lokale arealpolitikken og utviklinga av knutepunkt til grunn for prioriteringane mellom ulike prosjekt.

Ei hovudutfordring for utviklinga av knutepunkt er at det ofte er mange aktørar involvert. Dei ulike aktørane har i mange tilfelle ulike og til dels motstridande interesser. Medan somme ønskjer bustadbygging så tett inntil stasjonen som mogleg, ønskjer andre etablering av arbeidsplassar. Framkomst for kollektivtrafikk vil i nokre tilfelle bli prioritert framfor sykkelparkering og liknande. For utviklinga av dei største knutepunkta i dei større byområda meiner Samferdsdepartementet det kan vere aktuelt å drøfte slike problemstillingar i samband

med bymiljøavtalene, medan det for dei mindre knutepunkta, som det trass alt er flest av, vil vere viktig at den som er peika ut som prosessansvarleg, jf. handling 7.1, sørgjer for ei brei involvering, men også tydeleg styring av arbeidet. Som ansvarleg planstyresmakt kviler det eit særleg ansvar på kommunane for at det blir gjort ei god avveging mellom dei ulike interessene.

Når det gjeld utviklinga av knutepunkt utover dei reine trafikk-løysingane, er eigarskapen til eigedom rundt stasjonar og knutepunkt eit viktig verkemiddel. Kven som skal eige områda kring jernbanen blir mellom anna drøfta i reformprosjektet som no går for seg i Samferdselsdepartementet. Resultatet av dette arbeidet vil ha betydning for kor aktiv staten vil kunne vere i byutviklinga rundt stasjonar og knutepunkt.

I samband med **kommunereforma** vil Regjeringa vurdere å overføre ansvaret for kollektivtransport frå fylkeskommunane til kommunane. Ei slik endring kan forenkle arbeidet med utvikling av knutepunkt, ettersom same forvaltningsnivå vil vere ansvarlege for arealpolitikken og kollektivtransport. Oslo, som både er kommune og fylke, har dermed desse funksjonane i dag, og kan sjå utviklinga av til dømes nye bustadområde i nært samband med utviklinga av T-banen.

7.1 Handling: Utarbeide rammeverk for knutepunktsutvikling

Statens vegvesen skal, i samarbeid med fylkeskommunane og Jernbaneverket, utarbeide eit rammeverk for knutepunktsutvikling. Det må mellom anna innehalde retningslinjer for kva knutepunktsutvikling er, i kva grad koordinering mellom samarbeidspartar er naudsynt/viktig og kven som er ansvarlege for kva. Fylkeskommunane og Statens vegvesen har starta eit



arbeid med å definere eit stamnett for kollektivtrafikken og peike ut dei viktigaste knutepunkta i dei ni største byane. Som ei vidare oppfølging av dette arbeidet skal den aktuelle fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket (der jernbanen er relevant) finne ut kven som skal vere ansvarleg for å sikre vidare utvikling i desse knutepunkta.

7.2 Handling: Vurdere samarbeid med private utbyggjarar

Samferdselsdepartementet skal, i samarbeid med Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vurdere kva for alternativer plan- og bygningslova gjev kommunane med omsyn til å stille krav til private utbyggjarar om å bidra til utvikling av knutepunkt. Samferdselsdepartementet skal, i samarbeid med Jernbaneverket, vurdere kvar det kan vere aktuelt å samarbeide med private utbyggjarar om å utvikle knutepunkt.

Sjå også handling 11.7 der Samferdselsdepartementet skal peike ut terminalar der det skal vere gratis assistanse og handling 12.1 der Statens vegvesen skal oppgradere om lag 330 haldeplassar og 64 knutepunkt langs riksveg til å bli universelt utforma.

8 Kompetanse om kollektivtransport



For å utvikle gode transportløyningar og for å sikre at innsatsen blir retta mot dei mest effektive tiltaka, er det viktig å ha både breie fagmiljø med rett kompetanse og godt samarbeid mellom aktørane som er involvert i planlegging og tilrettelegging.

Dei siste 10-15 åra har det vore store organisatoriske endringar i samferdselssektoren, som til dømes forvaltningsreforma og auka kjøp av transporttenester gjennom eigne organ. Dette har endra føresetnadene for eigarskap og forvaltning av kompetanse i samferdselssektoren, mellom anna endra krav til innsikt og kompetanse om kva som skal til for å leggje til rette for eit godt kollektivtilbod.

Der det er kunnskapshol på viktige område må det gjerast tiltak for å sikre at kompetansen blir betra. Dette omfattar mellom anna tilhøve som indirekte eller direkte verkar på ytinga i kollektivtrafikksystemet. Dette famnar om eit breitt spekter av tema som kan gjere kollektivtrafikken betre. Både eigenskapar ved transportmidla, kvalitative trekk ved tilbodet og kollektivtransporten si rolle i arealplanlegginga er døme på tilhøve vi må vere merksame på.

Ei viktig oppgåve framover er utvikling av kompetansen om samanhengen mellom byutvikling og transportbehov, og bruk av denne kompetansen i samfunnsplanlegginga. Utdanningsinstitusjonane i Noreg har hittil i liten grad vore opptatt av å utvikle kompetanse om og undervising i kollektivtransport.

Statens vegvesen er gjeve eit særskilt ansvar for å utvikle kompetanse om kollektivtransport, jf. St. meld. nr. 26 (2001-2002) Betre kollektivtransport og instruksen til etaten. Statens

vegvesen har eit sektoransvar og skal vere ein pådrivar for betre kollektivtransport og vere ein kunnskapsformidlar på fagområdet.

Jernbaneverket har ansvar for å gjere jernbanetransporten meir attraktiv og sørge for at folk og næringsliv får gode tilbod om transport av gods og personar med jernbane. For persontransport på bane er det i denne samanhengen spesielt relevant å sørge for å hente inn kompetanse om tilhøve som gjer jernbanen meir attraktiv og punktleg, om kapasitet og tilgjengelegheit.

I denne handlingsplanen vil vi trekkje fram konkrete område der kompetanseutvikling er naudsynt. Disse er systematisert i tre delar; utdanning, FoU og erfaringsoverføring.

Vi viser òg til kompetansetiltak som er omhandla i kapittel 12 om universell utforming.

