

Ny normal for kollektivtransporten

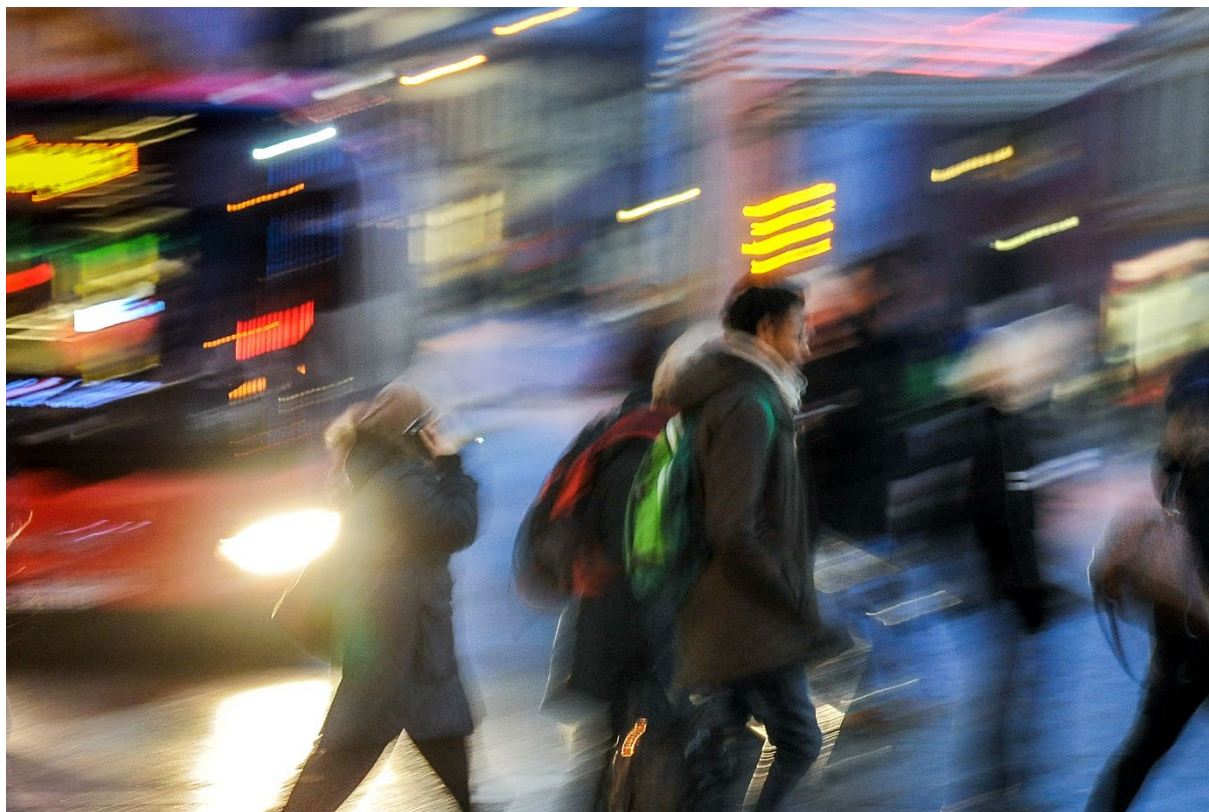


Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

Rapport utarbeidet av en hurtigarbeidende arbeidsgruppe bestående av Jernbanedirektoratet, Kollektivtrafikkforeningen, KS, NHO Transport, Spekter og Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

8. april 2022

Forord

Stortinget har gjort et anmodningsvedtak om at regjeringen skal sette et mål om at andelen reisende med kollektiv og jernbane skal opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre, som et bidrag til å nå klimamålene. I den forbindelse har Samferdselsdepartementet bedt om at det opprettes en hurtigarbeidende arbeidsgruppe som vurderer aktuelle virkemidler på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Gruppen består av ressurspersoner fra Kollektivtrafikkforeningen, KS, NHO transport, Spekter, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. Denne rapporten er gruppens svar på departementets oppdrag.

Deltakere i gruppen har vært:

- Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen (leder)
- Wenche Kirkeby, Statens vegvesen (sekretær)
- Grethe Vikane, Statens vegvesen
- Benedicte Bruun Lie, Jernbanedirektoratet
- Jon-Kristian R. Hovland, Jernbanedirektoratet
- John Svensli, Jernbanedirektoratet
- Anne Johanne Enger, KS
- Merethe Mæland (Vestland fylkeskommune), KS
- Solveig Ingebrigtsen, KS (Oslo kommune)
- Njål Nore, KS (Viken fylkeskommune)
- Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen
- Siv Wiken (Agder kollektivtrafikk), Kollektivtrafikkforeningen
- Bernt Reitan Jenssen (Ruter), Kollektivtrafikkforeningen og Spekter
- Jon Stordrange, NHO Transport
- Jofri Lunde, NHO Transport
- Mekonnen Germiso, Spekter

Innhold

Ny normal for kollektivtransporten	1
Forord	2
1 Innledning	4
2 Anbefaling	4
3 Den nye normalen	7
4 Relevante virkemidler	8
4.1 Kollektivtilbudet	8
4.2 Takster og billettprodukter	9
4.3 Infrastruktur- og fremkommelighetstiltak	10
4.4 Arealplanlegging	10
4.5 Tiltak for å begrense bilbruk	10
4.6 Andre økonomiske virkemidler	11
4.7 Kunnskap, metoder, verktøy	11
4.8 Mobilitetsplanlegging og kampanjer	11
4.9 Annet	11
5 Anbefaling om videre arbeid	11
Vedlegg - virkemidler for kollektivtransport	13

1 Innledning

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet mottatt 28. februar, hvor Statens vegvesen bes om å lede en hurtigarbeidende arbeidsgruppe for «ny normal for kollektivtransporten». Arbeidsgruppens oppdrag har vært å vurdere virkemidler på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå, for å nå Stortingets anmodningsvedtak om at regjeringen skal sette et mål om at andelen reisende med kollektiv og jernbane skal opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre, som et bidrag til å nå klimamålene. Arbeidsgruppen består, i tillegg til Statens vegvesen, av Kollektivtrafikkforeningen, KS, NHO transport, Spekter og Jernbanedirektoratet.

Arbeidsgruppen har bestått av ressurspersoner fra virksomhetene og organisasjonene. Gruppen har hatt fire møter, har arbeidet med en tiltaksliste og arrangert en workshop med eksterne bidragsytere.

Nedenfor er arbeidsgruppens vurderinger gjengitt. Det er også gitt en omtale av hva gruppen foreslår at det arbeides videre med. Vedlegget viser en oversikt over vurderte virkemidler på kort og lang sikt, inndelt i statens, fylkeskommunenes og kommunenes ansvar. Her har vi også forsøkt å gi en oversikt over kostnader, ansvar og virkning på Stortingets mål.

Nullvekstmålet tilsier at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Høye kollektivandeler er viktig både av hensyn til nullvekstmålet i de største byområdene, klimamålet og målet om god fremkommelighet. Satsing på kollektivtransport, sykkel og gange er samfunnsøkonomisk lønnsomt når dette bidrar til å redusere investeringsbehovene på vei og arealbehovene i by. Det er også viktig av fordelingspolitiske hensyn. Det er viktig at finansieringen av kollektivtrafikken er forutsigbar over tid.

Vi har sett en markant nedgang i antall kollektivreiser under pandemien. Kollektivtrafikken er i ferd med å øke igjen, men ikke like fort som biltrafikken. Ut fra det vi vet i dag er det grunn til å anta at andelen kollektivreisende ikke vil komme opp på samme nivå som før pandemien uten nye og/eller forsterkede virkemidler, jf. kapittel 3 nedenfor. De svært høye drivstoffprisene utgjør en tilleggsutfordring for kollektivtrafikken.

Arbeidsgruppen vurderer at det vil være arbeidskrevende men særdeles viktig å få kollektivtrafikken opp til samme andel av de reisende som før pandemien.

2 Anbefaling

Skal vi lykkes med å møte endrede rammebetingelser for kollektivtransporten bør det gjøres noe for å oppnå et mer bærekraftig mobilitetstilbud for den samlede trafikken i byområdene. Hvilke virkemidler og tiltak som velges vil i stor grad påvirke hvilke kostnader og transportutfordringer byområdene vil møte framover i arbeidet med å nå transportpolitiske og miljøpolitiske målsetninger. I byområdene fortrenger økonomiske og kapasitetsmessige bruksfordeler for elbiler konkurransevnen til kollektivtransporten. I storbyområdene bør midler derfor omdisponeres fra private bileiere til kollektivtransporten, for å kunne nå nullvekstmålet.

Pandemien har ført til store endringer i reisevaner og reisestrømmer. Etter to år med restriksjoner er biltrafikken i stor grad tilbake, mens andelen kollektivreisende er vesentlig lavere enn før pandemien, særlig i byområdene. Vi har vendt oss til økt fleksibilitet for når og hvordan vi skal reise, og om vi i det hele tatt behøver å reise.

