

Innst. S. nr. 228

(2001-2002)

Innstilling fra samferdselskomiteen om bedre kollektivtransport

St.meld. nr. 26 (2001-2002)

Til Stortinget

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

Regjeringen legger fram en egen stortingsmelding om kollektivtransport, hvor det fremmes tiltak som skal legge grunnlaget for bedre kapasitet, økt frekvens, mer effektiv organisering og prisreduksjoner i kollektivtransporten.

Regjeringens kollektivtransportpolitikk skal legge til rette for et tilbud som er tilpasset brukernes behov, og som skaper et mer effektivt tjenestetilbud.

Bedre kollektivtransport skal tilfredsstillere det grunnleggende reisebehovet til folk flest og bidra til å sikre en miljøvennlig utvikling og velfungerende bysamfunn. Dette skal gjøres gjennom:

- Økt statlig innsats for å bedre kvaliteten i kollektivtransporttilbudet, med vekt på storbyene, der kollektivtransporten har sine største fortrinn og bidrar sterkest til bedre miljø, helse og framkommelighet.
- Bedre organisering og samordning av transportpolitikken som tydeliggjør roller og ansvar.
- Å frigjøre ressurser til bedre kollektivtilbud gjennom økt konkurranse både mellom transportselskaper og om offentlige kontrakter.

Flytransport blir ikke behandlet i meldingen. Det ble våren 2002 lagt fram en egen stortingsproposisjon om tilbudet av rute- og lufthavntjenester i det regionale flyplassnettet, jf. St.prp. nr. 61 (2001-2002).

1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra

Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, vil vise til at meldingen er den første av sitt slag i norsk samferdselspolitikk.

Flertallet slutter seg til målet om at bedre kollektivtransport skal tilfredsstillere det grunnleggende reisebehovet til folk flest og bidra til å sikre en miljøvennlig utvikling og velfungerende bysamfunn.

Flertallet slutter seg til målsettingen om å styrke kollektivtransporten gjennom tiltak som legger grunnlaget for bedre kapasitet, økt frekvens, mer effektiv organisering og prisreduksjoner. Potensialet for forbedring er stort både mht. kapasitet, frekvens, punktlighet, komfort og service. De reisende må ha trygghet for at de kommer fram til oppsatt tid. Potensialet for kollektivtransport er svært forskjellig mellom byområder og tettsteder og distriktene. Samferdselspolitikken må ha én innretning for distriktene og én for byområdene. Satsingen på kollektivtransporten må rettes inn mot byene, der kollektivtransporten bør stå for en høyest mulig andel av transportarbeidet. I distriktene er det viktig med et kollektivtilbud som sikrer at de som ikke har anledning til å bruke personbil, likevel har et transporttilbud

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at gjennom en egen melding rettes fokus på de muligheter og utfordringer en står overfor innen kollektivtransporten. Det legger grunnlag for å utforme en framtidsrettet politikk som bidrar til å styrke kollektivtransporten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at Regjeringen ønsker å oppnå økt kollektivandel gjennom bedre

organisering og samordning og frigjøring av ressurser gjennom økt konkurranse.

Transportmiddelfordeling i byene

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at St.meld. nr. 26 (2001-2002) Om bedre kollektivtransport og St.meld. nr. 23 (2002-2003) Bedre miljø i byer og tettsteder slår fast at det er et mål å øke andelen reiser med kollektivtransport og redusere andelen reiser med bil i byområdene. For å oppnå dette må kollektivtransport være et reelt alternativ til bil. Det innebærer at kvaliteten på kollektivtilbudet må bli bedre. For å kunne definere hensiktsmessig standardkrav, kan det være nyttig å fastsette hvilke mål kollektivtransporten skal oppnå.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at erfaringene fra byer som har satset aktivt på å prioritere gang-, sykkel- og kollektivtrafikk framfor bil, viser at bilandelen på reiser kan reduseres til 30-40 pst., mens kollektivandelen kan økes til 15-35 pst. og andelen som går og sykler kan økes til 25-50 pst. Erfaringsmessig vil større byer ha høyere kollektivandel enn mindre byer, mens andelen som går og sykler er høyest i mindre byer. Bilandelen synes ikke på samme måte å variere i forhold til bystørrelse, men varierer først og fremst i forhold til byform, befolkningstetthet og vegnett.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"For satsingen på kollektivtrafikk i byområdene legges følgende målsettinger for transportmiddelfordelingen til grunn:

1. Andelen reiser foretatt med bil må ikke overskride 40 pst.
2. Andelen reiser foretatt kollektiv bør være mellom 15-35 pst.
3. Andelen reiser foretatt med sykkel eller gang bør være mellom 25-50 pst."

Transport og miljø

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at transportsektoren bidrar til betydelige miljøproblemer i form av blant annet utslipp av klimagasser, støy og utslipp som gir betydelige lokale miljøproblemer. Det er derfor et viktig mål å legge til rette for at en størst mulig del av transportarbeidet kan gjennomføres med miljøvennlige transportmidler, herunder kollektivtransport. Flertallet viser til at Stortinget har til behandling både St.meld. nr. 54 (2000-2001) Norsk klimapolitikk, St.meld. nr. 15 (2001-2002). Tilleggsmelding til St.meld. nr. 54 (2000-2001) og St.meld. nr. 23 (2001-2002) Om bedre miljø i by- og tettsteder. Stortinget vil ved behandlingen av disse sakene trekke opp viktige målsettinger for utviklingen av klimapolitikken og

miljøpolitikken for byer og tettsteder. Et godt kollektivtilbud som bidrar til at en større andel reiser med kollektive, miljøvennlige transportmidler i stedet for å bruke personbil, er viktig både for å redusere klimautslippene og for å bedre bymiljøet.

Flertallet viser til merknader ved behandlingen av Klimameldingen, jf. St.meld. nr. 54 (2000-2001) og St.meld. nr. 15. (2001-2002). Tillegg til St.meld. nr. 54 (2000-2001).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen i St.meld. nr. 15 (2001-2002). Tilleggsmelding til St.meld. nr. 54 (2000-2001) Norsk klimapolitikk understreker at samferdselspolitikken effektivt skal bidra til å redusere klimagassutslippene fra sektoren, og at CO₂-avgiften vil fortsatt være det viktigste virkemidlet for å begrense klimagassutslipp fra sektoren.

Disse medlemmer har merket seg at framskrivninger gjort av Statens Forurensningstilsyn viser at utslippene fra samferdselssektoren vil fortsette å øke.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Morten Ørsal Johansen og Kenneth Svendsen, er bekymret over kollektivtrafikken når det gjelder støyutslipp til luft i byer og tettsteder. Mens personbilene gjennom 30 år er blitt mer og mer stillegående og mindre energikrevende, er busser, tog og annen skinnegående transport blitt "verstinger" når det gjelder støy og dieseleksos.

En buss bruker iht. Oslo Sporveiers årsrapport for 2000 gjennomsnittlig 3 liter diesel pr. 10 km, altså 4-6 ganger så mye som en personbil.

De mest trafikkerte strekningene er allerede bygget ut med kollektive transporttilbud. En utvidelse av dette vil måtte skje på ruter og tidspunkter hvor passasjergrunnlaget er mindre. En utvidet bruk av busser med 5-10 passasjerer i hver representerer på denne måten ingen miljøgevinst, kanskje snarere tvert imot.

Disse medlemmer registrerer at personbiler om ikke lenge vil bli praktisk talt uten utslippsproblem, og svært støysvake. Dette, sammen med det faktum at de fleste foretrekker å bruke bil til de fleste private transportoppdrag, gjør at disse medlemmer ikke ser noen grunn til å forsøke å begrense bilbruken, verken i eller utenfor tettbygd strøk.

Disse medlemmer vil i stedet gjøre det mer lett-vint å bruke bil, og arbeide for videreutvikling av veg-anlegg og parkeringskapasitet også i tettbygd strøk. Dette er i tråd med praksis i de aller fleste andre land.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at Norge har vedtatt å implementere ny EU-lovgivning som omfatter skjerpede krav til luftkvalitet. Den nye EU-lovgivningen om luftkvalitet er bygget opp med et rammedirektiv (Direktiv 96/62/EF), som gir føringer for hvordan medlemsstatene skal legge opp

arbeidet med luftkvalitet. Rammedirektivet inneholder ikke konkrete grenseverdier for noe stoff, men angir kommisjonens arbeidsplan for 14 stoffer som det skal fastsettes konkrete grenseverdier og krav for. Disse konkrete kravene vedtas i form av såkalte datterdirektiver til rammedirektivet. Det første datterdirektivet (Direktiv 1999/30/EF) med grenseverdier for svevestøv (PM_{10}), nitrogenoksider (NO og NO_2), svoveldioksid (SO_2) og bly (Pb) skal implementeres i Norge snarest etter at det er formelt godkjent som en del av EØS-avtalen, noe som er ventet å skje inneværende år. Det andre datterdirektivet med grenseverdier for benzen (C_6H_6) og karbonmonoksid (CO) (Direktiv 2000/69/EF) skal i utgangspunktet være implementert innen 13. desember 2002.