Utdanning

Gjennom sitt sektoransvar har Statens vegvesen ansvar for å sørge for at kollektivtransport blir integrert som ein del av grunnutdanninga i dei relevante utdanningane og i dei etablerte tilboda om etterutdanning. Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider med utdanningsinstitusjonar som Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU), Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) og Høgskolen i Molde om grunnutdanning og etterutdanning innan veg- og jernbanefag.

Eit program for kompetanseheving om kollektivtransport er ein del av Statens vegvesen sitt Handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2014-2023. Statens vegvesen har invitert fylkeskommunane til samarbeid om eit program for heving av kompetansen innanfor kollektivtransport. Dette byggjer på eit faglig samarbeid med representantar for K2 - Kompetansesentrum for kollektivtransport, Universitet i Lund, Malmø Høgskule og Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Det er to kursopplegg som startar i 2014, eitt todagars kurs og eitt mastergradskurs i kollektivtransport. Kurset er arrangert i samarbeid mellom KS og Statens vegvesen, og blir halde i kvar vegregion. Det første kurset starta opp i april 2014. Mastergradskursa er utvikla i samarbeid med Universitetet i Lund og vil vere opne for norske og svenske studentar. I Noreg vil kurset vere ein del av eit erfaringsbasert mastergradskurs på NTNU. I tillegg kan det vere aktuelt å involvere andre universitet/høgskular. Første mastergradskurs startar hausten 2014.

Statens vegvesen skal òg vere ein pådrivar for at det blir lagt til rette for at fleire kandidatar vel tema knytt til kollektivtransport for Ph.d.-studium. I samband med dette er det etablert ein 3-årig bistilling ved Høgskolen i Molde som vil vere eit element i utviklinga av høgare kompetanse på kollektivtransportområdet.

Jernbaneverket har ansvar for å sjå til at det er tilgang på tilstrekkeleg personell med rett kompetanse til oppgåvene innanfor jernbanesektoren.

Kunnskapsdepartementet er elles i gang med ei kartlegging av dei framtidige behova for kompetanse i ulike sektorar. Dette kan gje nyttig informasjon for universitets- og høgskolesektoren framover og bidra til at det blir fleire arbeidstakarar som har den kompetansen som blir etterspurd, eksempelvis innan kollektivtransport.

Forsking og utvikling – for betre kollektivtransport

Statens vegvesen har gjennom sektoransvaret for kollektivtransport eit ansvar for å kartleggje og bidra til å betre kunnskapen på feltet. Ved rullering av neste nasjonal transportplan er det naturleg at statusen for dette og behovet for vidare forsking og utgreiing blir vurdert.

Sentrale forskingstema på kollektivtransportfeltet i tida framover er knytt til desse utfordringane:

- Kva skal til for at all vekst skal takast av kollektivtrafikk, sykkel og gonge?
- Kva har kvalitative eigenskapane ved kollektivtransport (som komfort, tryggleik, trenghet, byte, punktlegheit etc.) å seie for etterspurnaden/attraktiviteten?

Det nye programmet om transportforskning i regi av Noregs forskingsråd vil vere ein viktig arena for ny kunnskap, også på persontransportområdet. Samferdselsdepartementet sine forskingsaktivitetar utanom NFR blir utført etter kvart som behovet for kunnskap melder seg. Begge desse kjeldene vil kunne gje nyttig kunnskap for utviklinga av kollektivtransport. Målsettingane for programma til NFR på transportområdet er knytt opp mot framkomst, universell utforming og tverrgåande problemstillingar.



Utvikling av metode og statistikk er viktig for å leggje til rette for betre kollektivtransport. Dette omfattar data og statistikk for kollektivtransporten i plan- og analysearbeid og utvikling av verktøy og metodar som er eigna til å handtere etterspurnad etter kollektivtransport og tilrettelegging for sykkel og gonge. I kollektivhandlingsplanen er oppgåver knytt til dette nærare omtala i kapittel 9. Dette er arbeid som kan formidlast gjennom lærebøker og rettleiarar og vil kunne brukast i undervising.

Statens vegvesen skal i 2014/2015 utarbeide ei fagbok i kollektivtransport. Boka skal vere ei samstilling av eksisterande kunnskap og komme med tilrådingar om kva som gjev god kvalitet i kollektivsystemet. Boka skal fungere som oppslagsbok for alle som arbeider med kollektivtransport. Statens vegvesen vil samarbeide med mellom anna fylkeskommunane ved arbeidet med fagboka.

Andre effektive tiltak er utvikling av metodar og verktøy for meir tekniske tiltak for å betre ytinga i kollektivsystemet, gjennom til dømes demonstrasjonsprosjekt (Transnova) og utvikling av metodar for å analysere svikt i systemet og handtering av dette (eksempelvis tiltaket om punktlegheit kalla PIMS i Jernbaneverket).

Overføring av erfaring

Det er viktig at fylkeskommunane, kommunane og staten utviklar og deler kompetanse om kollektivtransport. Fagmiljøet på dette feltet er avgrensa, og det er utfordrande å rekruttere nye medarbeidarar med kompetanse om kollektivtransport.

Ein positiv effekt av endringane i sektoren er at det er oppretta nye organ for samarbeid og møteplassar for aktørane som er involvert, der òg utvikling av kompetanse om dei gode løysingane har vorte vektlagt. Etableringa av Kollektivtrafikkforeningen er eit godt døme på dette.

Det er viktig at det er dei som kjenner kva for kunnskap ein treng på dei ulike områda som legg til rette for dette samarbeidet. Dersom viktige samfunnsoppgåver ikkje blir tilstrekkeleg ivaretekne, bør staten sikre at det finst gode og relevante møteplassar.

Alle forskingsaktivitetar som Samferdselsdepartementet finansierer skal vere offentleg tilgjengelege. Som eit tiltak for å spreie kompetanse i sektoren, har Samferdselsdepartementet eit ansvar for at resultat frå forskingsoppdrag som er relevante for kollektivtransport blir presentert for interesserte aktørar i sektoren, til dømes på konferansar.

Ansvar for kollektivtransporten i Noreg er spreidd på mange aktørar. For å leggje til rette for gode vilkår for utvikling av kollektivtransporten, må det finnast eigna møteplassar. Slike møteplassar er ikkje berre fora for aktørar som samhandlar i eit geografisk område, men også fora på nasjonalt plan eller for eit større geografisk eller tematisk område. Møteplassar er ikkje minst viktige for erfaringsutveksling og kompetanseoverføring.