For å hente tilbake og øke andelen grønn mobilitet – og unngå mer kø i trafikken - kreves omstilling og utvikling av kollektivtilbudet tilpasset ny etterspørsel og nye reisevaner. Arbeidsgruppen mener at tiden er moden for å erstatte kompensasjonsordningen for tapte billettinntekter med en finansiering som stimulerer til en mer langsiktig utvikling av kollektivtilbudet, samtidig som fylkene i samråd med sine kollektivtrafikkelskaper tilpasser rutetilbud og billettprodukter. Det bør også sikres finansiering for å kompensere for bortfall av trafikkinntekter for togoperatørene etter utløp av tilleggsavtaler i juni 2022, frem til reforhandlede langsiktige avtaler er på plass.

Omstilling av kollektivtilbudet vil skje gradvis, og må samordnes med andre virkemidler, blant annet begrensninger på biltrafikk i byområdene. For å hente inn nye kundegrupper må antagelig noen stive kollektivsystemer suppleres og delvis erstattes med mer fleksible og etterspørselsstyrte former for fellestransport. Pandemien har økt tempoet i digitaliseringen av samfunnet, noe som gjør at tiden er mer moden for et større mangfold av fellestransport basert på digitale kundeplattformer. Samtidig er det også viktig at nytten av store investeringer som er gjort, f.eks. på jernbane og metrobusser, realiseres. Et mobilitetstilbud for fremtiden må evne både å nyttiggjøre seg av det man har gjennom omstilling, og gjennom kobling mot nye, mer fleksible tilbud.

Reduserte inntekter til kollektivselskapene vil bety redusert tilbud hvis kollektivtrafikken ikke får omstillingsmidler, og derfor ikke evner å omstilles. Arbeidsgruppen mener det da er en reell mulighet for at kollektivtilbudet kommer inn i en negativ spiral der dårligere økonomi gir dårligere tilbud, som igjen gir ytterligere nedgang i trafikk, inntekter og tilbud.

Det er to mulige scenarier for å opprettholde kollektivtransportens andel av persontransporten. Siden personbiltrafikken er omtrent på nivå med nivået den hadde før pandemien, må enten kollektivtrafikken opp, og/eller personbiltrafikken ned. Arbeidsgruppen mener både positive og restriktive virkemidler må vurderes. God mobilitet er i utgangspunktet et samfunns gode, men det positive med mobilitet må veies opp mot de ulemper mobiliteten påfører samfunnet. Både kollektivtrafikken og privatbiltrafikken har fordeler og ulemper i så måte.

Arbeidsgruppen mener et mål om at kollektivtrafikken i første omgang skal nå samme markedsandel som før pandemien best kan oppnås gjennom en blanding av virkemidler som reduserer privatbilenes konkurransekraft, og virkemidler for å styrke og utvikle tilbudet i kollektivtrafikken. Når det gjelder personbil er det særlig aktuelt å vurdere virkemidler overfor elbil i by, som i dag pålegges svært lave brukskostnader selv i storbyområder med arealknapphet og med godt kollektivtilbud.

Det er store forskjeller i hvor kollektivtrafikken har tapt markedsandeler. De største byområdene, og særlig Oslo-området, har hatt betydelig nedgang i kollektivandelen på grunn av overgang til personbil og bruk av hjemmekontor. Arbeidsgruppen mener derfor at virkemiddelbruken bør være noe differensiert mellom ulike markeder.

Arbeidsgruppen mener kollektivtransportsektoren må omstilles og utvikles både på kort og lengre sikt. I første omgang må takstene og billettproduktene endres slik at det legges bedre til rette for bruk av kollektivtransport, gitt at en større andel av arbeidstakerne vil jobbe deler av tiden fra hjemmekontor (eller fritidsbolig). Dette må gjennomføres uten at lavere inntekter som konsekvens fører til et mindre attraktivt tilbud. Omstillingen må fortsette i retning av mer helhetlige mobilitetstilbud som kan inkludere ulike transportformer. Omstilling vil kreve både finansiering, tid og kraft i sektoren. Arbeidsgruppen mener det må settes mål for omstillingen av det offentlige kollektivtilbudet etter pandemien. På sikt er det viktig hvordan Nasjonal transportplan 2026-2037 synliggjør strategien for kollektivtransporten i og utenfor byområdene.

Siden det er usikkerhet knyttet til de mer langsiktige effektene av pandemien, bør flere av virkemidlene som foreslås vurderes nærmere på lengre sikt. Det anbefales ikke å beslutte skrinlegging av eksempelvis store investeringsprosjekter basert på dagens situasjon, med det bør på den annen side vurderes å utsette større investeringsbeslutninger noe i tid hvis det nå vurderes at markedsgrunnet er betydelig mer usikkert enn tidligere.

Arbeidsgruppen mener at de aktuelle virkemidlene på **kort sikt** er:

1. Å videreføre et særskilt tilskudd til kollektivselskapene til ut 2022, men endre det fra en kompensasjonsordning til et tilskudd for omstilling og utvikling, samt legge til rette for en omstillingspakke i 2023
2. At kollektivselskapene gjennomfører endringer i billett- og takstsystemene som øker fleksibiliteten for kundene og bidrar til å spre trafikken utover dagen
3. Informasjon og holdningskampanjer fra myndighetene som kan bidra til å ta tilbake flest mulig til å reise kollektivt, sykle og gå
4. Å redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder, særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer. Slik får disse bilistene riktige signaler om kostnadene ved bruk av veikapasitet
5. Å oppfordre arbeidsgivere til å gjennomføre insentiver som prioriterer arbeidsreiser med kollektivtransport fremfor bil.
6. Nullsats merverdiavgift for kollektivbilletter og skattefrie arbeidsgiverfinansierte kollektivbilletter til arbeidstakere
7. Å iverksette skattlegging av fordel ved arbeidsgiverbetalt parkering ved arbeidsplass.
8. Å fortsette samordning av virkemidler på tvers av forvaltningsnivåer gjennom byvekstavtaler og bypakker, i tillegg til å videreutvikle rute-, takst- og billettsamarbeid mellom statlig og fylkeskommunalt drevet kollektivtrafikk

Aktuelle virkemidler på **lengre sikt** er omtalt nedenfor. En forutsetning for flere av punktene er at omstillingen av kollektivsektoren fortsetter:

1. Samordning og koordinering av offentlig betalt transport, som bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter. Mer tilbud om individuelle løsninger som del av helhetlig kollektivtransporttilbud
2. Helhetlige mobilitetsløsninger innen kollektivtransport, så færre har behov for å eie egen bil
3. Videreføre utviklingen av takst- og billettssystemene (punkt 2, kort sikt) med bl.a. tidsdifferensierte takster i kollektivtransporten
4. Veipricing for biltrafikken
5. Videre arbeid med byvekstavtaler
 - a. Investeringer i kollektivtiltak for bedre fremkommelighet og tilstrekkelig kapasitet
 - b. Driftsmidler til kollektivtransport
 - c. Parkering/pris og tilgjengelighet
 - d. Pricing i bomringene
 - e. Arealbruk
 - f. Tilbringertransport inklusive gange (snarveier), mikromobilitet mm.
6. Sambruksfelt 2+, 3+
7. Nye tilbud og løsninger i kollektivtransportmidlene, som eksempelvis bedre arbeidsfasiliteter eller hvilestoler om bord på tog mot betaling

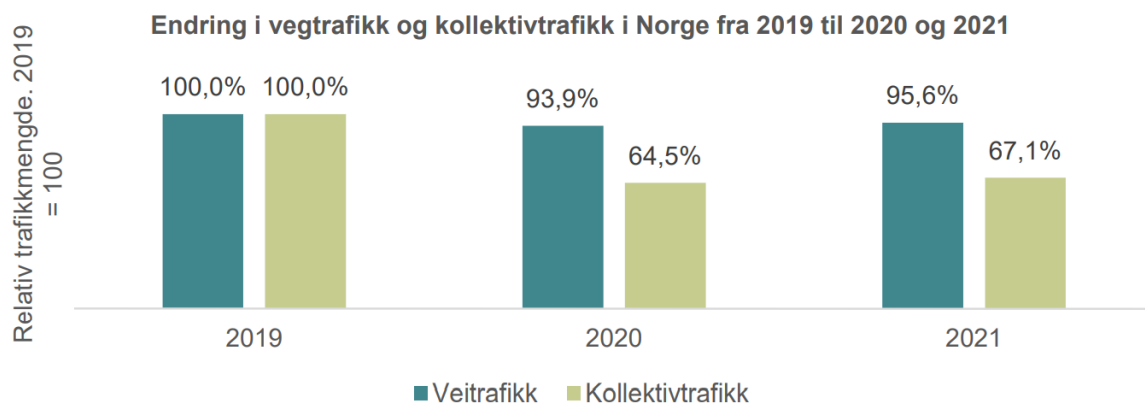
8. Data- og innsiktsdrevet utvikling av kollektivtransporten er nødvendig for å oppnå best mulige løsninger for flere av punktene over. Dette betyr å innhente data som gir grunnlag for å kommunisere direkte og personlig med hver enkelt. på denne måten bygges innsikt og tilbys økt kunde verdi.