Disse medlemmer har merket seg at hensikten med direktivene er å redusere omfanget av skader på helse og miljø. For å oppnå dette settes felles obligatoriske minstekrav til luftkvalitet. Disse medlemmer har merket seg at landene kan gå lenger enn minstekravene. Videre er det i egne direktiver på fellesskapsnivå stilt krav til kjøretøy og drivstoff som skal bidra til å nå luftkvalitetskravene. Dette er regelverk som må samordnes av hensyn til den frie flyten av varer i det indre marked. Landene er stilt fritt mht. øvrige nasjonale tiltak og virkemidler.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti er kjent med at SFT er i ferd med å revidere forskriften om lokal luftforurensning slik at grenseverdiene skal komme i tråd med grenseverdiene i den nye EU-lovgivningen. Disse medlemmer vil understreke at dette er minimumsverdier og at medlemslandene står fritt til å innføre strengere grenser. Statens Forurensningstilsyn (SFT) har laget luftkvalitetskriterier basert på vurdering av mulig helseskade. Disse medlemmer mener miljø- og helsefaglige kriterier må ligge til grunn når luftkvalitetsforskriften skal revideres. Det er meget uheldig at myndighetene tillater eksponering i forhold til luftforurensning som etter faglige vurderinger kan medføre helseskade.

Disse medlemmer har registrert at det er vanskelig å stanse prosjekter som vil bidra til å øke luftforurensningen i et område som allerede er tungt belastet eller nærmer seg tiltaksgrensene for dårlig luftkvalitet. Disse medlemmer mener det er viktig at myndighetene i utarbeidelsen av de nye forskriftene gjør det klart at nye prosjekter/tiltak som medfører økt luftforurensning i områder som overskrider SFT sine kriterier for helseskadelig luftforurensning, ikke kan gjennomføres uten forutgående konsekvensutredning. Viser konsekvensutredningen at prosjektet/tiltaket medfører økt belastning, kan det kun gjennomføres hvis det samtidig gjennomføres avbøtende tiltak som fullt ut kompensere de negative konsekvensene.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge helse- og miljøfaglige kriterier til grunn for revideringen av luftkvalitetsforskriftene. De nye forskriftene må også inneholde krav om at alle nye prosjekter/tiltak som vil øke luftforurensningen i allerede belastede områder, ikke kan gjennomføres uten kompensierende tiltak."

Disse medlemmer har registrert at de samlede utslippene av drivhusgasser i Norge økte gjennom størstedelen av 1990-tallet, og forventes å øke med om lag 24 pst. fra 1990 til 2010 dersom ikke nye tiltak iverksettes. Den forventede økningen skyldes i hovedsak økte CO_2 -utslipp fra petroleumsvirksomhet, mobile kilder og fyring.

Disse medlemmer vil understreke at samferdselssektoren (inkludert sjøtransport) bidrar totalt med 24 pst. av klimagassutslippene i Norge. Vegtrafikken står for 18 pst. Utslippene fra sektoren og fra vegtrafikken har i perioden 1990-2000 hatt en årlig vekst på 1,7 pst. Økningen skyldes trafikkvekst, større og tyngre biler og økte utslipp av lystgass som følge av bruk av katalysator. Utviklingen fremover vil avhenge av i hvor stor grad trafikkveksten kan dempes, av fordelingen mellom ulike transportmidler og av hvordan utviklingen i kjøretøyparken blir videre.

Disse medlemmer vil understreke at klimautslippene pr personkm varierer mye mellom de forskjellige transportformene. Gjennomsnittlig vil en personkm reist med personbil kreve 3,5 ganger så mye energi som en personkm reist med tog. Energiforbruk og klimautslipp pr personkm fordeler seg som vist i tabellen nedenfor.

Energiforbruk og klimautslipp pr personkm. 1998.
SSB Rapporter 2001/16

Transportmiddel:	KWh/ personkm	Kg CO_2 / personkm
Jernbane (el)	0,12	0
Rutebil	0,24	0,06
Jernbane (diesel)	0,25	0,07
Hurtigruta	0,36	0,10
Motorsykkel	0,37	0,10
Personbil	0,42	0,11
Bilferjer	0,45	0,12
Fly	0,83	0,22
Lokale rutebåter	1,98	0,53

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen ikke har gjennomført analyser som viser at satsingen på kollektivtrafikk som beskrives i meldingen, vil føre til at klimautslippene fra samferdselssektoren effektivt reduseres.

Disse medlemmer vil framheve at overgang fra personbil og flytrafikk til bane og buss medfører store gevinster i form av reduserte klimagassutslipp. I St.meld. nr. 15 (2001-2002), Tilleggsmelding til St.meld. nr. 54 (2000-2001) Norsk klimapolitikk,

understreker også Regjeringen at satsing på kollektivtransport er et viktig tiltak for å redusere klimautslippene fra samferdselssektoren.

Disse medlemmer vil også peke på at innblanding av biodrivstoff vil bidra til å redusere klimagassutslippene fra samferdselssektoren. Et krav om innblanding av 5 pst. innblanding av biodrivstoff innen 2010 i vegtrafikken vil redusere utslippene av den farlige klimagassen CO₂ med 490 000 tonn, noe som tilsvarer i underkant av 1 pst. av de totale norske klimagassutslipp. (Dokument nr. 8:56 (2001-2002) Om bruk av biodrivstoff for å redusere utslippene av farlige klimagasser fra transportsektoren.)

For at klimautslippene i samferdselssektoren skal kunne reduseres effektivt kreves det at:

- areal- og transportplanlegging legges opp for å redusere det samlede transportarbeidet og veksten i dette.
- energieffektive transportmidler som bidrar med lave eller ingen klimautslipp, prioriteres foran mer forurensende transportformer. Dette innebærer en langt sterkere satsing på jernbane, bybaner og gang og sykkelveger.
- det utvikles og tas i bruk drivstoff som ikke innebærer utslipp av klimagasser, for eksempel biodrivstoff.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 komme tilbake med en plan for hvordan klimautslippene fra samferdselssektoren effektivt kan reduseres."

Flytransport

Komiteen har merket seg at flytransport ikke blir behandlet i meldingen og at Regjeringen har lagt fram St.prp. nr. 61 (2001-2001) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnettet. Komiteen vil understreke at de regionale flyrutene er av avgjørende betydning for distriktene ved at de reduserer avstandsulemper i områder som ellers på grunn av topografi og liten befolkningstetthet har et begrenset tilbud av kollektive reisemidler.

2. DAGENS KOLLEKTIVTRANSPORT

2.1 Sammendrag

Kollektivtransportens utvikling

Kollektivtransport omfatter persontransport med buss, tog, trikk, T-bane, hurtigbåt, ferje, fly og drosje. Det foretas i dag mer enn fire ganger så mange motoriserte reiser som i 1960. Befolkningens tilgang til personbil blir stadig bedre, og i dag foregår rundt 80 pst. av de motoriserte reisene med personbil.

De kollektive transportmidlenes andel av transportmarkedet er betydelig redusert som følge av den markante veksten i transportomfanget og økt bruk av personbil. Antallet reiser med tog, trikk og buss har holdt seg relativt stabilt siden 1960-årene. I 2000 utgjorde kollektivtransporten, flyreiser unntatt, om lag 15 pst. av den samlede innenlandske persontransporten.

Fra midten av 1990-tallet har antall kollektivreiser igjen økt, etter nedgang siden midten av 1980-tallet. En mer offensiv satsing på kollektivtransport, særlig i enkelte storbyer, har bidratt til denne utviklingen. Kollektivtransportens markedsandel er den samme som for 15 år siden.

Ansvarsfordeling

Ansvar for lokal kollektivtransport er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune.

Staten har det overordnede ansvaret for den samlede transportpolitikken, herunder å utvikle og fastsette rammebetingelser for kollektivtransporten. Innen kollektivtransporten har staten et særskilt ansvar for jernbanens infrastruktur, kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester fra jernbane, luftfart og hurtigruta, og infrastrukturtiltak på riksvegnettet for kollektivtransport (buss).