Det finst i dag fleire ulike møteplassar. Samferdselsdepartementet vil vere ein pådrivar for at vi samla sett har gode møteplassar og at dei bidreg til viktig utveksling av erfaringar og kompetanse.

8.1 Handling: Arrangere kurs om kollektivtransport

Statens vegvesen tilbyr i 2014 dagens kurs om kollektivtransport i alle regionar, i tillegg til eit mastergradskurs om kollektivtransport som gjev 7,5 studiepoeng.

8.2 Handling: Revidere Veileder 123 Tilrettelegging av kollektivtransport på veg

Statens vegvesen skal revidere Veileder 123 Tilrettelegging av kollektivtransport på veg. Arbeidet skal avsluttast i 2014.

8.3 Handling: Utarbeide fagbok i kollektivtransport

Statens vegvesen skal utarbeide ei fagbok i kollektivtransport. Arbeidet med boka skal starte i 2014/2015.

8.4 Handling: Utarbeide nytt transportforskningsprogram – Transport 2025

Noregs Forskingsråd skal utarbeide nytt transportforskningsprogram med start i 2015 – Transport 2025.

8.5 Handling: Følgje opp forskingsbehov og formidle resultat frå forskinga

Samferdselsdepartementet skal følgje opp forskingsbehov og formidle resultat frå transportforskningsprogrammet Transport 2025 og Samferdselsdepartementet sitt forskingsoppdrag.

8.6 Handling: Bidra til å sikre at det finst gode møteplassar

Samferdselsdepartementet vil vere ein pådrivar for at vi samla sett har gode møteplassar og at dei bidreg til viktig utveksling av erfaringar og kompetanse.

9 Betre statistikk og beregningsmetodar for kollektivtransport



Det er behov for betre datagrunnlag om kollektivtransport og biltrafikk, betre beregningsmetodar og verktøy for modellar og samfunnsøkonomiske analysar.

I samband med dei heilskapelege bymiljøavtalane og vidare oppfølging av nullvekstmålet, er det ein føresetnad at ein på ein god måte kan måle utviklinga i persontrafikken og i transportmiddelfordelinga ved hjelp av mellom anna trafikkregistreringspunkt og reisevaneundersøkingar. Som det går fram av Nasjonal transportplan 2014-2023, må slike undersøkingar vere på ei sams form slik at utviklinga er mogleg å samanlikne over tid og mellom ulike byområde.

Til bruk i mellom anna dei heilskapelege bymiljøavtalane er det utvikla eit sams minste sett med indikatorar som partane i dei heilskapelege bymiljøavtalane pliktar å nytte. Indikatorar om kollektivtransport er til dømes endring i talet på kollektivreiser og endring i transportmiddelfordelinga. Utviklinga i kjøretøykilometer med personbil og endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) er òg viktige styringsindikatorar.

For å kunne måle effekten av tiltak som blir sett i verk, og for å kunne prioritere dei tiltaka som er mest nyttige, treng ein oppdatert statistikk og modellar som tek omsyn til kollektivtransporten på same vilkår som andre transportformer. I dag har ein til dømes ikkje gode nok tal som syner fordelinga av trafikantar på dei ulike transportmidla i dei største byane. Vidare er det vanskeleg å finne fordelinga av passasjerar på dei ulike kollektive transportmidla, både nasjonalt og for byane.

Samferdselsdepartementet og transportetatane gjennomfører i 2013-2014 den 7. nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU 2013). Dette er ei omfattande og ressurskrevjande undersøking.

Staten har utvikla rammeverket og gjennomført undersøkinga, medan kommunar og fylkeskommunar bidreg med finansiering av tilleggsutval for mange byområde. Undersøkinga har denne gongen eit mykje større utval enn tidlegare, særleg i byane, noko som kan gje eit betre bilete av transportutviklinga.

9.1 Handling: Forbetre statistikken om kollektivtransport

Samferdselsdepartementet har fått utgreidd kva som bør gjerast for å få betre statistikk om kollektivtransport, sjå TØI rapport 1305/2014. Det vidare arbeidet med å betre statistikken om kollektivtransport vil byggje på desse resultatane. Statens vegvesen har gjennom sektoransvaret eit særskilt ansvar for å utvikle ny kunnskap og skal følgje opp forslaga i rapporten. Samferdselsdepartementet vil bidra aktivt til å utvikle betre statistikk innfor sitt eige ansvarsområde, til dømes ved kjøpsavtalar, til rapportering og/eller krav om utvikling av ny teknologi for datainnsamling.

9.2 Handling: Betre registrering av biltrafikk

Statens vegvesen skal kvalitetssikre eksisterande punkt for registrering av biltrafikk og komplettere med fleire punkt på riksveg i dei ni største byområda. Dette skal gjerast saman med aktuelle kommunar og fylkeskommunar i 2014. Statens vegvesen vil be aktuelle fylkeskommunar og kommunar om å supplere med punkt på fylkesveg og kommunal veg der dette er nødvendig.

9.3 Handling: Betre reisevaneundersøkingar

For å kunne følgje utviklinga i reisevanedata enda tettare, kan det vere nyttig å gjere undersøkingar oftare for å få betre lokale data om reisevanar. Kontinuerlege reisevaneundersøkingar kan vere eit tiltak for betre og tettare oppfølging, særleg i byane. Samferdselsdepartementet, transportetatane og Avinor skal i 2014 undersøke om det finst metodar som kan gjere nye slike undersøkingar enda betre.

9.4 Handling: Betre transportmodellar

Med transportmodellar kan ein rekne seg til framtidig trafikkvekst og vurdere effekt av tiltak. Modellane kan nyttast til å sjå på samanhenger mellom faktorar som verker på reiseåtfærd, og til å studere effekten av endring i fleire faktorar samstundes. For å inkludere kollektivtransport på ein betre måte i transportmodellane utviklar transportetatane i 2014 ein ny versjon av den nasjonale modellen for lange personreiser. Den nye modellen vil til dømes leggje større vekt på togtrafikken på IC-strekningane.

Statens vegvesen skal oppdatere og utvikle vidare den regionale transportmodellen for korte reiser, mellom anna for betre å handtere kollektivtransport og innfartsparkering.

På lengre sikt er det eit mål at handsaminga av gonge og sykkel i den regionale transportmodellen skal bli betre. Vidare er det eit langsiktig mål å handsame punktlegheit, regularitet og komfort betre enn i dag. Transportetatane er ansvarlege for gjennomføringa dette arbeidet.