Arbeidsgruppen mener det er behov for å gjennomføre flere av de aktuelle virkemidlene som er listet opp både på kort og lang sikt, for å kunne innfri Stortingets anmodning om å opprettholde kollektivtransportens andel av persontransporten.

Arbeidsgruppen mener det ligger et dilemma i å foreslå økte kostnader og reduserte fordeler for bruk av elbil i byområdene, siden vi har uttrykte mål om elektrifisering og at nye personbiler som selges i Norge i 2025 skal være nullutslippsbiler. Seneste utvikling tyder imidlertid på at det særlig er elbilene som nå vinner i konkurransen med kollektivtrafikken, og at det vanskeliggjør målet om kollektivandelen. Forskyvningen i markedsandeler fra kollektivtrafikk til privatbil i storbyområdene per dags dato kan tyde på at fordelene med elbilbruk i byområdene bør reduseres for at andre mål innen transportpolitikken skal innfris. Arbeidsgruppen foreslår derfor gradvis utfasing av bruksfordelene for elbiler i storbyområdene.

3 Den nye normalen

Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i veitrafikk- og kollektivtrafikkindeksene frem til november 2021 og reisevaneundersøkelser frem til og med 2021. Videre TØI sin rapport 1863/2021 Korona, hjemmekontor og reisevaner. Figuren nedenfor viser utviklingen i bil- og kollektivreiser frem til i dag. Disse dataene viser en markant nedgang i både bil- og kollektivreiser fra pandemien startet. Trafikken er i ferd med å komme tilbake, men veksten i kollektivtrafikken ligger etter biltrafikken. Figuren nedenfor viser prosentvis endring i antall bil- og kollektivreiser (2019 har verdien 100 %). Fra 2019 til 2020 gikk biltrafikken ned 6,1 % og kollektivtrafikken 35,5 %. I de største byene var nedgangen større. I 2021 nærmer biltrafikken seg nivået før pandemien, mens kollektivtrafikken fortsatt er på et lavere nivå enn tidligere.



Figur 1: Endring i veitrafikk og kollektivtrafikk i hele landet. Kilde: Veitrafikkindeks, Statens vegvesen (veitrafikk) og Kollektivtrafikkforeningen (kollektivtrafikk).

Nedgangen i kollektivtrafikken sammenfaller med myndighetenes oppfordring om å unngå kollektivtransport i pandemiperioden. Etter pandemien er det trolig fortsatt en effekt av smittefrykt i samfunnet som gjør at noen nøler med å reise kollektivt. En del av de som gikk over til andre transportformer enn kollektivt, og opplevde dette som gunstig, vil trolig fortsette med dette om det

ikke settes inn virkemidler som motvirker dette. Et redusert kollektivtilbud etter pandemien vil gjøre det enda vanskeligere å få disse tilbake som kollektivreisende.

Bruken av hjemmekontor vil også påvirke transportmiddelfordelingen på arbeidsreisen. Mer fleksibel bruk av hjemmekontor vil bidra til flere "av og til"-reisende. Det kan også føre til at flere aksepterer lengre pendlervei. For at disse reisene skal tas med kollektivtransport fremfor bil, vil det være behov for fleksible og prisgunstige billetter og at kollektivtrafikken er mer konkurransedyktig på reisetid.

Videre ser man at mange har kjøpt elbil i løpet av pandemien. Dette bidrar til reduserte klimagassutslipp fra biltrafikken, men vil samtidig bidra til flere biler på veiene og til dårligere fremkommelighet i byene. Etersom elbilen er rimeligere i drift enn fossilbilen, vil den i tillegg kunne erstatte kollektivreiser også i byene.

Målet om å få kollektivtrafikken tilbake til samme andel som før pandemien må ikke nås ved å hente kunder fra gående, syklende eller hjemmekontor, men ved å få flere til å velge kollektivt fremfor bil.

4 Relevante virkemidler

Vedlagt er en oversikt over relevante virkemidler på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå og på kort og lengre sikt. Det er også forsøkt vist ansvar, kostnader og virkning på målet som Stortinget har satt.

Nedenfor er virkemidlene oppsummert innenfor de ulike gruppene i tabellen. I de ni største byområdene er nullvekstmålet og byvekstavtalene et svært sentralt virkemiddel for finansiering og samarbeid om gjennomføring av tiltak. Det ligger til sammen om lag 80 mrd. kr i statlige midler til tiltak i de ni byområdene i NTP 2022-2033, i tillegg til vei- og jernbaneprosjekter med tilhørende løsninger for kollektivtrafikken. Dette er både tilskudd til infrastruktur på riks-, fylkes- og kommunalvei, og tilskudd til drift av kollektivtrafikken. Nullvekstmålet vil sikre at personbiltrafikken ikke øker, men at veksten tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det arbeides for å etablere byvekstavtaler i fem byer i tillegg til de fire som har avtaler i dag. Videre er det etablert en ny tilskuddsordning "for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder", som gjelder for ytterligere fem byområder.

I både store og mindre byområder er det etablert bypakker for å finansiere tiltak innenfor ulike transportformer, hvor bompenger utgjør en viktig del.

Vedlagt er en oversikt over relevante virkemidler på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå på både kort og lengre sikt. Det er også forsøkt beskrevet virkning på målet som Stortinget har omtalt i anmodningsvedtaket, og kostnader. Nedenfor er virkemidlene oppsummert innenfor de ulike gruppene i tabellen.

4.1 Kollektivtilbudet

Et godt, attraktivt og forutsigbart kollektivtilbud (til en billettpris kunden oppfatter som akseptabel og rettferdig) er forutsetningen for høye kollektivandeler. Da benyttes tilbudet ikke bare av dem som må (er uten andre alternativer), men også av dem som reiser kollektivt fordi det er praktisk og miljøvennlig.

Enkel billettering (ønske om nye billettløsninger inkludert MAAS, Mobility as a service) og jevn og høy frekvens i kollektivtrafikken er avgjørende for at kollektivtilbudet oppleves attraktivt.

Finansieringen må være stabil. Heller enn å kun kompensere for tapte reiser, kreves *omstilling og utvikling* av kollektivtilbudet tilpasset ny etterspørsel og nye reisevaner som gir flere reisende på kortere og lengre sikt. Arbeidsgruppen anbefaler å forlenge statlig kompensasjon ut 2022, og så redefinere betingelsene slik at støtten stimulerer til stegvis tilpasning til det nye kollektivtilbudet. En finansierings-/omstillingspakke ut 2023 med vekt på innovasjon som skaper flere reisende kan være et viktig virkemiddel. Togtilbudet er ryggraden i kollektivtilbudet i flere byområder - det er derfor viktig å sikre driften av eksisterende togtilbud og tilbud som følge av forbedret infrastruktur (f.eks. Follobanen).

Digitale løsninger/digital infrastruktur er viktig, både for at de reisende skal kjenne bedre til når og hvor de kan kjøre kollektivt – og hvordan de kan kombinere ulike transportformer, inkludert mikromobilitet.

Et mer *tilpasset kollektivtilbud* frigjør ressurser til bruk der det trengs mest. Der det er få reisende – og der det er behov for spesialskyss – kan bestillingstransport være et alternativ som gir mer fornøyde passasjerer.

Et effektivt virkemiddel for kollektivtrafikk og ressursbruk i offentlig sektor vil være *samordning av offentlig betalt transport*. Transporter som kan samordnes eller koordineres er ordinær bestillingstransport, TT-transport, pasientreiser, kommunal eldretransport/serviceruter og skoleskyss. Tiltaket vil gi et lagt bedre tilbud samtidig som bruk av offentlige ressurser reduseres.

4.2 Takster og billettprodukter

Attraktive produkter og riktige priser skaper fornøyde kunder og har avgjørende betydning for bruken av kollektivtransport.

Nye billettprodukter tilpasset fleksible reisevaner vil være svært viktig. Variable takster over døgnet må vurderes, og også makspriser per døgn (kjøper du mange enkeltbilletter, blir dette automatisk til dagskort når det lønner seg). Produktene og prisene må ha som mål å gjøre kollektivtrafikken konkurransedyktig, men samtidig sikre et best mulig inntektsgrunnlag slik at et stadig mer attraktivt tilbud kan finansieres.

Også løsninger der *flere kan reise rimeligere sammen* utenfor rush og på langdistanse bør ses på. Det at flere kan reise rimelig sammen kan øke konkurranseflaten mot bil på fritidsreiser der kundene ofte opptrer som gruppe og derfor sammenligner prisen på dette grunnlaget. Familier som reiser kollektivt i ferier og fritid gir også gode reisevaner videre til sine barn

Sømløse reiser med gjennomgående billettering er avgjørende og bør utvikles enda mer og bli bedre, som for eksempel reiseapper som Entur. Generelt blir effekten av takstvirkemidlene bedre dersom prisene oppleves som rettferdige, og senkes på en målrettet måte.