Fylkeskommunene har ansvar for kjøp av lokale transporttjenester unntatt jernbane. Fylkeskommunene har også ansvar for infrastrukturtiltak på fylkesvegnettet og for prioritering av kollektivtransport i fylkesplanleggingen.

Kommunens ansvar for kollektivtransport er særlig knyttet til arealplanlegging, parkeringspolitikk og trafikkregulering.

Finansiering

De samlede offentlige bevilgninger til kollektivtransport i 2002 vil beløpe seg til nærmere 11,5 mrd. kroner.

Målt i faste priser er det fylkeskommunale tilskuddet til drift av lokal kollektivtransport (buss, trikk, T-bane, hurtigbåt og fylkesveggerferje) på om lag samme nivå i dag som for 15 år siden. Tilskuddsandelen til lokal rutedrift sett under ett var i overkant av 40 pst. av brutto kostnader i 2000.

Samtidig viser undersøkelser av de sju største byområdene en reduksjon i tilskuddene fra fylkeskommunene med 42 pst. i perioden 1986-1999. Utviklingen tyder på at det lokale kollektivtilbudet stadig drives mer kostnadseffektivt i byområdene. Dette innebærer imidlertid ikke nødvendigvis at kollektivtilbudet er samfunnsøkonomisk mer optimalt.

2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg Regjeringens omtale av kollektivtransportens utvikling. Kollektivtransportens markedsandel er betydelig redusert som følge av stor vekst i transportomfang og økt bruk av personbil. 80 pst. av motoriserte reiser går med person-

bil. Antall jernbanepassasjerer har økt med 49 pst. siste 15 år. Samtidig har øvrig kollektivtransport, ekskl. lufttransport, omtrent samme passasjerantall, mens antall reiser med personbil har vokst med 74 pst. En målsetting om at en større andel av reisene skal skje med kollektive transportmidler krever tiltak som utvider kapasiteten i kollektivtilbudet og som demper veksten i personbiltrafikken. I de siste årene har det vært en vesentlig forbedring. Dette skyldes hovedsakelig satsing på kollektivtransport i storbyene.

Flertallet har merket seg at det samlede fylkeskommunale tilskuddet til drift av lokal kollektivtransport i dag er på om lag samme nivå som for 15 år tilbake, men at tilskuddet til drift i de 7 største byområdene er redusert vesentlig. Flertallet har merket seg at etter 1990 har flere byer oppnådd en økning i antall kollektivreiser pr. innbygger, men at Tromsø, Bergen og til dels Trondheim, som har hatt de laveste tilskuddssatsene, har hatt fortsatt nedgang. Flertallet har også merket seg at Kristiansand og Stavanger har hatt den mest markante økningen i antall reisende pr. innbygger og at disse byene jevnt over har hatt økte tilskudd etter 1986.

Flertallet slutter seg til at satsingen på kollektivtransport i byområdene må styrkes kraftig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det offentlige støttenivået til kollektivtransporten ligger på Europas bunnskipt. En EU-studie som tar for seg 140 europeiske byer viser en gjennomsnittlig tilskuddsandel for busstransport på 49 pst. og for transport på bane, inkludert metrosystemer og trikk på 63 pst. Kollektivmeldingen redegjør for at tilskuddsanden for Oslo var i 1997 på 31 pst. og for Bergen 8 pst.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen i kollektivmeldingen viser til at kollektivselskapenes kostnader pr. vognkm sank fram til 1995, for så å flate ut. Dette indikerer at hovedtyngden av effektiviseringspotensialet er tatt ut. Reduksjonene i tilskuddene til den lokale kollektivtransporten har ført til at nødvendig vedlikehold og reinvesteringer er skjøvet ut i tid.

Disse medlemmer mener det er avgjørende at kollektivtransporten får rammebetingelser som er stabile og forutsigbare.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å ta i bruk et bedre system for kompensasjon for offentlig pålegg vedrørende sikkerhetskrav på hurtigbåter/ferger, innføring av ungdomskort/studentrabatt o.l.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det offentlige årlig bevilger nærmere 11,5 mrd. kroner til kollektivtransport. Disse medlemmer mener dette først og fremst skyldes det nærmest totale fravær av konkurranse mellom transportselskapene. Dette er en villet situasjon hvor det offentlige, enten gjennom fylkeskommuner eller stat har fremelsket monopoltilstander. Dette har skjedd

enten ved at busselskaper har hatt enerett til transport, eller slik som NSB som til nå har hatt monopol på transport av passasjerer på linjenettet.

Disse medlemmer er overbevist om at hvis det offentlige hadde brukt konkurranse som virkemiddel, ville tilbudet og kostnadene både for det offentlige og for den reisende vært langt lavere. Disse medlemmer legger derfor til grunn at Regjeringen i langt større utstrekning vil bruke konkurranse som virkemiddel for å oppnå prisreduksjoner og fremme et bedre tilbud. Fri etableringsrett og konkurranse for busselskaper vil være et riktig skritt, samt at det innføres konkurranse på jernbanenettets skinngang. Det er etter disse medlemmers mening ikke et problem at trafikken med personbil har økt i og rundt byene, det er snarere et problem at det offentlige ikke har lagt til rette med et vegsystem som har vært dimensjonert til å ta unna denne trafikken, og at det ikke har vært etablert nok parkeringsplasser.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at på nittitallet kuttet stortingsflertallet årlig en del av rammeoverføringene til fylkene ut fra forventet effektivisering av organisering av kollektivtilbudet. En eventuell inntjening ved effektivisering burde vært nyttet til å bygge ut tilbudet, til å holde lavere prisnivå osv. Resultatet av innstrammingspolitikken har blitt dyrere og dårligere kollektivtilbud. Til tross for ønske om å styrke kollektivtilbudet er de dårlige resultatene en konsekvens av en villet politikk.

Disse medlemmer mener at for å nå målene om en bedre og billigere kollektivtransport vil en tilskuddsandel på 50 pst. være naturlig.

3. KOLLEKTIVTRANSPORT I EN HELHETLIG TRANSPORTPOLITIKK

3.1 Sammendrag

Utfordringer

Gode og raske kollektivtransporttilbud internt i regioner og mellom landsdeler bidrar til å binde sammen distriktene med regionale sentra og til å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Fly, ekspressbuss og jernbane vil ha en særlig viktig funksjon både i slik transport og i langdistanse kollektivtransport mellom landsdelene.

Langdistanse kollektivtransport er i dag i stor grad drevet på kommersiell basis, dvs. uten driftstilskudd fra det offentlige. Regjeringen vil føre en politikk som sikrer en velfungerende infrastruktur, samt gode og forutsigbare rammebetingelser for transportørene, slik at dagens langdistanse kollektive transporttilbud kan opprettholdes og videreutvikles. Dette gjelder både for fly, jernbane og ekspressbuss.

I tillegg til å tilrettelegge infrastrukturen kjøper staten bedriftsøkonomisk ulønnsomme regionale transporttjenester på jernbane, regionale flyruter og riksvegferjer.

Regjeringen vil videreføre og utvikle den offentlige innsatsen innen infrastruktur og kjøp av tjenester i den regionale kollektivtransporten. Regjeringen vil videre legge opp til en politikk som videreutvikler det kommersielle ekspressbusstilbudet. Dette vil være et viktig bidrag til å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i alle deler av landet.

I områder med spredt bosetting vil personbilen fortsatt stå for den betydeligste delen av det lokale transportarbeidet. Dette betyr at det fortsatt er nødvendig å styrke satsingen på vegutbygging i distriktene, for å bedre framkommeligheten for befolkningen og næringsliv.

Det lokale kollektivtilbudet i disse områdene vil bl.a. være bygd opp rundt den lovpålagte skoletransporten og være et minste transporttilbud til den delen av befolkningen som ikke disponerer personbil.

I kystdistriktene spiller lokal kollektivtransport med hurtigbåt og ferje en rolle utover dette, ikke minst i områder uten fast vegforbindelse. For disse områdene må det gjennom fylkeskommunalt og statlig engasjement sikres gode transportløsninger som er tjenlige for næringsliv og lokalsamfunn.

Utviklingen i transportsektoren må skje innenfor rammen av en helhetlig miljøpolitikk. Kollektivtransport er et egnet virkemiddel for å nå miljøvernpolitiske mål bl.a. ved å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren.

Økt bruk av kollektivtransport kan også bedre framkommeligheten, og er en viktig forutsetning for velfungerende bysamfunn.

I tillegg til prioritering av infrastrukturtiltak som bl.a. kollektivfelt, vil prioritering av kollektivtransport i forhold til annen transport på veg, eksempelvis i lyskryss, bidra til å bedre framkommeligheten for kollektive transportmidler.