9.5 Handling: Betre grunnlag for samfunnsøkonomiske analysar

Regjeringa ønskjer å bidra til betre samfunnsøkonomiske analysar. Statens vegvesen skal revidere Handbok 140 Konsekvensanalysar, som mellom anna handlar om samfunnsøkonomiske analysar. Innlemming av faktorar knytt til punktlegheit og kapasitet på dei kollektive transportmidla, skal handsamast i den nye handboka, som skal liggje føre i 2017. Ein skal vurdere om tilsvarande endringar skal takast inn i metodehandboka for samfunnsøkonomiske analysar for jernbanen.

10 Særskilt om kollektivtransport utanfor dei store byområda



Mykje i denne handlingsplanen er tiltak som vil påverke kollektivtransporten i heile landet. Fleire tiltak er særskilt retta inn mot utvikling i større byområde. Tiltaka i dette kapittelet er retta mot distrikt og små og mellomstore byar.

Regjeringa vil leggje til rette for eit brukartilpassa og kostnadseffektivt kollektivtilbod også utanfor dei store byområda. Hovudprinsippet for kollektivtransporten bør vere fast frekvens og samordning av stamliner og lokale liner. I område med lite marknadsgrunnlag må det leggjast til rette for kollektivtransport i form av bestillingstransport som blir køyrt etter behov. Slike transportløysingar skal fungere saman med linjenettet elles, som tog, ekspressbuss eller annan fylkeskommunal kollektivtransport. Løysingane må òg integrerast i knutepunkt for kollektivtransporten.

Ein del av persontransporten som fylkeskommunane og helseføretaka kjøper, er lukka og dermed ikkje tilgjengeleg for vanlege reisande. Dette gjeld i hovudsak pasienttransport, tilrettelagt transport for funksjonshemma (TT-transport) og skuletransport. Til saman utgjer dette eit vesentleg potensial for utvikling av eit betre tilbod og ein meir effektiv kollektivtransport. På bakgrunn av dette vil samferdsels-, skule- og helsesektorane i fellesskap utgreie betre utnytting av persontransport som blir betalt med offentlege midlar. Ein vil også sjå nærare på korleis samordninga mellom lokale ruter og ekspressbussar kan bli betre.

Auka bruk av bestillingstransport og andre fleksible løysingar har gjeve gode erfaringar og døme på betre transporttilbod. Saman med kunnskap frå tilskotsordninga for kollektivtransport i distrikta (KID-ordninga), skal det utformast ein ny og meir målretta rettleiar for kollektivtransport utanfor dei store byområda.

10.1 Handling: Vurdere einskaplege småbussar i bestillingstransport

Ulike vogntypar fører til ulike løysingar for brukarane. Mange vogner har ei utforming som ikkje er i samsvar med prinsippa for universell utforming. Funksjonshemma kundar blir viste til spesialløysingar. Samferdselsdepartementet skal saman med Statens vegvesen sjå nærare på korleis ein kan gjere småbussar i bestillings-transport meir einskaplege og meir lik bussmateriell som elles i kollektivtransporten. Dette kan gje betre tilpassing mellom transportbehov og vognpark, og forenkle kollektivtransporten for passasjerane, noko som igjen vil gjere det mogleg å fange opp fleire tilbod innanfor rammene av ordinær kollektivtransport. Arbeidet startar i 2014.



10.2 Handling: Greie ut moglegheita for betre utnytting av persontransporttenester som i dag er lukka og betre samordning med ekspressbussar

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å utgreie moglegheita for betre utnytting av persontransport som er lukka og blir betalt med offentlege midlar, og betre samordning av ekspressbussar og lokale ruter. Tanken er at mest mogleg av offentlig betalt transport skal vere open og tilgjengeleg for alle, for dermed å auke trafikkgrunnlaget for kollektivtransporten. Kunnskapsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet skal samarbeide om gjennomføringa av denne utgreiinga. Arbeidet startar i 2014.



10.3 Handling: Utforme rettleiar for kollektivtransport utanfor dei store byområda

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å utforme ein ny og meir målretta rettleiar for kollektivtransporten utanfor dei store byområda. Denne skal mellom anna byggje på erfaringar frå KID-ordninga. Rettleiaren skal vere ferdig i 2015.

11 Reiseplanlegging, billettering og passasjerrettar



Lett tilgjengeleg og påliteleg informasjon om kollektivreiser og enkel billettering er viktige faktorar for å styrkje konkurransekrafta til kollektivtransporten. Målet er at dei kollektivreisande skal kunne planleggje ei reise frå dør til dør og betale for heile reisa i ein og same operasjon. Nye elektroniske løysingar skal gjere dette mogleg, og løysingane skal vere universelt utforma slik at dei kan nyttast av flest mogleg.

Passasjerrettar for dei reisande

Rettane for kollektivpassasjerar bør vere einskapleg, gjennomgåande og tydelege. For å betre passasjerrettane innanfor busstransport, særleg for reisande med nedsett funksjons- eller rørsleevne, skal det peikast ut terminalar der det skal vere tilbod om gratis assistanse til dei



reisande med nedsett funksjons- eller rørsleevne. Vidare skal det sikrast ikkje-diskriminering i samband med dei transportvilkåra som transportørane tilbyr. Ein tek òg sikte på å fastsetje kva for rettar passasjerar har ved ulukker, reglar om erstatningsansvar og plikter hos transportørane ved kansellering eller forsinking, og minstekrav til informasjon. Det skal etablerast eit nasjonalt klageorgan som skal handsame klager frå reisande som ikkje blir samde med transportørane etter at dei har klagt.

Dette skal gjerast ved å gjennomføre Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 181/2011 om busspassasjerrettar og om endring av rådsforordning (EF) nr. 2006/2004 i norsk rett.

Det er allereie oppretta eit klageorgan for jernbane.

11.1 Handling: Leggje til rette for nasjonal reiseplanlegging

Systema for nasjonal reiseplanlegging har to hovudkomponentar, ein nasjonal rutedatabase og ein trafikkportal. Sluttbrukarar sin kontakt med rutedatabasen skjer gjennom ein trafikkportal. Regjeringa har som mål at det skal finnast minst ein trafikkportal som tilbyr reisande nøytral ruteinformasjon for heile landet. Samferdselsdepartementet skal saman med Statens vegvesen bidra til at det blir laga ein slik konkurransenøytral trafikkportal.