På lang sikt vurderer arbeidsgruppen at det fra et bærekraftperspektiv bør være en viss betaling per kollektivreise som reflekterer kostnaden reisen påfører samfunnet, i motsetning til i dag der reiser over en viss terskel blir gratis. Ulike modeller for dette bør vurderes. Slike løsninger vil også stimulere til sykling og gange. Utvidelse av *pris- og billettsamarbeid mellom tog og regionalt kollektivtilbud* der det er relevant er et aktuelt virkemiddel.

4.3 Infrastruktur- og fremkommelighetstiltak

Det er mange velkjente grep som er mulig innen infrastruktur og fremkommelighet, og spesielt tiltak som bidra til bedre fremkommelighet og punktlighet for kollektivtrafikken kan ha stor effekt.

Eksempler på slik tiltak er kapasitetsøkende tiltak for skinnegående transportmidler, kollektivfelt, prioritering av buss i lyskryss, rushtidsbommer, økte bomavgifter spesielt for elbiler (fører til færre biler og bedre fremkommelighet i byer), kantstopp og økt bruk av forkjørsregulering i busstraseer.

Å redusere *vedlikeholdsetterslepet*, spesielt for jernbanen og t-banen, må også fremheves. Ca. 70 % av alle forsinkelser på jernbanen skyldes feil på infrastrukturen. Imidlertid vil økt innsats til fornyelse av infrastrukturen ha positiv effekt først på lengre sikt. På kort sikt kan baner som er stengt for vedlikehold eller fornyelse ha negativ effekt på attraktiviteten til kollektivsystemet.

Det er også viktig med optimal *holdeplassavstand*, å etablere gode *knute-/mobilitetspunkter* og at *gangtraseer* mellom ulike tilbud blir trygge og så korte som mulig.

Det bør også satses på bedre *digital infrastruktur* mellom de ulike kollektivaktørene (deling av viktig informasjon om reisestrømmer og gode koplingspunkter).

4.4 Arealplanlegging

Økt fortetting i sentrum, i knutepunkter og langs kollektivåre fremfor spredt arealutvikling er avgjørende for å gradvis kunne øke markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Ansvar for arealbruken ligger hos kommunene, men her kan alle forvaltningsnivåene bidra til forbedringer.

Måltrettet lokalisering av både offentlig og privat virksomhet vil bidra både til å redusere transportbehovet og øke andelen miljøvennlige transportformer på lang sikt. Det er viktig at det offentlige går foran med gode eksempler.

Det samme vil «Grønne bysentra», som innebærer en pakke av tiltak hvor sentrumsområder eksempelvis stenges for gjennomkjøring, og hvor kollektivtrafikk, gående og syklende får et tydelig fortrinn og bedre miljø/fremkommelighet. Dette vil som regel kreve langsiktig og samordnet planlegging av arealbruk og mobilitet.

4.5 Tiltak for å begrense bilbruk

Denne typen virkemidler har vist seg svært effektiv for å øke andelen miljøvennlige transportformer både på kort og lang sikt, spesielt i byområder hvor alternativene til privatbilbruk er gode.

Trafikantbetaling og parkeringsrestriksjoner er de to viktigste virkemidlene, og det finnes en rekke måter å innrette disse på (jf. vedlagt tabell).

Mest effektivt i denne sammenheng er trolig *veiprising* som rettes inn mot å oppnå økte kollektivandeler og redusert personbiltrafikk.

På kortere sikt kan økning av bompenger for elbil til 50 % av fossilbil bli viktig både for å øke kollektivandelen, sikre finansiering og nå målet om nullvekst i biltrafikken. På mellomlang og noe lengre sikt bør nivået økes ytterligere.

Også redusert tilgang for elbil til kollektivfelt, flere bilfrie gater/områder og virkemidler som stimulerer til økt belegge i privatbiler kan være aktuelt.

4.6 Andre økonomiske virkemidler

En målrettet endring av skatter og avgifter innen transportområdet vil kunne vri reisemiddel-fordelingen i ønsket retning. Effekten vil avhenge av type virkemidler og størrelse på endringen. På relativt kort sikt kan det være mulig å innføre virkemidler som *null mva. på kollektivbilletter* og å *fjerne (evt. redusere) mva.-fritak for elbiler*.

På noe lengre sikt kan aktuelle virkemidler være skattefritak på arbeidsgiverbetalte kollektivbilletter, fjerne bunnfradraget for pendlerreiser med kollektivtrafikk og å håndheve skatteplikten på økonomisk fordel ved arbeidsgiverbetalt parkering ved arbeidsplass og ta i bruk skatt på arbeidsplassparkering.

4.7 Kunnskap, metoder, verktøy

Økt satsing på denne type virkemidler vil bedre grunnlaget for prioritering av transporttiltak og sikre en mer effektiv ressursbruk. Sentrale virkemidler kan være nye metoder for innsamling av reisevanedata og bedre verktøy for transportanalyser, samt «Datadrevet kollektivtrafikk», hvor ulønnsomme bussavganger fjernes og heller gjøres fleksible og etterspørselsdrevne.

4.8 Mobilitetsplanlegging og kampanjer

Denne typen virkemidler kan være et supplement til øvrige virkemidler, og har best virkning når de kombineres med konkrete forbedringer i reisetilbudet. Eksempler er «Hjem-Jobb-Hjem», rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren og Nedre Glomma, og «Dugnad for grønn mobilitet», en offentlig kampanje for å få alle til å effektivisere egen bilbruk og øke andelen grønne reiser. Her kan det være aktuelt å vurdere nye virkemidler eller styrke allerede etablerte initiativer.

4.9 Annet

Av andre aktuelle virkemidler vil kanskje det viktigste på kort sikt være å videreføre og utvikle arbeidet med byvekstavtaler og bypakker. Disse vil være helt sentralt for å samordne og finansiere transportvirkemidler i byene, hvor flest reiser og potensialet for kollektivtransport er størst. Videre kan det vurderes virkemidler utenfor transportsektoren som vil være gunstige for å nå transportmålene. Eksempler på dette er å justere åpningstiden i skoler/barnehager, et mer fleksibelt arbeidsliv (i avtaleverk og individuelt), samt lokale arbeidsstasjoner, som er hybridløsninger mellom hjemmekontor og hovedarbeidssted, slik at den positive effekten av hjemmekontor (reduert pendling) forsterkes.

5 Anbefaling om videre arbeid

Samferdselsdepartementet ber i brev av 1. april 2022 om arbeidsgruppens forslag til videre oppfølging av dette temaet etter at gruppen leverer sitt svar på oppdraget.

Gruppen avslutter sitt arbeid 8. april og har jobbet under tidspress. Dersom Samferdselsdepartementet har ytterligere spørsmål eller bestillinger må det tas stilling til hvordan arbeidet med å svare ut disse skal organiseres. Aktørene stiller seg til disposisjon for å bidra. Vi forutsetter at departementet vil behandle forslag til virkemidler og komme tilbake til de ulike aktørene med eventuelle styringssignaler.

Det vil kunne være behov for å følge utviklingen over noe tid og vurdere virkemidler og dosering av disse gjennom de nærmeste årene. Det er behov for å vurdere virkemidler både i 2022, 2023 og videre fremover. NHO Transport foreslår å videreføre denne arbeidsgruppen.

Kollektivaktørene må i år og neste år arbeide videre med utvikling og omstilling på mellomlang sikt. På noe lengre sikt blir det viktig hvordan strategien for kollektivtrafikken i og utenfor byområdene utvikles og omtales i Nasjonal transportplan 2026-2037.

På oppdrag for KS utreder Asplan Viak/Urbanet hvordan en samlet virkemiddelbruk kan utvikles for å nå Stortingets nullvekstmål for personbiltransporten. Som del av utredningen vil det forslås aktuelle strategier for et mer sosialt, klimavennlig og økonomisk bærekraftig mobilitetstilbud innenfor de endrede rammebetingelsene for kollektivtransporten etter korona Rapporten skal være ferdig 1. mai. Utredningen vil danne utgangspunkt for videre arbeid med dette temaet i KS, og vil være relevant også for øvrige parter.

For øvrig har Kollektivtrafikkforeningen foreslått å opprette et utvalg av fagekspertter, som kan få i oppdrag å utrede et bredere beslutningsgrunnlag og foreslå virkemidler på fritt grunnlag. Dette kan være en mulig måte å innhente uavhengige faglige råd og bidra til innovasjon og ytterligere utvikling av virkemidler på.