For å oppnå miljøgevinst må det sikres bedre samordning av kollektivtransporten og andre deler av det lokale transportsystemet. Det må også legges til rette for trafikkregulerende tiltak.

Innbyggertallet i byområdene øker raskere enn den generelle befolkningsøkningen, og framskrivninger gjennomført av Statistisk sentralbyrå (SSB) tyder på at denne utviklingen vil fortsette.

Undersøkelser i byområdene viser at en bedring av kvaliteten på kollektivtilbudet har større positiv effekt på etterspørselen etter kollektivtransport enn en reduksjon i kollektivtakstene, mens en økning i bensinprisen har relativt liten effekt på etterspørselen etter kollektivtransport. Kollektivtransportens rutetilbud, frekvens, kapasitet og kvalitet vil ha større betydning for valg av transportmiddel enn billettpris.

Det vil være store lokale variasjoner mht. hvordan bruken av kollektivtransport påvirkes av ulike tiltak, også fordi trafikantenes reisemønster blir stadig mer differensiert. Dette understreker viktigheten av nært kjennskap til markedet i utformingen av kollektivtilbudet.

Samfunnets kostnader knyttet til bilkjøring er spesielt høye for kjøring i byområdene. Det er her trafikkregulerende tiltak er mest aktuelt lokalt. Denne typen tiltak må bygge på lokale initiativ.

Regjeringens mål

Et overordnet mål for Regjeringen er å sikre verdiskaping og velferd i vid forstand. Et velfungerende transportsystem i alle deler av landet er av avgjørende betydning for å nå disse målene.

Regjeringen vil søke å tilfredsstille det grunnleggende reisebehovet for alle grupper i befolkningen og bidra til å nå distriktpolitiske mål. Dette skal oppnås gjennom å styrke innsatsen på veg i distriktene, og gjennom å videreutvikle gode og raske kollektivtransporttilbud internt i regioner og mellom landsdelene.

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten som virkemiddel for å oppnå god framkommelighet over hele landet, bedre miljø samt velfungerende og trivelige bysamfunn.

Regjeringen legger vekt på en samfunnsøkonomisk rasjonell bruk av ressursene som tilføres kollektivtransporten, og vil prioritere tiltak som motiverer operatørene til en mest mulig effektiv drift og til å gi transportbrukerne et mest mulig attraktivt tilbud.

I byområdene er det først og fremst viktig å sikre gode alternativer til bruk av privatbil for å redusere trafikkmengden og de ulempene biltrafikken skaper for miljø, helse og arealbruk. Et velfungerende kollektivtilbud i byområdene gir mindre køer, bedre framkommelighet for næringslivets transporter og reduserer behovet for nye veginvesteringer.

Regjeringen vil styrke innsatsen rettet mot utviklingen av en helhetlig transportpolitikk i byområdene, der ressurser og virkemidler ses i sammenheng på tvers av forvaltningsnivåene.

Regjeringens mål i de største byområdene er å forsterke en positiv trend med økte markedsandeler for kollektivtransporten i forhold til personbil, samtidig som veksten i transportbehovet begrenses.

I større byområder må lokale trafikkregulerende tiltak kombineres med styrket kapasitet og kvalitet for kollektivtransporten. Bedre kapasitet, økt frekvens og bedre punktlighet er de viktigste tiltakene for å møte brukernes behov.

Det er behov for økte og mer målrettede tilskudd til kollektivtransporten i de største byområdene, samtidig som det lokale ansvaret ivaretas.

Ressursinnsatsen til kollektivtransport må innrettes på en måte som understøtter de forskjellige kollektive transportmidlenes konkurransefortrinn.

Det må tas i bruk markedsløsninger og kontraktsformer som gir trafikkelskapene incentiver til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt. Samtidig må langsiktige og forutsigbare rammebetingelser for operatørene sikres.

3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at innbyggertallet i byområdene vokser raskere enn den generelle befolkningsveksten. Befolkningsveksten fører til økte miljø- og køproblemer relatert til transport i byområdene. Kollektivtransportens rolle i framtidens samferdselsløsninger vil derfor bli enda viktigere enn i dag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, slutter seg til at hovedsatsingen på å styrke kollektivtransporten skal skje i byområdene. Dette vil spesielt dreie seg om Oslo og Akershus, Drammen, Nedre Glomma-regionen, Grenland, Kristiansand, Nord-Jæren, Bergen, Trondheim og Tromsø.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at satsingen på kollektivtrafikk i hovedsak skal skje i Oslo/Akershus, Nord-Jæren, Bergen og Trondheim og i andre byer og byområder som velger å ta i bruk bilbegrensende virkemidler. Med bilbegrensende virkemidler menes for eksempel samordnet areal- og transportplanlegging, vegprising og parkeringsrestriksjoner.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at både rutetilbud, kollektivtakster og bensinpriser er relevante forklaringsfaktorer i tilknytning til utviklingen i etterspørselen etter kollektivtransport i byområdene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at bedring av tilbudet gjennom økt antall vognkilometer har en større effekt enn takstreduksjoner, som igjen har større effekt enn økt bensinpris.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til at en i første omgang vil prioritere tilskudd for å bedre omfanget og kvaliteten på tilbudet, samt prisreduksjon for studenter og skoleelever. I neste omgang vil prisreduksjon for øvrige reisende bli tilgodesett.

Flertallet har merket seg at biltrafikanterne, i henhold til TØI-rapport 307/1995, prioriterer reisetid og komfort høyere enn lave billettpriser. Flertallet vil imidlertid også understreke at kollektivtakstene har økt vesentlig siden 1995, også målt i forhold til bruk av personbil.

Flertallet vil understreke kollektivtransportens viktige rolle for bedre luftkvalitet i byområder. Et godt kollektivtilbud er avgjørende for å unngå økte utslipp fra personbiltrafikken. Skinnegående transport har null utslipp som påvirker luftkvaliteten lokalt, og er derfor det beste alternativet. Flertallet har merket seg Regjeringen omtale av avgasskrav til busser. Av hen-

syn til bymiljøet er det viktig at det settes inn tiltak og gis incentiver slik at ny og stadig bedre teknologi utvikles og tas i bruk. Flertallet viser i denne sammenheng også til energi- og miljøkomiteens innstilling til St.meld. nr. 23 (2001-2002) Om bedre miljø i by- og tettsteder.

Flertallet slutter seg til Regjeringens vurdering av at et samfunnsøkonomisk lønnsomt kollektivtransporttilbud ikke alltid vil være bedriftsøkonomisk lønnsomt. Jo høyere passasjergrunnlaget er, jo mer lønnsomt er det å satse på kollektivtransport. Miljø og framkommelighet i byområdene gjør det viktig å redusere biltrafikken, særlig i rushtrafikken. Flertallet er enig at i lave priser er viktig for at kollektivtransporten skal kunne trekke til seg reisende som ellers ville brukt personbil, og at dette tilsier offentlige tilskudd til driften av kollektivtransporten i byene. Hvordan tilbudet og tilskuddsordningen utformes er avgjørende for at økte offentlige tilskudd skal gi et bedre kollektivtilbud.

Flertallet vil peke på at det må utvikles et kollektivtilbud som er dimensjonert til å utgjøre et reelt alternativ til personbilbruk. Dette krever blant annet høy frekvens, god framkommelighet, punktlighet og kortere reisetid. En samordnet og helhetlig transportpolitikk for byområdene må ta hensyn til at vegtrafikken påfører samfunnet en rekke kostnader som trafikantene ikke har egne økonomiske motiver for å ta hensyn til, bl.a. miljøkostnader, køkostnader og arealkostnader. Kostnadene varierer med hvor og når kjøringen skjer. Større kollektivandel i byområder gir bedre plass for næringslivets transport og legger til rette for økt verdiskapning. Behovet for veginvesteringer reduseres. Målet må være en miljøvennlig transportpolitikk som er mest mulig ressurseffektiv totalt sett. Flertallet slutter seg til at tids- og stedsavhengige problemer må løses ved bruk av virkemidler som er tilpasset den lokale situasjonen. Flertallet er enig i at det er flere fordeler enn ulemper knyttet til kombinasjon av lokale trafikkregulerende tiltak og økt satsing på kollektivtransport.

Flertallet slutter seg til at den statlige innsatsen må kombineres med lokale virkemidler som kan påvirke transportmiddelfordelingen og styre etterspørselen etter transport.

Flertallet er enig i at det er viktig med en samfunnsøkonomisk rasjonell bruk av ressursene som tilføres transportsektoren. Flertallet slutter seg til at tiltak som motiverer operatørene til mest mulig effektiv drift og til å gi transportbrukerne et mest mulig attraktivt tilbud skal prioriteres.