Samferdselsdepartementet har gjeve Statens vegvesen ansvar for å etablere ein nasjonal rutedatabase der informasjon kan hentast ut via ulike trafikkportalar. Denne rutedatabasen skal ha oppstart i 2014. Rutedatabasen skal seinare utvidast til også å omfatte informasjon om tilgjenge og sanntidsinformasjon.

Statens vegvesen skal i 2014 lage ein plan for dette arbeidet.

11.2 Handling: Formalisere plikt til å overlevere ruteinformasjon

Offentleggjing av rutedata og billettprisar for buss og fartøy er forankra i yrkestransportforskrifta § 28 tredje ledd. Skjenegåande kollektivtransport (trikk, bybane, T-bane og jernbane) og innanlands luftfart har ikkje same krav til offentleggjing. Samferdselsdepartementet skal i løpet av 2015 gjere ei juridisk vurdering og gje ei tilråding om pliktene knytt til overlevering av ruteinformasjon for kollektivtransport på skjener og innanlands luftfart.

11.3 Handling: Vidareutvikle standard for elektronisk billettering



Nasjonal standard for elektronisk billettering vart innført i 2006 og gjer det i dag mogleg å knytte saman dei elektroniske billett-systema i ulike fylke og trafikk-selskap. Statens vegvesen skal revidere nasjonal standard for innpassing av elektronisk billettering med siste generasjon mobiltelefonar (såkalla NFC). Den nasjonale standarden skal også vurderast revidert for bruk av reisekort basert på internasjonale bankstandardar (bl.a. Visa). Begge aktivitetane skal gjerast i 2014.

11.4 Handling: Leggje til rette for trafikkportalar med billettering

Statens vegvesen skal koordinere tiltak knytt til den nasjonale rutedatabasen og billettssystem slik at trafikkportalar også kan innehalde billettprisar og moglegheit til å kjøpe billett.

Arbeidet skal ta til i 2016.

11.5 Handling: Leggje til rette for eit betre takstsystem

Eit meir harmonisert takstsystem vil leggje til rette for felles betalingsløyising for kollektivreisande på tvers av kollektivselskap og fylkesgrenser. Statens vegvesen skal vurdere kva tiltak som må setjast i verk for å kunne innføre eit meir harmonisert takstsystem i løpet av 2015.

Staten legg føringar for kva for rabattar som minst skal gjelde for ruter som mottek offentleg tilskot, som til dømes barnerabatt og honnørrabatt. Samferdselsdepartementet skal gå gjennom rabattordningane og vurdere moglege endringar. Ei aktuell problemstilling er om honnørrabatt framleis må gjelde i rushtida alle stader, eller om kapasiteten i kollektivtransport-systema kan utnyttast betre.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Statens vegvesen og NAV også vurdere ei ny og betre legitimasjonsløyising for honnørrabatt for uføre og blinde (under 67 år) enn dagens tilleggslegitimasjon basert på papir (utan bilete).



11.6 Handling: Opprette eit nasjonalt klageorgan for busspassasjerar

Samferdselsdepartementet skal opprette eit nasjonalt klageorgan for busspassasjerar. Klageorganet skal handsame klager frå dei reisande med rutegåande busstransport. Departementet vil vurdere å utvide det nasjonale klageorganet til også å omfatte trikk, T-bane og bybane. Samferdselsdepartementet legg opp til at klageorganet skal vere operativt i 2015.

11.7 Handling: Peike ut terminalar med gratis assistanse

Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Statens vegvesen, skal i 2015 peike ut terminalar som skal tilby gratis assistanse til dei reisande med nedsett funksjons- eller rørsleevne.

12 Universell utforming og miljø



Universell utforming

Diskriminerings- og tilgjengelegheitslova som vart sett i verk 1. januar 2009, krev at alle nye bygningar – også stasjonar og terminalar – billettautomatar, bussar og tog, skal vere universelt utforma. Prinsippet om universell utforming fører til at hovudløysinga skal utformast slik at flest mogleg kan bruke ho. Tidlegare vart som regel hovudløysinga lagt til rette for ein gjennomsnittsbukar, og så vart det laga tilleggsløysingar for dei med andre behov. Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogleg skal kunne delta i arbeidsliv, på skule og i sosiale aktivitetar.

Etappemålet i Nasjonal transportplan 2014-2023 er: *Medverke til at heile reisekjeder blir universelt utforma.*

Eit universelt utforma transportsystem betyr mellom anna at så mange som mogleg kan kome seg til, og inn og ut av transportmidla på eiga hand og utan spesiell tilrettelegging. Gode forhold for på- og avstiging fører også til at dette kan gå raskare for alle passasjerar, noko som gjev ein meir effektiv bruk av transportmidla, og som kan gjere kollektivtransporten meir punktleg.

For at heile reisekjeda skal bli universelt utforma må tiltak i dei einskilde ledda planleggjast i samanheng. Felles planar for fornying og forpliktande samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa er da nødvendig. Universell utforming skal takast vare på gjennom drift og vedlikehald i infrastrukturen for kollektivtransport og tilstøytane gangareal heile året og på tvers av forvaltningsnivåa.

Miljø

Bussar har om lag 40 pst. lågare **CO₂-utslepp** per passasjerkilometer enn personbilar. For T-banen er utsleppa per passasjer om lag halvparten av energiforbruket til ein bil⁵. I tillegg er

⁵ Gjelder ved gjennomsnittleg passasjerbelegg.

arealbruken per passasjer vesentleg lågare i kollektivtrafikken enn i biltrafikken. Dette gjev mindre inngrep i natur- og kulturlandskap. Lokale baneløysingar og bussar drivne med gass gir òg fordelar for lokal luftkvalitet. Auka kollektivtransport på kostnad av personbil vil dermed gje ein miljøvinst. Positive tiltak for å auka kollektivdelen kan ha negativ miljøeffekt i tillegg til dei auka kostnadane, dersom dei nye reisande med kollektivtransport er tidlegare fotgjengarar og syklistar.

Dagens bussar gjev lokal **luftforureining i form av NO_x** og partiklar. For å gjere kollektivtransporten meir miljøvennleg, er vidareutvikling av alternative drivstoff som naturgass, biogass, hybriddrift og elektrisitet viktig, men dette må vegast opp mot auka kostnader som svekkjer konkurransen mot personbil. Transnova gjev støtte til tiltak for å redusere klimagassutsleppa frå kollektivtransporten.