Vedlegg - virkemidler for kollektivtransport

1. Kollektivtilbudet

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Forutsigbar finansiering av kollektivtilbudet	<p>Erfaringsmessig gir et forbedret kollektivtilbud økt etterspørsel og økte billettinntekter. I perioden 2008-2019 var det flere reisende, og samtidig uendret støtteandel til kollektivtrafikk med buss. For hver prosents økning i offentlig støtte til kollektivtrafikk med buss, økte antall reisende med 1,46 prosent på landsbasis. Kilde: SSB/Stakeholder</p> <p>Et godt, attraktivt og forutsigbart kollektivtilbud (til en rimelig billettpris) er forutsetningen for høye kollektivandeler. Da benyttes tilbudet ikke bare av dem som må (er uten andre alternativer), men også av dem som reiser kollektivt fordi det er praktisk og miljøvennlig. Offentlig satsing på kollektivtrafikken, blant annet gjennom bykestavtalene, er derfor viktig. Det bør gjøres en gjennomgang av finansieringen av offentlig kollektivtransport for å sikre en oversiktlig og forutsigbar finansiering fremover.</p>	Stat og fylkeskommuner	Staten må følge med på behovet for driftsmidler til kollektiv-tilbudet. Unngå at tilbudet blir forringet som følge av lavere/mindre forutsigbare billettinntekter.	K + L	Et forbedret kollektivtilbud gir økt etterspørsel og økte billettinntekter. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og samfunnsnytte av kollektivtransport må synliggjøres. Se sammenheng mellom inntekt og kostnad. Se tiltak sammen for å gi bærekraftig mobilitet.
Effektiv rutestruktur	<p>En rutestruktur med utgangspunkt i få linjer vil gi rom for høyere frekvens enn flere direkte linjer, gitt samme ressursbruk. Dette forutsetter pålitelig fremkommelighet som gir sikker overgang til annen kollektivtransport. Dette vil styrke nettverkseffektene i kollektivsystemet.[i]</p> <p>[i] HiTrans. 2005. Public transport. Planning the networks: http://www.civitas.no/assets/hitrans2publictransportplanningthenetworks.pdf</p>	Partene i bykestavtalene		L	Høyere frekvens og pålitelig fremkommelighet. Vil ta noe tid å endre rutestruktur. "Flatedekning" må ivaretas hvis rutenettet forenkles.

<p>Legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet (Hurdalsplattformen)</p>	<p>Ekspressbussene brukes typisk av ungdommer, studenter, pensjonister, pasienter, ferie- og fritidsreisende. Tilbudet har betydning for bosetting, reiseliv og næringsliv, og bygger opp under mindre bilbruk og -avhengighet i byer og distrikter. Gode generelle rammevilkår, praktisk og økonomisk, er viktig for ekspressbussene. De må ha tilgang til terminaler, sentrum og nullutslippssoner, og god fremkommelighet. Det må også være koordinering, og ikke konkurranse, med rutetilbudet i offentlig regi.</p>	<p>Bussoperatører, fylkeskommuner/kollektivselskap, stat (løyve-myndighet)</p>	<p>Billettfinansiert tilbud, som supplerer kollektivtrafikk i offentlig regi. Gir besparelser i offentlige budsjetter.</p>	<p>K</p>	<p>Reduserer behovet for å bruke egen bil.</p>
<p>Samordning og koordinering av offentlig betalt transport</p>	<p>Samordning og felles koordinering av bestillingstransport, TT-transport, pasientreiser, kommunal eldretransport og skoleskysst fører til at man får mer utnyttelse av hver km transport man kjører og sparer offentlige ressurser. Det er også mulig å kjøre mye bestillingstransport mellom rushtidene, slik at sjåførere får hele skift og arbeidshverdagen blir bedre. Kan redusere behov for ressurser ved å samordne spesialskyss, bestillingstransport og TT-ordning. På sikt potensial for å redusere bruk av privatbil, og redusere kostnader ved å erstatte flatedekkende kollektivlinjer med lavt trafikkgrunnlag.</p>	<p>Stat, fylkeskommuner, kommuner, kollektivselskaper og operatører</p>	<p>Gir besparelse i offentlig ressurser.</p>	<p>K/L</p>	<p>Samordning av statlige, kommunale og fylkeskommunale transporttilbud gir et betydelig effektiviseringspotensial Deloitte (2013), <i>Trafikkselskabernes varetakelse av offentlig befordring</i>.</p>
<p>Rutesamarbeid</p>	<p>Tettere samordning mellom togtilbud og øvrig kollektivtilbud (matestrategi etc -sikre mest mulig effektiv utnyttelse totalt av offentlige midler). Effekter kan knyttes til kortere omstigningstider, og mer effektive tilbringerreiser => Øker attraktiviteten og dermed konkurransekraften til kollektivtrafikken.</p>	<p>Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene</p>		<p>K/L</p>	
<p>Fra kompensasjon til omstilling og utvikling</p>	<p>Tilskuddene til kollektivtrafikken som ble initiert under pandemien var viktige for kollektivtrafikken. Det bør nå gis tid for omstilling og ny innsikt i arbeidet med å utvikle nye tjenester/produkter tilpasset endrede behov. I første omgang bør man forlenge bruken av allerede bevilgede midler fra «frem til august» til ut 2022. Deretter foreslås det en videreføring i form av en omstillingsperiode som bør vare ut 2023. Redefinere betingelsene slik at støtten stimulerer stegvis tilpasning av dagens tilbud.</p>	<p>Stat</p>	<p>Midler avsatt i statsbudsjettet Omstillingspakke i statsbudsjettet for 2023.</p>	<p>K</p>	<p>Med riktige rammer kan vi unngå at kollektivtrafikken havner i en negativ spiral.</p>

	For å hente inn nye kundegrupper, må antagelig stive kollektivsystemer suppleres og delvis erstattes med mer fleksible og etterspørselsstyrte former for fellestransport.				
--	---	--	--	--	--

*K=kort sikt L=lang sikt

2. Takster

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Innføre nye billettprodukter tilpasset fleksible reisevaner	<p>Dagens billettløsninger er lite tilpasset av-og-til-trafikanter (se blant annet TØI-rapport 1874/2022). Personer som ikke vet hvor ofte eller mye de skal reise fremover har oftest kun valg mellom enkeltbilletter (til høy pris) og periodeprodukter. Det er behov for å tilby mer fleksible billettprodukter, som Vys smartpris, Kolumbus' "gå på"-knapp eller Flex 30/30 i Telemark til denne målgruppen.</p> <p>Virkemiddelet er svært viktig for å beholde tidligere kollektivreisende og rekruttere nye kunder. Alternativt velger disse ofte bort kollektivtrafikken til fordel for bilen. Tiltaket kan gi lavere og mindre forutsigbare billettinntekter, noe som ikke må medføre forringelse/ nedbygging av kollektivtilbudet. Også potensial for økte inntekter som følge av flere reisende.</p>	Fylkeskommunene/ kollektivselskapene og Jernbanedirektoratet/ togoperatørene Kan være synergier med samarbeid på tvers av fylker.	Høyest kostnad/ økonomisk risiko i områder med høy andel billettfinansiering av kollektivtilbudet. Tiltaket kan også forebygge/hindre bortfall av billettinntekter.	Kort sikt, men økonomisk risiko må håndteres	Kunden får en pris som er mer tilpasset sin fleksible hverdag. Det kan få flere kunder tilbake til kollektivtrafikken.
Mer etterspørselsbasert prising, med fleksible rabatter – (herunder	Virkemiddelet kan benyttes for å få flere til å reise kollektivt, spesielt nå når nye reisevaner skal sette seg. Utnytte kapasiteten bedre – f.eks. fyller opp tog-/buss-seter utenfor rush – få nye markedsandeler (eks. familier på fritidsreiser).	Fylkeskommunene, staten	Billettinntektsbortfall kan gi behov for økt tilskudd fra myndighetene (men inntekter kan vinnes tilbake på sikt) Gjort riktig kan det på sikt medføre flere reiser	K	Økt kollektivandel blant «hjemmekontorbrukere» og typiske av og til-reisende, som i dag i større grad bruker privatbil.