Flertallet mener det er nødvendig med en samferdselspolitikk for byene og bynære strøk og en samferdselspolitikk for distriktene. I byene vil kollektivtilbudet kunne utgjøre et tilfredsstillende alternativ til privatbil for mange. I distriktene vil trafikkgrunnlaget ofte være for lavt til at kollektivtilbudet kan utgjøre et fullgodt alternativ til privatbil. Likevel må kollektivtilbudet også i distriktene sikre et tilbud til dem som ikke har mulighet for å bruke personbil. Skoleskyss og et

minimumstilbud, samt et bedre tilbud på de mest trafikkerte strekningene, blant annet gjennom utvidet adgang til ekspressbussruter, vil være viktige elementer i kollektivtilbudet i distriktene.

Et viktig mål for samferdselspolitikken er å redusere avstandsurempene for distriktene. Samferdselspolitikken har en viktig rolle i distriktspolitikken og er avgjørende for å kunne opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønstre. God infrastruktur er også avgjørende for næringslivet i distriktene. Det er nødvendig å satse både på bedre kollektivtransport i byer og byområder og på bedre infrastruktur i distriktene. Kollektivsatsingen i byområdene må i første rekke innebære en satsing på kollektive transportformer framfor fortsatt vekst i biltrafikken i byene. I distriktene er store deler av vegnettet preget av dårlig standard og flaskehals. På flere strekninger er ferjetilbudet for dårlig, med for dårlig kapasitet, for få avganger og for lang tid fra siste avgang om kvelden til første avgang neste morgen. I noen områder er også rasfare et vesentlig problem. En helhetlig samferdselspolitikk må innebære å bedre infrastrukturen i distriktene, samtidig som en satser på og utnytter kollektivtransportens fortrinn i byene og byområdene. For distriktene er også videre utvikling av ekspressbussrutene viktig. Ekspressbussene har gitt et bedre og til dels helt nytt og etterlengtet kollektivtilbud til innbyggerne på mange strekninger.

Flertallet vil understreke betydningen av kollektivtilbudet i kystområdene hvor både ferjer og hurtigbåter er en viktig del av infrastrukturen og grunnleggene for næringsliv og lokalsamfunn. Spesielt viktig er ferje- og hurtigbåttilbudet for vegløse lokalsamfunn. Flertallet mener det er viktig at det arbeides videre med å sikre utvikling og bruk av miljøvennlig teknologi i ferjer og hurtigbåter. Flertallet viser i denne sammenheng til merknader i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) vedrørende gassferjer.

Flertallet viser til det pågående arbeid med revidering av Nasjonal transportplan, og ber Regjeringen legge vekt på å integrere kollektivtransporten på en tilfredsstillende måte i dette arbeidet.

Flertallet støtter Regjeringens innretning av den økte satsingen mot byer og bynære områder. Flertallet mener det er behov for et krafttak for å utvikle kollektivtransporten til et mer attraktivt alternativ til bilen i byer og bynære områder. Disse medlemmer forutsetter imidlertid at satsingen ikke går på bekostning av de satsinger for samferdsel i distriktene som er vedtatt i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at innbyggertallet i byområdene vokser raskere enn den generelle befolkningsveksten. På grunn av manglende vegutbygging over mange år fører dette nå til økte miljø- og kjøproblemer relatert til transport i byområder. På grunn av den feilslåtte kollektivpolitikken som har vært ført i flere år, med blant annet totalt fravær av konkurranse innen kollektiv persontransport har utfordringene tårnet seg opp. Det vil

derfor i fremtiden bli enda viktigere å bevilge mer penger til vegbygging, og legge til rette for mer konkurranse mellom transportselskapene.

Disse medlemmer finner det underlig at støy fra jernbane og sporveier i liten grad er omtalt, samtidig som positive sider ved andre utslipp krediteres denne formen for transport. Disse medlemmer finner at jernbane og sporveier er lite effektive transportformer, både med hensyn til kostnader og fleksibilitet. Disse medlemmer er enige i at det skal stilles strenge avgasskrav til busser, men etterlyser de samme krav til støy fra sporveier og jernbane.

Disse medlemmer er enige med Regjeringen i at det må settes inn tiltak for å oppnå høy frekvens, god framkommelighet, punktlighet og kortere reisetid, men er skuffet over at Regjeringen vil fortsette en politikk som i realiteten beholder monopol for trafikkelskapene i landet. Et viktig skritt for å fjerne dette monopol ville være å fjerne behovsprøving og konsesjoner for bussdrift.

Et viktig mål for disse medlemmer har lenge vært å redusere avstandskostnadene for distriktene. Fremskrittspartiet har derfor gjennom flere år foreslått å redusere bensin- og dieselavgiften kraftig, Fremskrittspartiet har også foreslått betydelig økning av bevilgning til vegbygging. Dette ville kommet både personer i distriktsnorge og i større sentra til gode, og ville vært en betydelig bidragsyter til å senke avstandskostnadene. Også større bevilgninger til rassikring har vært viktig for Fremskrittspartiet uten at dette har fått flertall på Stortinget. Konkurranse innenfor ferjetrafikken har vært fraværende gjennom mange år. Etter budsjettforliket mellom Fremskrittspartiet og Regjeringspartiene høsten 2001 for budsjettåret 2002 er det nå åpnet for konkurranse om ferjedrift. Det er disse medlemmers håp at Regjeringen vil legge til rette for et gjennomgående prinsipp om at alle ferjeruter skal ut på anbud slik at priser og service bedres.

Ekspressbussene har over lang tid vært motarbeidet av flertallet på Stortinget, med blant annet stadige nedskjæringer på tilbakeføring av deler av innbetalt dieselavgift. Dette har ført til dyrere billetter. Bakgrunnen for dette har vært konkurransen og trusselen ekspressbussen har vært for jernbanen. Det offentlige har med andre ord lagt hindringer i veien for konkurranse, noe som har ført til et dårligere kollektivtilbud for befolkningen.

Sykkel

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at for bymiljøet er det viktig at antall reisende med kollektive transportmidler økes slik at personbiltrafikken reduseres. Derfor er det også et mål at flere velger å gå eller sykle. Flertallet viser i den sammenheng til at det skal utarbeides en nasjonal sykkelstrategi i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015, med det formål å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. En viktig målsetting for denne strategien bør være å etablere

sammenhengende sykkelvegnett av sykkelveger og sykkelfelt i alle byer og tettsteder. Flertallet mener det er viktig at Regjeringen i denne sammenheng også vurderer endringer i trafikkreglene, med tanke på økt framkommelighet for syklistene, redusert risiko for ulykker og større forståelse for trafikkreglene blant trafikantene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er viktig at det legges til rette for at syklistene kan ferdes på en sikker måte i trafikken. Det er for disse medlemmer viktig at det legges til rette for at de som ønsker det kan bruke sykkel og kan gjøre dette med redusert risiko for ulykker, og at det etableres sammenhengende sykkelvegnett av sykkelveger og sykkelfelt i alle byer og tettsteder.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på sammenhengen mellom sykkel og kollektivtrafikk: Sykkel er i langt større grad et supplement til kollektivtrafikk enn en konkurrent. Dette viser seg ved at de som bor i områder med godt utbygd kollektivtilbud sykler og går mer enn i resten av landet. Bruk av sykkel øker dessuten fleksibiliteten ved kollektivtilbudet, ved reduksjon av for eksempel gangtid mellom bolig og kollektivtilbudet.

Disse medlemmer peker videre på det store potensialet ved å erstatte bilbruk med sykkel for korte og mellomlange distanser. Bilbruk dominerer i dag reiser på over 1 km. 50 pst. av alle reiser over 1 km foretas i dag med bil, mens ytterligere 10 pst. er mellom 1 og 2 km. De korte bilreisene er særlig interessante fordi de representerer mye kaldkjøring, som betyr lavere forbrenningsgrad, høyt spesifikt forbruk og liten eller ingen effekt av katalysatoren for avgassrensing. Arbeids- og fritidsreiser under 5 km er de bilreisene som lettest kan erstattes med sykkel. Henholdsvis 22 og 20 pst. kan tenke seg å erstatte slike bilreiser med sykkel.

Økt bruk av sykkel vil ha store samfunnsøkonomiske gevinster. For eksempel viser undersøkelser at regelmessig fysisk aktivitet representerer et samfunnsøkonomisk potensial på omtrent 2,7 mrd. kroner pr år bare for sykdommene kreft, høyt blodtrykk og diabetes 2. For inaktive voksne vil 30 minutters enten sykling eller rask gange kunne gi stor helsegevinst.