12.1 Handling: Oppgradere haldeplassar og knutepunkt langs riksveg

Statens vegvesen skal oppgradere om lag 330 haldeplassar og 64 knutepunkt langs riksveg til å bli universelt utforma i perioden 2014-2017.

12.2 Handling: Oppgradere jernbanestasjonar

Jernbaneverket skal oppgradere 12 stasjonar til å bli universelt utforma i perioden 2014-2017. I tillegg gjennomfører Jernbaneverket utbetring av mindre hindringar, som å merke trappetrinn og kontrastmarkere glasflater og søyler på alle stasjonar i perioden fram til 2017. Vidare blir det planlagt å innføre to mobilbaserte løysingar for å dekkje behovet for universelt utforma informasjon om togtilbodet og trafikkavviklinga. Den første løysinga er ei mobil-løysing for å tilby kundeinformasjon til blinde og svaksynte. Løysinga skal etter planen innførast i 2014.

12.3 Handling: Betre kompetansen om universell utforming

Kompetanseheving og auka kunnskap om universell utforming er satsingsområde i perioden 2014-2017. Statens vegvesen vil gjennomføre ulike aktivitetar for å auke kompetansen om kva universell utforming inneber, og halde fram arbeidet med å få fram betre oversikt over tilgjenge på haldeplassar og knutepunkt. Jernbaneverket vil gjennomføre eit undervisningsopplegg for dei stasjonsdriftsansvarlege om universell utforming. Andre aktivitetar for kompetanseheving vil løpande bli vurdert. Jernbaneverket vil vedlikehalde si oversikt over tilgjenge på stasjonar.

Med ei aldrande befolkning ligg utfordringane framover mellom anna innanfor sansetap (syn og høyrsel) og på kognitiv svikt (til dømes demens og etter slag). Kunnskapen om hindringane desse gruppene møter i eit stadig meir komplisert transportsystem, er i dag for liten, og kunnskapsbehovet er stort⁶.

12.4 Handling: Stille krav til lokale utslepp

Noreg har teke EØS-direktiv 2009/33 om miljøvennlege, offentlege innkjøp av køyretøy inn i EØS-avtalen. Direktivet krev blant anna at busselskapa set miljøkrav når dei kjøper inn bussar. Det er opp til dei einskilde landa å fastsetje kravnivået. Samferdselsdepartementet arbeider med å ta direktivet inn i norsk rett. Det kan bli aktuelt å stille krav til lokale utslepp som NO_x og svevestøv som er viktig for den lokale luftkvaliteten. Utkast til forskrift er planlagt sendt på høyring i løpet av 2014.

⁶ TØI-rapport 1260/2013. Evaluering av standardar og praksis for bruken av leielinjer i transportsystemet.

13 Tryggleik og beredskap



Regjeringa har som overordna mål for arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i transportsektoren å førebyggje uønskete hendingar og minske følgjene av dei, om dei likevel skulle oppstå, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Samferdselssektoren står overfor eit breitt og samansett risiko-, trussel- og sårbarheitsbilete. Dagens utfordringar for samfunnstryggleiken er i stor grad knytte til klimaendringar, store ulukker og terrortruslar eller -anslag. I tillegg er energi- og IKT-tryggleik stadig viktigare for å kunne ha eit påliteleg transportsystem.

Regjeringa vil i perioden for Nasjonal transportplan 2014-2023 fremje førebyggjande samfunnstryggleik i transportsektoren med ein beredskap som sikrar at sektoren ved ei krise får kortast mogleg bortfall av viktige transportfunksjonar. Regjeringa ønskjer heilskapleg og samordna planlegging og krisehandtering på sentralt, regionalt og lokalt nivå, og vil vidareutvikle gode arenaer for samarbeid og utveksling av erfaringar i transportsektoren. I forlenginga av dette har departementet gjeve Statens jernbanetilsyn i oppdrag å utarbeide ei ordning for security-oppfølgging innanfor jernbanesektoren, der også T-banen i Oslo er med. Departementet tek sikte på å vedta ei forskrift som regulerer dette i 2014.

Kollektivtransporten er eit ope og lett tilgjengeleg system, der kollektivknutepunkta kan utgjere ei særskild utfordring for samfunnstryggleik og beredskap. Terminalar og knutepunkt for persontransport samlar mange menneske på ein stad, og ei uønskt hending vil difor kunne få alvorlege konsekvensar. Samferdselsdepartementet ser det difor som nødvendig at samfunnstryggleik og beredskap blir ein integrert del av Regjeringa si satsing på kollektivtransport. Ein påliteleg kollektivtransport krev eit robust transportnett og ein god beredskap for å handtere uønskete hendingar.

Jernbaneverket har eit særskilt ansvar for samfunnstryggleiken og beredskapen på det nasjonale jernbanenettet. Fylkeskommunen har ikkje eit tilsvarande ansvar for resten av kollektivtransporten. Fylkeskommunen og Oslo kommune er i første rekkje ein bestillar av persontransporttenester. Fylkeskommunen kan difor som bestillar stille tydelege krav om tryggleik og beredskap i anboda og i kontraktane som dei inngår med transportørane. Kva for krav dette skal vere, og omfanget av dei, bør fastsetjast sentralt for å sikre likskap fylka i mellom. Ved å fastsetje nokre sentrale krav vil styresmaktene òg kunne regulere langdistanserutene som ikkje inngår i dei fylkeskommunale utlysingane.

Fylkeskommunen er ein av fleire interessentar i kollektivknutepunkta. Ofte er fleire styringsnivå og sektorar involverte i utbygging og drift av knutepunkta saman med private selskap og utbyggjarar. Det bør difor vurderast nærare kven som bør ha det overordna ansvaret for tryggleik og beredskap ved planlegging og utvikling av kollektivknutepunkta og i den daglege drifta. Kva rolle bør staten og fylkeskommunane (Oslo kommune) ha, særskilt for dei knutepunkta der staten òg er ein part. I rammeverket for den framtidige knutepunktsutviklinga vil Samferdselsdepartementet, i samarbeid med andre departement, sjå nærare på retningslinjer for tryggleik og beredskap med ei konkretisering av ansvar og oppgåver. Retningslinjene bør omfatte felles føringar for tiltak ved bortfall av viktige transportfunksjonar, og for å tryggje sentrale nasjonale knutepunkt mot terror.