rushtidsprising og/eller rabattordninger utenom rush)	<p>Øke utnyttelsen av kollektivsystemet utenfor rush (i str.orden 10 % belegg), redusere behov/kapasitet i rush.</p>		<p>med samme kostnadsnivå som tidligere, fordi man utnytter kapasiteten bedre, og unngår press/kostnader på kollektivsystemet i rush.</p> <p>Kan gi økte reisekostnader for arbeidsreisende uten mulighet for å tilpasse arbeidstid og reisemønster.</p>		<p>Økt kollektivbruk på fritidsreiser.</p> <p>Økt utnyttelse av kapasiteten i kollektivtrafikken.</p>
Utvide billettsamarbeid (bidrag til sømløse reiser)	<p>Øke antallet aktører koblet til billettinfrastrukturen som Entur forvalter – særlig den fylkeskommunale kollektivtransporten. I dag er de tettest befolkede områdene integrert, men alle fylker/områder er ikke med.</p> <p>Billettsamarbeid gjør at kan flere aktører/plattformer kan 1) tilby kjøp av billetter til ulike selskaper og transportformer på ett og samme sted og 2) selge en hel reisekjede i én operasjon for kunden, selv om den egentlig er en kombinasjon av flere billetter med ulike selskaper etter hverandre. Løsningen garanterer ikke felles reisevilkår og garantier for overganger.</p>				<p>Gjør det enklere å kjøpe billett på tvers av kollektiv-selskaper, uavhengig av både selskaper og transportform i flere fylker enn i dag.</p> <p>Forenkler kundereisen.</p>
Utvide takstsamarbeid (bidrag til mer sømløse reiser)	<p>Integrering av flere transportformer i samme takst- og sonesystem gjør tilbudet enklere å forstå og bruke. Krever inntektsfordeling/oppgjørsordning og/eller et betalingssystem basert på reise-registrering. Digital infrastruktur er viktig.</p> <p>I dag det er det inngått slike avtaler hvor fylkeskommunen får takstmyndighet, og dermed mulighet til å innføre fylkeskommunale takster og takstsoner på toget, mot å kompensere operatøren for tapte inntekter.</p>	<p>Jernbanedirektoratet/ fylkeskommunene/ togoperatørene</p>	<p>Fylkeskommunen har utgifter til å kompensere togoperatøren. Brukerne får gevinsten i form av lavere billettpriser.</p>	<p>K/L</p>	<p>Er gjennomført mellom tog og fylkeskommunal trafikk i de fire største byregionene – ulikt hvor langt ut fra sentrum. Gjenstår øvrige byområder. Har så langt økt antallet kollektivreiser generelt, og særlig antallet reiser med lokaltog. Har avlastet veibasert transport. Første omfattende eksempel var Ruters omlegging fra buss til mating til tog med Ruter-takst vest for Oslo.</p>

					Mer effektiv utvikling av felles plattformer ved samarbeid. På lengre sikt: Sømløs billettering. Enklere å reise.
--	--	--	--	--	---

3. Infrastruktur- og fremkommelighetstiltak

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Fremkommelighetstiltak på vei: -Kollektivfelt -Kollektivgater -Sambruksfelt -Forkjøringsregulering -Kollektivprioritering på strekninger og i kryss -Krysstype/utforming -Økt bruk av kantstopp	Kollektivfelt er et mye brukt tiltak som har vist seg å ha god effekt. Kollektivgater gir en sterk prioritering fremfor øvrig trafikk. Kollektivgate brukes både i bykjerner og typiske boligområder. Nye kollektivgater kan knytte sammen eksisterende veier i boligområder slik at bussene får en snarvei. Forkjøringsregulering av strekninger med kollektivtransport vil bedre bussens fremkommelighet ved at den gis prioritet i kryss. Viktige kollektivtraseer bør som hovedregel forkjøringsreguleres. Tradisjonelle rundkjøringer gir ikke mulighet for å prioritere kollektivtransporten og kan samtidig skape forsinkelser. I signalregulerte kryss er det rom for å prioritere kollektivtransporten. Stedlige forhold og målsettinger er viktig ved valg av kryssløsning. Kantstopp anbefales som normalløsning i byer og tettsteder, men holdeplassestypen må også vurderes i forhold til blant annet trafiksikkerhet, fartsgrense og trafikkmengde.	Stat/fylkeskommuner/kommuner		L	Gir effekt på lengre sikt. Øker produktiviteten i kollektivtrafikken med raskere og mer forutsigbar fremkommelighet. Kollektivtrafikken blir dermed også mer attraktiv. Kjøstnader for annen nyttetransport reduseres også. Kombinert buss- og tungtrafikkfelt kan styrke konkurranseflaten mellom kollektivtrafikk og privat trafikk til fordel for bussen, samtidig som viktige samfunnsfunksjoner som varetransport blir avviklet mer effektivt. (Statens vegvesen Vegdirektoratet Evaluering av tungtrafikkfelt Delprosjekt 1 2019).
Dekningsgrad	Hvor stor andel av by- og tettstedsområder som ligger innen rimelig avstand fra holdeplasser langs hovednettet er viktig for tilgjengeligheten til kollektivtilbudet.	Stat, fylkeskommuner og kommuner		L	Areal- og forettingspolitikk viktig på lang sikt.
Effektiv og rask linjeføring	Rette traseer og få holdeplasser gir høyere gjennomsnittlig hastighet, kortere kjøretid og lenger gangtid. For langruiter er det særlig viktig å unngå lange omkjøringer utenom hovedlinjen. Mange korte avkjøringer gir samlet sett	Stat, fylkeskommuner, kommuner, selskaper		L	Trolig størst effekt på lang sikt i hvordan kollektivnettet planlegges

	<p>betydelig økt reisetid på en lang linje. Det må også vurderes hvilke gater som gir raskest fremføringshastighet med tanke på fartsgrense og avstand. For at kollektivtransport skal kunne konkurrere med bil bør reisetidsforholdet mellom kollektiv og bil ikke være mer enn 1,5. Det vil si at det ikke må ta mer enn 1,5 ganger så lang tid å reise med kollektivtransport som med bil. Dersom man også regner inn ventetid og gåing til holdeplass, bør ikke reisetidsforholdet overstige 2.[i]</p> <p>[i] Boverket, Trafikverket og Sveriges kommuner och Landsting. 2015. Trafik för en attraktiv stad. Underlag til handbok: https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf</p>				
Redusere vedlikeholds- etterslep på jernbanen og T-bane	<p>Ca. 70 % av alle forsinkelser på jernbanen skyldes feil på infrastrukturen. Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen var beregnet til 23 mrd. kr ved årsskiftet. Forsinkelser i kollektivtrafikken koster samfunnet store beløp årlig i tapte tidskostnader, i tillegg til ekstra utgifter til drift. Kostnad pr time er større ved forsinkelse enn ved forutsigbar reisetid. Gir avvisningseffekt (økt bruk av privatbil). Vedlikeholdsetterslepet øker på T-bane. Kostnad pr time er større ved forsinkelse enn ved forutsigbar reisetid.</p>	Stat, fylkeskommuner, kommuner, Oslo-pakke 3	Betydelig, men vurdert samfunnsøkonomisk lønnsomt	L	Store avvik i trafikken på kort sikt for å fornye, men gevinst på lang sikt
Optimal holdeplassavstand	<p>Gjennomsnittsfarten for bussen går opp og reisetiden kortes ned dersom holdeplassene har større avstand. Samtidig skal en holdeplass gi tilbud til reisende nærmest mulig start- og målpunkt for reisen. Lang avstand mellom holdeplassene vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper med bevegelseshemming. I byområder anbefales en avstand mellom holdeplasser på stamlinjer på 500-800 meter.[i]</p> <p>[i] Statens vegvesen. 2014: V123 Kollektivhåndboka: https://www.vegvesen.no/attachment/61485/binary/1010376</p>	Stat, fylkeskommuner, kommuner, selskaper		L	
Utbedre knutepunkter/	<p>Sømløse reisekjeder til/ fra kollektivtrafikktilbud – enkel overgang mellom mobilitetstilbud.</p>	BaneNOR, fylkeskommuner, kommuner		K/L	På kort sikt kan dette ha mye å si. Bedre mobilitets-tjenester på

etablere mobilitetspunkter					stasjoner/knutepunkter. Korrespondanse-garanti.
Bredere miljøperspektiv ved vurdering av store infrastrukturprosjekter	<p>Kan frigjøre ressurser til å forbedre mobilitetstilbudet fremfor kostbar infrastruktur og kapasitetsøkning. Få frem de samlede miljøkostnadene knyttet til byggefase og driftsfase før beslutninger om ny infrastruktur, og sammenlikne med alternativer basert på mer effektiv styring/bruk av eksisterende infrastruktur, ikke bare med et passivt 0-alternativ.</p> <p>Obligatoriske følsomhetsberegninger av potensielt høye energi-/klima- og råvarekostnader, og usikkerhet mht ny teknologi.</p>	Stat, fylkeskommuner, kommuner	Små	L	<p>God virkning på lengre sikt.</p> <p>På kort sikt: Effekt på hvordan vi prioriterer fremtidige midler.</p>
Forbedre tilgjengeligheten til holdeplassene	Bedre gangatkomster, snarveier, trygg sykkelparkering o.l.	Stat, fylkeskommuner og kommuner		K/L	
Rushtidsbommer som favoriserer buss og effektiv transport	Buss, evt. også andre kjøretøyer med 3+, får et tydelig konkurransefortrinn, reduserer driftskostnader og behov for investeringer i nytt veinett. Kan gi tilbakeblokkering i veinett.	Stat, fylkeskommuner og kommuner	Små	K	Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken - flere reiser kollektivt.