Sykkel bruker også langt mindre plass enn biler. En bilist trenger ca. 10 ganger så store arealer som en syklist for å utføre det samme transportarbeidet. Overføring av korte byreiser fra bil til sykkel betyr derfor mer plass til mye trafikanter, og alle slags sosiale og kulturelle aktiviteter i gaterommet. Mindre biltrafikk som følge av mer sykling vil dessuten bedre framkommeligheten på vegnettet og dermed redusere blant annet næringslivets transportkostnader.

Imidlertid er svært mange av de som er positive til å erstatte bruk av bil med sykkel skeptiske til å gjøre det

på grunn av den utryggheten trafikkbildet i byene representerer. Å sykle til jobb i områder der det ikke finnes noen sykkelveger eller sykkelstier oppleves som å utsette seg for en farlig situasjon av de aller fleste. Denne situasjonen er forsterket for personer som frakter barn som del av reisen til jobb.

Disse medlemmer tror at økt bruk av sykkel er en viktig del av en økt bruk av kollektivtrafikk, og er opptatt av å redusere trafikkrisikoen ved bruk av sykkel i byer.

Gode sykkelstier og veger er det mest effektive tiltaket for å bedre sikkerheten for syklistene. Disse medlemmer har merket seg at det er satt av 1,2 mrd. kroner til bygging av sykkelveger i NTP perioden 2002-2005. I tillegg kommer lokal finansiering. Disse medlemmer vil peke på nødvendigheten av at disse midlene anvendes på en måte som gir størst antall kilometer med infrastruktur som øker syklistenes sikkerhet i trafikken. Dette kan være en kombinasjon av avgrensede sykkelveger der det finnes fysisk plass, sykkelfelt atskilt fra bilvegen med fysiske skiller og sykkelfelt avgrenset med merking i vegen.

Disse medlemmer er på det rene med de problemene som oppstår ved bygging av gang- og sykkelstier i kombinasjon med bilveger i byer. Det kan være problematisk å bygge sykkelstier langs veger der det skal være to fortau, parkering på begge sider i tillegg til to kjørefelt for biler. Det er et paradoks at der det er størst potensial og behov for økt bruk av sykkel er der mulighetene til å legge til rette for det er minst. Disse medlemmer mener at når plassen er begrenset må det vurderes å fjerne parkering eller redusere bredde på fortau.

Lovverk og forskrifter

Disse medlemmer merker seg at syklistene både i lovverket og i praksis er å betrakte som kjørende. Unntaket for dette er når syklisten leier sykkel, hvor vedkommende er å betrakte som gående.

Trafikkbildet preges av motorvogner, sykler og fotgjengere. I konflikter mellom ulike grupper vil syklisten og fotgjengeren være den skadede part. Samtidig har ikke disse gruppene felles interesser. I konflikter mellom disse to vil fotgjengeren ofte være den hardest skadede. Etter disse medlemmers mening er det derfor viktig å presisere plikter og rettigheter til de ulike partene i lovverket som regulerer trafikken på vegene. I dag skiller trafikklover- og forskrifter lite mellom behovene for de ulike partene i trafikkbildet. Trafikkreglene presiserer for eksempel kjørendes plikter overfor gående, men ikke motorvogners plikter overfor syklende. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen gjennomgå lovverk og forskrifter for klare å beskrive plikter og rettigheter til de ulike aktørene i trafikkbildet. Dette er viktig for bedre å kunne identifisere de enkelte aktørers behov for framkommelighet og sikkerhet.

4. ØKT INNSATS FOR KOLLEKTIV-TRANSPORTEN

4.1 Sammendrag

Ansvarsdeling og finansiering

Regjeringen ønsker å iverksette tiltak som kan gi gevinster både for trafikantene og for samfunnet.

Økt grad av statlig målstyring skal legges til grunn for utviklingen av et konkurransedyktig kollektivtilbud, samtidig som det lokale ansvaret ivaretas.

Omfanget av det økte statlige engasjementet i kollektivtransporten vil være avhengig av at lokale myndigheter prioriterer kollektivtransport høyt over egne budsjetter.

Regjeringen vil opprettholde gjeldende ansvarsdeling mellom de tre forvaltningsnivåene, men bl.a. gjennom øremerket statlig finansieringsbidrag og forsøk med endret ansvarsdeling for transportsektoren i byområdene, innføre tiltak som styrker mulighetene for en helhetlig og rasjonell transportpolitikk.

For å anspore til reelle prioriteringer fra fylkeskommunene ved valg av prosjekter vil Samferdselsdepartementet videreføre praksisen med å legge til grunn en egenandel på minst 50 pst. for prosjekter innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde ved tildeling av storbymidler.

Økt statlig innsats

I tråd med Sem-erklæringen vil Regjeringen i perioden 2002-2005 øke satsingen på kollektivtransporten med 1,5-2 mrd. kroner.

Regjeringen legger i meldingen opp til å:

- Innføre en insitamentbasert, statlig finansieringsordning som belønner fylkeskommuner som får til måltrettet vekst i kollektivtransporten i byområder, slik at kollektivtransportens markedsandel i forhold til bruk av personbil økes. Ordningen skal legges til Samferdselsdepartementets budsjett og utredes nærmere med sikte på innføring senest i 2004.
- Innføre en statlig finansierte skole- og studentrabatt på 40 pst. på periodekort.
- Bidra med statlige midler til å ruste opp T-banen i Oslo. Samferdselsdepartementet tar sikte på et bidrag som tilsvarer om lag 25 pst. av den økte kollektivsatsingen i henhold til Sem-erklæringen. Den ekstraordinære innsatsen skal komme i tillegg til Oslo kommunes støtte til kollektivtransporten og satsingen som allerede ligger innenfor Oslopakke 2.
- Øke bevilgningene til investeringer i jernbaneinfrastrukturen i årene framover og i større grad enn hittil kanalisere ressursene mot hovedstreknningene, intercitytriangler og nettet rundt de største byene. Dette vil bidra til et kvalitativt bedre togtilbud på disse strekningene.
- Vurdere lokale planer om nye bybaneløsninger i nær sammenheng med bedre jernbane- og vegløsninger i byområder.

- Gi høy prioritet til kollektivtiltak innenfor vegbudsjettet.
- Vektlegge tilgjengelighet for alle ved utforming av kollektivtransporttilbudet.
- Foreta en gjennomgang av avgiftene på kollektivtransportområdet i tilknytning til arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

På Samferdselsdepartementets område eksisterer egne brukervedvirkningsfora, bl.a. for jernbane. Opprettelse av brukervedvirkningsgruppe på Statens vegvesens område pågår. I brukervedvirkningsfora vil forflytningshemmede brukere kunne få innflytelse gjennom deltakende organisasjoner.

4.2 Komiteens merknader

Økt satsing på kollektivtransport

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener økt satsing på kollektivtransporten er avgjørende for å løse miljø- og køproblemer i byområdene. Et godt kollektivtilbud som bidrar til et bedre miljø og reduserte køproblemer krever økt statlig innsats.

Komiteen medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet slutter seg til Regjeringens forslag om å øke satsingen med 1,5-2 mrd. kroner i perioden 2002-2005. Dette vil innebære en styrking av kollektivtransporten og kan bidra til et bedre tilbud.

Disse medlemmer vil vise til at den planlagte ekstrasatsingen skal bidra til et kvalitetsløft som skal styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne i de største byene og gjøre kollektivtransport billigere for ungdom og studenter. Videre kommer økte bevilgninger til jernbanesektoren.

Disse medlemmer vil imidlertid peke på at en økning på 1,5-2 mrd. kroner ikke er tilstrekkelig til å gjennomføre alle ønskelige tiltak, og krever en stram prioritering. Tiltak som sikrer bedre framkommelighet, bedre regularitet og økt frekvens må ha prioritet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at satsingen på kollektivtransport som Regjeringen redegjør for i meldingen, skal komme i tillegg til den satsing som beskrives i innstillingen til Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Sem-erklæringen lovet å øke satsingen på kollektivtrafikken med om lag 1,5 til 2 mrd. kroner. På en pressekonferanse om Sem-erklæringen 8. oktober 2001 utdypet Venstres leder Lars Sponheim løftet på følgende måte:

"Vi legger opp til en storsatsing på kollektivtrafikk med 1,5-2 mrd. kroner i nivåheving."

Disse medlemmer ble derfor svært overrasket når samferdselsministeren i svar av 31. mai 2002 til samferdselskomiteen skrev at

"denne ekstrasatsingen skal skje i perioden, det vil si som en akkumulert størrelse."