13.1 Handling: Klargjere ansvarsområde for samfunnstryggleik og beredskap

Samferdselsdepartementet skal i samarbeid med dei aktørane det gjeld, klargjere roller, ansvar og oppgåver for samfunnstryggleik og beredskap i grenseflaten mellom dei nasjonale knutepunkta i jernbanenettet og anna kollektivtransport (buss, t-bane og trikk). Departementet tek sikte på å ferdigstille arbeidet i 2014.

13.2 Handling: Retningslinjer for samfunnstryggleik og beredskap

I rammeverket for knutepunktsutvikling skal Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Statens vegvesen, Jernbaneverket og fylkeskommunane, utarbeide retningslinjer for samfunnstryggleik og beredskap med ei konkretisering av ansvar og oppgåver. Retningslinjene kan gje føringar for tiltak, mellom anna krav om (1) risiko- og sårbarheitsanalysar med delanalysar av særskilde utfordringar, (2) krise- og beredskapsplanar og (3) felles krisehandteringsøvingar. Arbeidet må sjåast i samheng med framdrifta for rammeverket for knutepunktsutvikling (handling 7.1).

13.3 Handling: Krav om samfunnstryggleik og beredskap i det fylkeskommunale kollektivtransporttilbodet

Samferdselsdepartementet skal i samarbeid med fylkeskommunane sjå nærare på krav om tryggleik og beredskap i det fylkeskommunale kollektivtransporttilbodet. Arbeidet skal starte opp i 2014.

Objektiv og subjektiv tryggleik

Med samfunnstryggleik meiner vi samfunnets evne til å oppretthalde kontinuitet i viktige tenester, og evne til å handtere og avgrense konsekvensane av uønskte hendingar. Samfunnstryggleiken er såleis noko objektivt som kan styrkjast ved hjelp av blant anna betre risiko- og sårbarheitsanalysar, organisering, samhandling eller nok tilgjengelege ressursar. Det treng likevel ikkje vere noko samsvar mellom samfunnets evne til å handtere ein trussel og innbyggjarane si oppleving av tryggleik. Personar kan kjenne seg utrygge i samband med ei hending, utan at det er noko objektivt grunnlag for ei slik kjensle. Tryggleik handlar om

både opplevd og reell tryggleik som ikkje nødvendigvis er det same, og som difor kan krevje ulike tiltak.

Tryggleik for dei reisande

Opplevinga av utryggleik påverkar reisevanar, rørsler og aktivitet. Vi veit at det er personar som unngår å reise med kollektivtransport på grunn av utryggleik. Dette kan gjelde utryggleik for overfall/vald, at ein ikkje får kjøpt billett eller veit kvar bussen køyrer og utryggleik for trafikkulykker.

Det er fleire tiltak som fører til auka tryggleik. I det offentlege miljøet er det viktig med ei planlegging som fremjar eit aktivt byliv med ei blanding av bustader, arbeidsplassar og handel for å skape stader med liv heile døgnet. Detaljutforming og vedlikehald påverkar tryggleiken til dømes når det gjeld manglande belysning, forsøpling, tagging og vandalisme. Vidare er plassering, utforming og møblering av haldeplassar og knutepunkt viktig for korleis ein opplever tryggleik.



Tryggleik for dei tilsette

Tryggleik i kollektivtransporten handlar òg om tryggleiken for dei tilsette. Førarar og konduktørar er yrkesgrupper som kan oppleve utryggleik på arbeidsplassen. Kollektivtransporten er open for alle og er såleis eit offentleg rom der utrivelege situasjonar kan oppstå. Samstundes er mange tilsette på arbeid åleine, også på kvelds- og nattetid. Dei tilsette er dessutan verksemda sitt ansikt utetter. Dei er difor utsett i situasjonar der dei reisande ikkje er fornøgde med tenesta. Oppbevaring av kontantar relativt lett tilgjengeleg er også ein del av dette biletet.

Eksempel på tiltak som kan gjere det tryggare for dei tilsette:

- Informasjon og opplæring av personell (til dømes opplæring i å handtere vanskelege situasjonar med kundar, kurs i god kommunikasjon, konflikthandtering, stress-handtering, sjølvforsvar, krisehjelp m.m.)
- Organisering og tilrettelegging av arbeidet, (til dømes utvida bruk av kontantlause alternativ, tilstrekkeleg med tilsette, unngå åleinearbeid og om dette ikkje er mogleg - kommunikasjon med dei som arbeider åleine).
- Fysiske innretningar på arbeidsplassen (til dømes å sørgje for fysiske barrierar, som låser og skjermar, god belysning, installering av overvåkingskamera, alarmsystem, skjerming av kontantar).

13.4 Handling: Leggje tryggleik for dei reisande til grunn for utforminga av kollektivtrafikken

Statens vegvesen og Jernbaneverket skal, saman med fylkeskommunane, i større grad leggje tryggleik til grunn i planlegginga og utforminga av infrastruktur og rutetilbod.

Liste over handlingane i planen

Nr.	Handling	Ansvarleg	Medverkande	Milepæl
Kapittel 2: Organisering av kollektivtransporten				
2.1	Vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport frå fylkeskommunane til kommunane	SD		Våren 2015
Kapittel 3: Heilskaplege bymiljøavtalar og Belønningsordninga				
3.1	Leggje til rette for nye belønningsavtalar	SD		Frå 2014
3.2	Invitere aktuelle byområde til forhandlingar om bymiljøavtalar	SD	SVV	Frå og med 2014
3.3	Vidareutvikle eit felles minimumssett av indikatorar	SVV		Pågår
3.4	Vurdere statleg investeringstilskot til infrastruktur for fylkeskommunal kollektivtransport i dei fire største byområda gjennom bymiljøavtalane	SD	SVV	Pågår
3.5	Innlemme Belønningsordninga i bymiljøavtalane	SD		Pågår
Kapittel 4: Finansiering av kollektivtransport				
4.1	Utgjeie modellar for løysing av organiserings- og finansieringsutfordringane	SD	Transportetatane	2015
4.2	Kartleggje behovet for framtidig finansiering	SD	KMD	Oppstart 2015 - 2016
4.3	Byggje opp eit fond for infrastruktur	SD		2015
Kapittel 5: Utvikling av togtilbodet				
5.1	Reformere jernbanesektoren	SD	JBV & NSB	Statsbudsjettet 2015
5.2	Følgje opp planlegging og utbygging av IC- strekningane	JBV		Statsbudsjettet 2015
5.3	Kartleggje utfordringar om samordning i byane	SD	JBV, NSB, FK	Løpande fram mot ny trafikkavtale i 2018. Må òg sjåast i samband med reformarbeidet.