4. Arealplanlegging

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Fortetting langs knutepunkter, kollektivårer	Lokalisering av arbeidsplasser, forretninger, skoler og ulike tjenestetilbud. Øker markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Alle arbeidsplasser, skoler mm. Etablere motstrømstrafikk for å utnytte kapasitet. Staten bør gå foran med et godt eksempel. Vil gi bedre utnyttelse av alle ressurser som legges inn i samferdsel. Alle arbeidsplasser, skoler mm. Hindre bilbasert tjenesteutvikling. Etablere motstrømstrafikk for å utnytte kapasitet.	Kommunene, evt. fylkeskommunen (regional plan)		K/L	Øker markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Arealbruk er beregnet å kunne gi viktige bidrag til å nå nullvekstmålet (kilde: SVV byutredningene)
Bilfritt byliv/Grønne bysentra	Sentrumsområder stenges for gjennomkjøring / færre gater og mindre veiareal er tilgjengelig for kjøring og parkering med privatbil. Vil som regel kreve langsiktig og samordnet planlegging av arealbruk og mobilitet. Bedre fremkommelighet og færre forsinkelser for kollektivtrafikken. Tilgjengelighet for trafikantene forskyves fra privatbil mot kollektivtrafikk og andre transportformer.	Kommuner		L	Sterkere konkurransekraft for kollektivtrafikk som reisemåte. m

5. Tiltak for å begrense bilbruk

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Trafikantbetaling: -Veipricing -Rushtidsavgift/ bomringer -Bompenger - Økte takster for elbil	<p>Hvis dagens rabattordninger i bomringen og takstnivå opprettholdes, vil inntektene fra bompasseringer i de fire største byene falle med 23 prosent og antall passeringer øke med 25 prosent i perioden frem til 2030. Det fant ekspertutvalget som i november 2019 vurderte bompengesystemet på oppdrag for Samferdselsdepartementet. Utvalget anbefalte blant annet avvikling av fritak og reduserte takster for elbilene i bompengefinansierte prosjekter. Det vil styrke inntektsgrunnlaget i bomringene, nullvekstmålet blir lettere å nå, og elbilister får riktigere signaler om kostnadene ved bruk av veikapasitet. Utvalget anbefalte også en gjennomgang av alle bruksrelaterte elbilfordeler, som tilgang til kollektivfelt og parkering.</p> <p>Større samsvar mellom hva som betales i avgift og kostnaden som påføres samfunnet som følge av trafikken. Forutsetter at avgiften varierer i tid og rom og med forskjellig kjøretøyteknologi. Ett av de mest treffsikre virkemidlene. Satser vil/må være ulike etter størrelse på byområdene.</p> <p>Lokale bomringer - redusere mengden korte bilreiser for å unngå køer i rush og redusere behovet for investeringer i veinett. Øke andelen gange, sykkel og kollektiv i bynære områder. Inntekter kan brukes på lokale forbedringer av sykkelveier og kollektivtilbud.</p>	<p>Staten mht rammebetingelser.</p> <p>Partene i byvekstavtalene inntil 50 % av fossilbil-takst. For videre økning: Stortinget + partene i byvekstavtalene</p>	<p>Inntekter som kan finansiere kollektivtilbud eller andre samfunnsnyttige formål. (Samlede avgiftslettelser og økonomiske fordeler for elbilister er ca. 30 MRD årlig)</p>	K/L	<p>Økte bomtakster for elbil gjør det mindre attraktivt å bruke bil i storbyområdene. Kan innføres raskt. Det handler om å endre konkurranseflaten mellom kollektivtrafikk og elbil i kollektivtrafikkens favør. Det blir bedre plass på veien. Øker fremkommeligheten for kollektivtrafikk og næringstrafikk. Flere reiser kollektivt. Bedre bymiljø.</p>

Bilfrie områder, redusert veikapasitet	Gjør det mindre attraktivt å velge bil, og mer attraktivt å velge andre transportformer. Fordel om tiltaket innrettes slik at fremkommelighet for kollektivtrafikken bedres og man etablerer et mer finmasket kollektivtilbud.	Kommune		L	God effekt ved en viss størrelse på by/sentrum og et godt samarbeid
Redusere antall parkeringsplasser og/eller øke prisene på parkering i byer og bynære områder: -Arbeidsplasser -Kjøpesentre -Beboerparkering	Færre kjører inn til byen. Det blir bedre plass på veien. Øker fremkommeligheten for kollektivtrafikk. Flere reiser kollektivt. Bedre bymiljø. P-avgifter på arbeidsplasser i bynære områder kan effektivisere bruken av privatbil, og øke andelen grønne reiser inkl. hjemmekontor. Bør være et krav i byområder (miljøsertifiserte bedrifter). Inntekter kan brukes på å stimulere grønn transport. Kan innføres på offentlige arbeidsplasser, krever frivillig tilslutning fra private.	Kommune. Partene i byvekstavgiftene	Kan gi økte kostnader for bilpendlere, p-avgift er inntektskilde for eiere av P-anlegg	K	Gir mindre biltrafikk og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.
Endre parkingsnormer til færre p-plasser	Ved regulering av bolig/service/handel stilles krav om antall p-plasser basert på kommunal norm. Denne kan endres, slik at ikke utbyggere pålegges å etablere like mange p-plasser lenger, evt. at det settes (lavere) tak på antall.	Kommuner	Kun administrativt i planprosessen	L	Styrker kollektivandelene ved å begrense privatbiltrafikken
Redusere bruksfordelene på elbil i storbyområdene innenfor dagens rammebetingelser	Øke satsene for elbiler til 50 % av fossilbiltakst i bomringer og parkeringsplasser hvor det i dag er mindre enn 50 %. I første omgang viktigst i storbyområdene.	Partene i byvekstavgiftene, kommunene	Økt kostnad for privatbiler med el-fremdrift. Økte inntekter til å finansiere kollektivtrafikk/ kollektivtiltak.	K	Begrense pågående vekst i arbeidsreiser med el-bil til fordel for kollektiv. Bedre fremkommelighet på veien for kollektivtrafikken.
Redusere bruksfordelene på elbil	Igangsette arbeid for å endre dagens rammebetingelse på maks 50 % takst for elbiler vedtatt av Stortinget. Ekspertutvalget som analyserte bompengesystemet for Samferdselsdepartementet i 2019 har relevant argumentasjon.	Stat	Gir betydelig økte inntekter	K/L	Begrense pågående vekst i arbeidsreiser med el-bil til fordel for kollektiv.

6. Andre økonomiske virkemidler

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Innføre merverdiavgiftssats null på kollektivbilletter	Øke kollektivtrafikkens attraktivitet gjennom lavere billettpriser eller et forbedret kollektivtilbud. Stimulerer til kollektive reiser. Paradoks at kollektivreisende må betale 12 % merverdiavgift, mens elbilister slipper denne avgiften.	Stat	SSBs statistikkgrunnlag kan benyttes. Kostnad for henholdsvis nullsats og 6 prosent beregnes.	K	Reduserte takster for kollektivreisende
Håndheve skatte- loven ang. arbeidsgiverbetalt parkering på arbeidsplass	Øker kostnaden ved å bruke bil til jobb i områder hvor parkeringsplasser har en kommersiell prising/verdi. Dette er i praksis storbyer/sentrumsområder, hvor det er god kollektivdekning. Loven håndheves i dag i de tilfeller der arbeidstaker selv legger ut og får kostnaden refundert, og generelt der arbeidsgiver dekker kostnader til parkering på hjemstedet, så det er presedens for at det er mulig å håndheve. Se forklaring i f.eks. veiledning fra VISMA.	Finans- departementet / Skattedirektoratet	Lav for myndighetene. Økt kostnad for gjeldende bilbruker	L (K hvis annonseres f.eks. i forbindelse med RNB at innføres fra 1.1.23)	
Skattefritak på arbeidsgiverbetalte kollektivbilletter	Det blir mer attraktivt å motivere ansatte til å reise bærekraftig til og fra jobb. Bør utformes slik at den ikke konkurrerer med sykkel og gange.	Stat	Skal være proveny-nøytralt		Økt kollektivtransport, men kan gi redusert sykling og gange
Fjerne bunnfradraget for pendlerreiser med kollektivtrafikk	Vil gjøre det mer lønnsomt å pendle med kollektivtrafikk enn med bil, også med en viss andel hjemmekontor.	Stat			Reduserer pendling med bil, øker pendling med kollektivtrafikk.
Prising av innfartsparkering på togstasjoner	«Riktig» prising av innfartsparkering for å legge til rette for at reisende kan benytte bil til stasjon der det er hensiktsmessig og gjøre det mindre	Bane NOR, kommuner etc.	Bane NOR	K	Reduserer biltrafikk inn i byene.

	attraktivt å bruke bil til stasjonen der det er andre alternativer (tett by). Løsningen må være så enkel at den er tilpasset av-og-til-brukere.				
--	--	--	--	--	--