Disse medlemmer konstaterer at konsekvensene av det samferdselsministeren nå skriver er at satsingen på kollektivtrafikk kan bli opptil 1,5 mrd. kroner mindre i året, sammenliknet med hvordan de nåværende regjeringspartiene presenterte målsettingen. Disse medlemmer tar dette tilbaketoget til etterretning, og viser til at det føyer seg inn i rekken av brutte eller uoppfylte løfter fra regjeringspartiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet slutter seg til Regjeringens forslag om å øke satsingen på kollektivtransport med 1,5-2 mrd. kroner i perioden. Disse medlemmer vil videre understreke at kollektivsektoren i tillegg til investeringsmidler også har behov for styrking av driftsmidlene.

Disse medlemmer viser til den foreslåtte incentivordningen, og forutsetter at Regjeringen vil legge fram mer detaljerte rammer og prinsipper for ordningen når den blir fremmet. Disse medlemmer vil særlig be Regjeringen vurdere om forskjeller i økonomisk handlefrihet mellom fylkeskommunene vil kunne føre til at noen fylkeskommuner ikke har mulighet til å iverksette kollektivsatsing, og eventuelt da vurdere å foreslå en innretning på ordningen som sikrer at alle har mulighet til å satse på kollektivtrafikk.

Disse medlemmer mener det er viktig konkret å følge opp løfter om kollektivsatsing i Stortingets budsjettbehandling. Disse medlemmer viser derfor til at Arbeiderpartiet i sitt alternative forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2002 har foreslått å øke bevilningene til kollektivtrafikken med 65 mill. kroner mer enn regjeringspartiene og Fremskrittspartiet. Disse medlemmer viser til at de 65 mill. kroner fordeler seg på 50 mill. kroner til storbyene, og 15 mill. kroner til gjenoppbygging av NSBs studentrabatter fra og med 1. august 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at det først og fremst ikke er behov for mer penger til kollektivsatsing som haster, men til en systemomlegging. Det er først og fremst fraværet av konkurranse som fører til høyt kostnadsnivå. Mangel på konkurranse fører både til høye billettpriser, høy subsidieandel, lav punktlighet og dårlig service. Det er derfor skuffende at Regjeringen ikke tar tak i disse tingene gjennom sin framlegging til Stortinget av lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, jf. Ot.prp. nr. 74 (2001-2002), som blant annet omhandler behovsprøvd løyve for persontransport.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til revidert nasjonalbudsjett hvor Sosialistisk Venstreparti bevilger 100 mill. kroner i ekstrasatsing til kollektivsatsing i de fire store byene. Sosialistisk Venstreparti bevilger også 50 mill. mer til investeringer i jernbanens infrastruktur og 15

mill. kroner for å sikre at NSB gjeninnfører studentrabatten på langdistansetrekningene.

Ansvarsfordeling og organisering

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er enig i at nasjonale målsettinger om å øke kollektivtransportens markedsandel bør følges opp med at staten bidrar mer direkte i finansiering av den lokale kollektivtransporten.

Flertallet slutter seg til at Statens vegvesen i samarbeid med Jernbaneverket gis et større ansvar for å medvirke i planlegging og utforming av konkrete lokale areal- og transportplaner som ser virkemidler i sammenheng på tvers av forvaltningsgrenser og myndighetsnivå.

Flertallet slutter seg til at det utvikles og innføres en incentivordning der statens bidrag knyttes til grad av vridning av persontransporten fra bil til kollektive transportmidler.

Flertallet ser for seg at en incentivordning kan inneholde elementer som kan belønne økning i passasjertallet og økning i markedsandel for kollektivtrafikken. Flertallet ser for seg at departementet får muligheten til å utforme ordningen på mest mulig hensiktsmessig måte.

Flertallet mener det er ønskelig at en slik ordning innføres raskest mulig. Flertallet slutter seg til at en tar sikte på innføring i 2004, men mener det allerede i budsjettet for 2003 bør settes av noe midler til oppstart av ordningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil understreke at de vedtatte endringene i oppgavefordelingen mellom stat, fylker og kommuner, innebærer at fylkeskommunene skal ha et større ansvar som regional utviklingsaktør.

Flertallet slutter seg til at ansvarsfordelingen mellom staten og fylkeskommunene videreføres og at hoveddelen av den lokale kollektivtransporten fortsatt skal dekkes av fylkeskommunenes frie inntekter. Det er viktig å gi fylkeskommunene et incentiv til å satse på lokal kollektivtransport gjennom resultatbaserte tilskudd.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet prinsipielt ønsker en todeling mellom kommunene og staten når fylkeskommunen er nedlagt.

Disse medlemmer erkjenner imidlertid at Regjeringen, hvor Høyre er med, ikke ønsker å nedlegge fylkeskommunen. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen om å legge krav på fylkeskommunene, slik at konkurranse blir et bærende element i utarbeidelsen av kollektivtilbudet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at Regjeringen vil innføre en incentivbasert tilskuddsordning til fylkeskommu-

nene for å styrke det økonomiske grunnlaget for å prioritere kollektivtransporten i de største byområdene. Disse medlemmer støtter dette, og mener det er avgjørende for kvalitetssikringen av støtteordningen at den bevilges som egen post over Samferdselsdepartementets budsjett.

Disse medlemmer registrerer at incentivordningen ikke vil komme til utbetaling før i 2004, og da basert på resultatene av driften i 2003. Mange kollektivselskaper vil komme i en knipe fordi det i 2003 ikke vil være midler tilgjengelige for å bli gode nok til å utløse økte tilskudd i 2004. Disse medlemmer mener derfor det må bevilges et introduksjonsbeløp til den lokale kollektivtransporten i 2003.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag til en introduksjonsbevilgning til den lokale kollektivtransporten på 200 mill. kroner i forbindelse med forslaget til statsbudsjett for 2003."

Disse medlemmer er tilfredse med at Regjeringen understreker at den nye finansieringsordningen for kollektivtransporten i storbyene, ikke skal gå på bekostning av rammetilskuddet til kollektivtransporten i fylkene, men ved tilførsel av nye midler.

Disse medlemmer viser til den undersøkelsen Universitetet i Bergen (Osland og Kråkenes) laget i 1999 om organiseringen av samferdselssektoren. I rapporten skriver Osland og Kråkenes:

"Den etablerte organisasjonsstrukturen [i samferdselssektoren] er formålstjenlig dersom en ønsker en videre økning i personbilbruken i større byområder, og samtidig finner det formålstjenlig at ingen kan stilles til ansvar for denne utviklingen."

Disse medlemmer vil understreke at slik organiseringen av samferdselssektoren har vært til nå er kollektivtrafikken dømt til å tape i forhold til veg og bil når midlene til vegbygging bevilges over samferdselsbudsjettet, mens midler til drift av kollektivtrafikken må konkurrere med mange andre gode formål på stramme fylkeskommunale budsjetter, samtidig som det ikke finnes nasjonale eller fylkeskommunale kvalitetsstandarder for kollektivtrafikken. Dagens ordning for tilskudd til drift av lokal kollektivtrafikk fører til en pulverisering av ansvaret.

Disse medlemmer viser til Sem-erklæringen hvor Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre foretok et helt nødvendig grep for å styrke kollektivtrafikken. I Sem-erklæringen heter det:

"Samarbeidsregjeringen vil flytte tilskuddet til kollektivsatsing fra fylkeskommunenes rammeoverføringer til Samferdselsdepartementets budsjett."

Disse medlemmer beklager at Regjeringen ikke følger opp Sem-erklæringen på dette punktet.

Disse medlemmer ber Regjeringen utrede muligheten for at det regionale forvaltningsnivået overtar ansvaret for all regional samferdsel. Utformingen av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med vegbygging og drift av vegnettet. Et slikt ansvar forutsetter lokalpolitisk skjønn, og må derfor tillegges folkevalgt organ.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen flytte overføringene til lokal kollektivtrafikk fra Kommunal- og regionaldepartementets budsjett og over til Samferdselsdepartementets budsjett, og gis som rammeoverføring til fylkene. Det må settes krav om tilbakereportering om bruk av midlene fra fylkene."

Jernbane

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med det statlige ansvaret for jernbanetransporten og infrastrukturen, og slutter seg til at investeringene i infrastruktur for jernbane i hovedsak prioriteres til de mest trafikkerte strekningene, i tråd med flertallets innstilling til Nasjonal transportplan 2002-2011. Dette vil innebære at innsatsen konsentreres om de fire hovedstrekningene (Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Trondheim-Bodø), Intercitytriangelet rundt Oslo (Lillehammer-Skien – Halden) og de lokale strekningene rundt Oslo, Stavanger, Trondheim og Bergen.