Nr.	Handling	Ansvarleg	Medverkande	Milepæl
5.4	Lage planar for alternativ transport	NSB	FK	Må sjåast i samband med planlagd stenging
5.5	Gjennomføre KVV for auka transportkapasitet i Oslo	JBV	SVV & Ruter	KVV våren 2015. KS1 hausten 2015.
5.6	Utvikle eit attraktivt lokaltogtilbod i og rundt dei største byane	JBV		Nasjonal transportplan 2014-2023 Nasjonal transportplan 2018-2027
5.7	Følgje opp strategien for persontogmateriell	NSB	JBV	Statsbudsjettet for 2015. Ny trafikk-avtale frå 2018.
Kapittel 6: Framkomst for kollektivtransporten				
6.1	Prioritere bygging av kollektivfelt og haldeplassar	SVV		2015
6.2	Vurdere framkomsten i kollektivfelt	SVV		2014
6.3	Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar	SVV, JBV	Fylkeskommunar, kommunar	Definere stamnett og vurdere haldeplassar – 2014-2015
6.4	Leggje til rette for konkurranse for buss på lufthamner	SD	Avinor	Oppstart 2014
6.5	Vurdere å endre skiltforskrifta	SVV		2014
6.6	Vurdere skattefritak for kollektivreiser til/frå arbeid betalt av arbeidsgjevar	SD	FIN	Oppstart 2014
Kapittel 7: Utvikling av knutepunkt				
7.1	Utvikle rammeverk for knutepunktutvikling	SVV	JBV & FK	Oppstart 2014
7.2	Vurdere moglegheit for samarbeid med private utbyggjarar	SD	KMD & JBV	Setje i gang arbeid i 2014

Nr.	Handling	Ansvarleg	Medverkande	Milepælar
Kapittel 8: Kompetanse om kollektivtransport				
8.1	Kurs om kollektivtransport	SVV	Ope for alle	Start 2014
8.2	Revisjon av Veileder 123 Tilrettelegging av kollektivtransport på veg	SVV	Alle som er involvert i planlegging av kollektivtransport på veg	Slutt 2014
8.3	Utarbeide fagbok i kollektivtransport	SVV	Alle interesserte	Start 2014/2015
8.4	Transport 2025 – nytt transportforskningsprogram	Noregs forskingsråd	FoU-miljø, næringsliv/kollektivselskap, etatar, departement, kommunar, fylkeskommunar	Start 2015
8.5	Følgje opp forskingsbehov og formidle forskingsresultat	SD		Løpande oppgåve
8.6	Bidra til å sikre at det finst gode møteplassar	SD	FoU-miljø, næringsliv/kollektivselskap, etatar, kommunar, fylkeskommunar	Løpande oppgåve
Kapittel 9: Betre statistikk og berekningsmetodar for kollektivtransport				
9.1	Forbetre statistikken om kollektivtransport	SD	SVV	Start 2015
9.2	Betre registrering av biltrafikk	SVV	Fylkeskommunar og kommunar	2014
9.3	Betre reisevaneundersøkingar	SD	SVV, JBV	2014
9.4	Betre transportmodellar	SVV, JBV	2014	
9.5	Betre samfunnsøkonomiske analysar	SVV	SD, SVV, JBV	2017
Kapittel 10: Særskilt om kollektivtransport utanfor dei store byområda				
10.1	Vurdere einskaplege småbussar i bestillingstransport	SD	SVV	Oppstart 2014
10.2	Greie ut moglegheita for betre utnytting av persontransport som i dag er lukka og betre samordning med ekspressbussar	SD	KD, HOD	Oppstart 2015
10.3	Utforme rettleiar for kollektivtransport utanfor dei store byområda	SD		Ferdig 2. halvår 2014

Nr.	Handling	Ansvarleg	Medverkande	Milepæl
Kapittel 11: Reiseplanlegging, billettering og passasjerrettar				
11.1	Leggje til rette for nasjonal reiseplanlegging	SD	SVV	Opprette rute-databank i 2014
11.2	Formalisere plikt til å overlevere ruteinformasjon	SD		2015
11.3	Vidareutvikle standard for elektronisk billettering	SVV		2014
11.4	Leggje til rette for at trafikkportalar kan innehalde billettprisar og moglegheit til å kjøpe billett	SVV		2016
11.5	Leggje til rette for eit betre takstsystem	SD	SVV & NAV	2015
11.6	Opprette eit nasjonalt klageorgan for busspassasjerar	SD		2015
11.7	Peike ut terminalar med gratis assistanse	SD	VD	2015
Kapittel 12: Universell utforming og miljø				
12.1	Oppgradere haldeplassar og knutepunkt langs riksveg	SVV		2014
12.2	Oppgradere jernbanestasjonar	JBV	FK, kommunar, Rom eiendom, andre	Pågår 2012-2017
12.3	Betre kompetansen om universell utforming	SVV, JBV	FK, kommunar	2014-2017
12.4	Stille krav til lokale utslepp	SD		Forskrift på høyring i 2014
Kapittel 13: Tryggleik og beredskap				
13.1	Klargjere ansvarsområde for samfunnstryggleik og beredskap	SD	Andre relevante aktørar	Sluttførast 2014
13.2	Retningslinjer for samfunns-tryggleik og beredskap	SD	SVV, JBV, FK	Oppstart 2015
13.3	Krav om samfunnstryggleik og beredskap i anbod og kontraktar	SD	FK	Oppstart 2014
13.4	Tryggleik for reisande	SVV, JBV, FK		Løpande

SD: Samferdselsdepartementet, HOD: Helse- og omsorgsdepartementet, KD: Kunnskapsdepartementet, KMD: Kommunal- og moderniseringsdepartementet, SVV: Statens vegvesen, JBV: Jernbaneverket, FK: fylkeskommunane

Utgjeve av:
Samferdselsdepartementet
www.regjeringen.no/sd

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Service- og tryggingsorganisasjonen til departementa
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Publikasjonskode: N-0555 N
Forsidefoto: Olav Heggø/Fotovisjon

Trykk: DSS 10/2014 - opplag 300