7. Kunnskap, metoder, verktøy

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Gode reisevanedata	Nye metoder for datainnsamling.	Stat, fylkeskommune, kollektivaktører			Trenger større andel sanntids data og sanntids kundedata
Digitale løsninger for å øke utnyttelsen av infrastruktur	<p>Under pandemien har det vært viktig for kollektiv-selskapene å tilby løsninger som gjør at kunden kunne ta valg om/når de ønsket å reise. Det var: 1. Sanntidsdata som viste om bussen/toget var fullt og man burde vente til neste avgang for å unngå trengsel. 2. Historiske data, som forteller at den enkelte avgangen pleier å være full, så det lønner seg å reise på en annen avgang.</p> <p>Siden de reisende under pandemien foretrakk, og ble anmodet om, å reise når det var lite andre reisende, har dette fungert godt som virkemiddel for å spre trafikken.</p> <p>Denne løsningen bør utvikles videre, slik at man kan utnytte all samferdselsinfrastruktur bedre, alt fra busser, tog, trikker, veier og jernbanestrekninger. Det kan også brukes for å få gods fortere fram – det kan gjøres beregninger om raskeste rute. Mye av slike løsninger finnes allerede, men de bør løftes ut til brukerne og der man oppfordrer brukere av samferdselstjenester til å ta valg om å bruke infrastrukturen på tider det er lav trafikk. Kan kombineres med pris-incentiver.</p>	Stat, fylkeskommune, kollektivaktører	Noe ekstrakostnader, muligens betydelige under oppstart.	K/L	Større nytte av investeringer som er gjort. Kan utsette nye investeringer. Spare investeringskostnader.
Datadrevet kollektivtrafikk	<p>Bedre kunnskap for å kunne fjerne ulønnsomme avganger og gjøre tilbudet fleksibelt og etterspørselsdrevet.</p> <p>I dagens datadrevne økonomi er det i kundegrensesnittet vi kan sikre oss data om kunden og kan kommunisere direkte og</p>	Kollektivselskapene	Utviklingskostnad i det enkelte selskap/bransjen.	K/L	Bedre kundetilpasset kollektivtransport og økt antall kollektivreiser.

	personlig med hver enkelt kunde. For å skape gode kundeopplevelser må kollektivselskapene bygge relasjoner til kundene i det digitale grensesnittet. Dette vil være en forutsetning for å skape innsikt og tilby økt kunde verdi, samtidig som viktige bærekraftshensyn for samfunnet i mye større grad kan adresseres og løses.				
Undersøkelse fjern tog	Bedre kunnskap om effektene i kjølvannet av pandemien på etterspørselen etter lange kollektivreiser (togreiser). Bedre kunnskap om konsekvenser for trafikk selskapenes inntektsutvikling.	Jernbanedirektoratet		K	
Analyse av eventuelt revidert TEN-system Prising av togreiser	Bedre kunnskap om mulig etterspørselsrespons ved en eventuell endring av TEN-system (prissystem for togreiser). Sikre at gjennomgående billetter på strekninger med flere operatører også gjelder rabatterte billetter.	Jernbanedirektoratet		K	
Transportanalyse-verktøy Utvikle metoder og verktøy for transportanalyser	Bedre verktøy og metoder for å estimere respons i markedene av ulike tiltak og virkemidler. Samarbeid for bedre trafikkprognoser i Oslo-området (PROSAM) og liknende initiativer bidrar også her.	NTP-virksomhetene		K	Få inn flere modi etc. For å styrke et helhetlig kollektivtilbud.
Bedre data til nasjonal reiseplanlegger	I dag historiske data- dette må over til sanntidsplattform.				

8. Mobilitetsplanlegging og kampanjer

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Samarbeid og kampanjer for å endre reisevaner	Kampanje i etterkant av pandemien for å få reisende tilbake fra privatbilen. Kommunisere at kollektivtrafikk nå er trygt, faktisk tryggeste måte å reise på Eksempelvis HjemJobbHjem rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren. 627 bedrifter i Rogaland har inngått avtale med HjemJobbHjem.	Fylkeskommunene og relevante samarbeidsparter		K	Kampanjer og samarbeid generelt viktig nå som folk må hentes tilbake fra bil til kollektiv.
Offentlig kampanje for å få alle til å effektivisere egen bilbruk og øke andelen grønne reiser.	Kampanjen kan synliggjøre hva kostnaden med å eie bil er, hva bilbruk koster den enkelte, og hvor mye utslipp man bidrar med. Selv om en kjører elbil selv, vil andre fossile biler slippe ut mye mer om de blir stående/kjørende i kø. Bevisstgjøring av kostnadsbildet kan bevisstgjøre bileiere slik at de ikke anskaffer bil 2, og kanskje også vurderer bil 1 der det er godt kollektivtilbud/delebilløsninger. Bred begrunnelse for kampanjen: -ta vare på kollektivtilbudet -starte en nødvendig omlegging til 0-utslipp -bidra til å løse europeisk/global energikrise -unngå køer slik at vi til sammen reduserer tid til transport	Stat, fylkeskommuner, kommuner, selskaper og interesseorg.	Små	K	Se punktet over.

9. Annet

Tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad (myndighet/selskap/bruker)	I verksettelse K/L*	Virkning på målet
Byvekstavtaler	Partene kan bidra til mer miljøvennlig bytransport og mobilitetsplanlegging.	Partene i byvekstavtalene.	Satt av i NTP	Pågående	Stor virkning på nullvekstmålet og fremkommelighet for kollektivtrafikk.
Tydeligere regulering av bruk av kollektivfelt	På oppdrag fra Samferdselsdepartementet igangsetter Statens vegvesen et arbeid der man skal se på prioritering av kollektivtransport og hvilke kjøretøyer som skal gis tilgang til kollektivfeltene, samt ulike skiltprinsipper etter påske. Arbeidet gjøres i samarbeid med Oslo kommune og Ruter.	Stat/fylkeskommune/kommune		K	Stor virkning på klimamål, og framkommelighet for kollektivtrafikk.
Justere åpningstid skoler/barnehager	Dette fører til mindre rush og bedre utnyttelse av kjøretøyer og sjåførere. Bedre plass på veien og om bord i kollektivtrafikken. Det fører også til bedre arbeidstid for sjåføren, som får lengre skift.	Fylkeskommuner og kommuner	Reduserte kostnader, bedre utnyttelse av ressursene som settes inn.	K	Redusert trafikk i rushtiden.
Mer fleksibelt arbeidsliv (i avtaleverk og individuelt)	Mindre trykk i rushtidene, både på kollektivtrafikk og privatbil. I kollektivtrafikken kan man ta ned antall ekstra kjøretøyer i rush. Frigir også plass på veiene, da det blir færre som reiser på samme tid med privatbil. Det er allerede stor fleksibilitet, men for eksempel kan kjernetid defineres til å gjelde både på kontoret og på hjemmekontor.	Partene i arbeidslivet, den enkelte bedriftsledelse,		K/L	Mindre trykk i rushtidene både på kollektivtrafikk og privatbil. I kollektivtrafikken kan man ta ned kostnadene tilknyttet rush. Kan samtidig gi noe økt bilandel, da det frigir kapasitet på veiene i rush.
Utnytte eksisterende fleksibilitet i	Allerede betydelig fleksibilitet innenfor grensene i arbeidsmiljøloven og i tariffavtalene (f.eks. fleksi- og kjernetid) men kan være en del å hente på kultur/normer for oppmøtetid, møtetidspunkt, hjemmekontor etc. for kontoransatte. Kombinere	Den enkelte bedriftsledelse, topartssamarbeidet, næringsforeninger		K/L	Mindre trykk i rushtidene både på kollektivtrafikk og privatbil. I kollektivtrafikken

arbeidslivet i større grad	hjemmekontor med kontor i samme dag for fleksibelt reisetidspunkt. Oppmuntre til å jobbe delvis hjemmefra hvis det går, og reise utenom rush.				kan man ta ned kostnadene tilknyttet rush. Kan samtidig gi noe økt bilandel, da det frigir kapasitet på veiene i rush.
Lokale arbeidsstasjoner	Hybridløsninger mellom hjemmekontor og hovedarbeidssted slik at den positive effekten av hjemmekontor (reduert pendling) forsterkes.	Stat, fylkeskommuner, kommuner, bedrifter	små	K/L	Mindre trykk i rushtidene.
Bilfritt byliv	Sentrumsområder stenges for gjennomkjøring, slik at kollektiv, gående og syklende får et betydelig fortrinn og bedre miljø/fremkommelighet. Evt. inkl. et ekstra kollektivtilbud som bestillingstransport for enkelte målgrupper.	Stat, fylkeskommuner, kommuner	Svært varierende, vil kunne kreve avbøtende investeringer	K (piloter) L (omlegging)	Øker fremkommeligheten for kollektivtrafikken.
Samkjøring, mer aktiv pilotering	Økt belegg i privatbiler kan redusere høy ressursbruk for å løse rushtidstopper, og evt. erstatte flatedekkende kollektivlinjer med lavt belegg. Må ses i sammenheng med prioritering av 2+/3+, mv.	Stat, fylkeskommuner og kollektivselskaper	Støtte til piloter, brukerfinansiert	K	Mer miljøvennlig transport, men også bedre kapasitetsutnyttelse av veiene og redusert kollektivandel.
Pilotprosjekt for grønne arbeidsreiser	Vise at det er mulig å redusere bilbruken og øke andelen grønne reiser med samlet endring av rammebetingelser. F.eks. P-avgifter, rimelige kollektivbilletter, sykkelordning, stimulere samkjøring.	Fylkeskommuner, kommuner, bedrifter	Små	K	