Flertallet er kjent med at Jernbaneverket og NSB har lagt fram scenarier for satsing på jernbanen i Norge; Forvitningsstrategien, Saneringsstrategien og Satsingsstrategien.

Flertallet understreker at det uavhengig av strategi er nødvendig å øke bevilgningene til investeringer i jernbanens infrastruktur og at jernbanen må prioriteres spesielt der den har sine største fortrinn.

Flertallet vil understreke betydningen av raskest mulig ferdigstilling av påbegynte prosjekter og viktigheten av rasjonell anleggsdrift, og vil spesielt peke på betydninger av rask utbygging av dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker. Økt kapasitet på jernbanen kan innebære redusert behov for å bygge ut kapasiteten i vegnettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at scenariene for jernbanesatsingen i Norge er foreløpige beregninger gjort etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet for å få en klarere strategi for prioritering av hvor og hvordan det skal satses på investeringer i det norske jernbanenet. Flertallet forutsetter at beregningene og scenariene videreutvikles og brukes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 og i forbindelse med de årlige statsbudsjett.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti Sosialistisk

Venstreparti og Senterpartiet, ser positivt på at det vurderes alternative finansieringsformer for store infrastrukturprosjekter i jernbanen, herunder OPS-finansiering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at NSB mener at Jernbaneverket trenger om lag 8 mrd. kroner i investeringsmidler utover rammen i transportplanen, for å opprettholde et tilfredsstillende tilbud bl.a. på langdistansetrekningene. Disse medlemmer mener derfor at det må vurderes om Jernbaneverket i årene fremover trenger mer penger til investeringer enn det Regjeringen legger opp til i denne meldingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine forslag i Budsjett-innst. S. 13 (2001-2002) hvor disse medlemmer foreslo kraftige reduksjoner i investeringene til jernbaneverket og til kjøp av tjenester fra NSB BA.

Disse medlemmer mener bruk av buss er et langt mer kostnadseffektivt transportmiddel enn jernbane, i tillegg til dette er buss en langt mer fleksibel måte å transportere passasjerer. Disse medlemmer er enige med Regjeringen i at det i den grad det skal satses på jernbane bør dette skje i tett befolkede områder. Disse medlemmer mener dog at dette i størst mulig utstrekning bør skje gjennom konkurranse mellom private aktører, og ber Regjeringen legge til rette for at dette skjer i et raskere tempo.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener strategiarbeidet fra Jernbaneverket og NSB er et godt utgangspunkt for veivalg og videre prioritering av satsingen på jernbane i Norge. I scenariearbeidet beskrives scenariene på følgende måte:

- Forvittringsstrategien, er i tråd med Jernbaneverkets scenarie I A, og innebærer videreføring av infrastrukturbevilgninger på 2002-nivå og dagens politikk. Konsekvensen er forvittring.
- Saneringsstrategien, er i tråd med Jernbaneverkets scenarie I B, og innebærer videreføring av infrastrukturbevilgninger på 2002-nivå, men med en annen bruk av midlene.
- Satsingsstrategien, er i tråd med Jernbaneverkets scenarie II A. Vi forutsetter her at bevilgningene til jernbanen økes til et nivå som er høyere enn vedtatt Nasjonal transportplan. Konsekvensen er et konkurransedyktig togtilbud der hvor toget har sitt fortrinn.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen i kollektivmeldingen ikke har valgt å forholde seg til utfordringene fra scenariearbeidet til NSB og Jernbaneverket. Prioriteringene og satsingsnivået til Regjeringen ligger et sted midt mellom Sanerings- og Forvittringsstrategien.

Disse medlemmer vil legge hovedlinjene i Satsingsstrategien til grunn for det videre arbeidet med jernbane i Norge.

Disse medlemmer viser til at det blant scenariene til NSB og Jernbaneverket bare er Satsingsstrategien som tar utgangspunkt i kundenes behov og togets fortrinn som transportmiddel. Det må satses tilstrekkelig på jernbanens infrastruktur slik at kundene kan tilbys et trafikkikkert og forutsigbart togtilbud med høyere frekvens og kortere reisetid. Dette er avgjørende for togets fremtidige konkurransekraft mot privatbilen og ekspressbussene. I denne strategien konsentreres også satsingen til det sentrale og befolkningstette Østlandsområdet, og til hovedbanene mellom landsdelene. Satsingsstrategien krever netto om lag 8 mrd. kroner ekstra til infrastrukturinvesteringer pluss ekstra satsing på sikkerhetstiltak, sett i forhold til handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at en slik satsing innebærer at veksten i togtrafikken kan komme opp i nærmere 50 pst. over de neste 10 årene, og trekke tilsvarende fra forurensende vegtrafikk.

Disse medlemmer viser til at mesteparten av det norske jernbanenettet ligger slik det ble bygget for 100-150 år siden. Norge er europamester både i andel enkeltsporede strekninger og utnyttelse av infrastrukturen. I dag kjøres det daglig ca. 1 400 togavganger til/fra Oslo. Dersom man la E18 i én fil fra Oslo til Tønsberg med noen møtepunkter på strekningen, får man en sammenlignbar kjøreveg. Den gir ingen konkurransefordeler til toget, tvert imot gir den forhold som kan sammenliknes med biltrafikken på de overbelastede delene av E18, hyppige forsinkelser og økt fare for ulykker.

Disse medlemmer mener det er et mål å oppnå en reisetid på 1 time fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad. Da er toget uslåelig i konkurransen med andre transportmidler i de mest folkerike områdene. Da utnytter vi togets fortrinn - til beste for kundene, samfunnet og miljøet.

Disse medlemmer viser til at Nasjonal transportplan legger opp til økt og nødvendig satsing på jernbanens infrastruktur rundt Oslo, med bl.a. nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Dette er én av de store flaskehalsene i dagens jernbanenett, og en utbedring vil komme hele jernbane-Norge til gode i form av både høyere frekvens og mer robuste ruteplaner. Nye dobbeltspor rundt Oslo krever imidlertid store investeringsmidler. Dersom nivået på Jernbaneverkets budsjett for 2002 videreføres, vil det ikke være mulig både å satse på de trafikkunge områdene rundt de store byene samtidig som den regionale og nasjonale standarden mellom landsdelene skal opprettholdes eller forbedres.

Nasjonal transportplan legger opp til en investering på ca. 19,2 mrd. kroner til jernbanen i perioden 2002-2011. I statsbudsjettet for 2002 er det bevilget kun 1,3 mrd. kroner. Videreføres denne trenden, blir det ca. 6 mrd. kroner mindre til jernbaneinvesteringer i tiårspe-

rioden i forhold til nivået i Nasjonal transportplan, som ble besluttet i 2000. Dette vil få dramatiske konsekvenser for jernbanens konkurransekraft de nærmeste årene og medføre en større økning i biltrafikken og forurensende utslipp. Til sammenlikning har den svenske riksdagen besluttet å bevilge 100 mrd. kroner til jernbaneinvesteringer i perioden 2004-2015. samt 150 mrd. kroner til vedlikehold av veg- og jernbanenettet. Dette utgjør en fordobling i forhold til dagens investeringer i jernbanenettet i Sverige.

Disse medlemmer registrerer også at Regjeringen vil innføre konkurranse på persontransporten på utvalgte prøvestrekninger allerede fra 2004. Erfaringene med konkurranseutsetting på jernbanen er delte. Mens Sverige har blandede erfaringer, er erfaringene fra Storbritannia negative, spesielt hva angår sikkerhet og kundetilfredshet. Felles for erfaringene med konkurranseutsetting på jernbanen er at de mest negative utslagene opptrer på steder som fra før har den dårligste infrastrukturen. Det er på den bakgrunn spesiell grunn til å advare mot de negative effektene av kombinasjonen av en infrastruktur som forvitrer og konkurranseutsetting. Disse medlemmer vil derfor ikke støtte Regjeringens forslag om å åpne for konkurranse på jernbanen.

Disse medlemmer mener at investeringene til infrastrukturtiltak på jernbanen må økes i tråd med Satsingsstrategien til NSB. Det innebærer 8 mrd. kroner mer til jernbanen fram til 2011 enn det som var forutsatt i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 med en plan for opptrapping av infrastrukturtiltakene på jernbanen i tråd med Satsingsscenariet."

Transport av gods

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det er viktig å få mer gods bort fra vegnettet og over på jernbane og båt. Det er viktig for å redusere utslippene fra transportsektoren, og færre vogntog på vegene vil bidra til å redusere faren for alvorlige trafikkulykker. Et mål om å få mer gods over på bane og båt krever flere tiltak. Et av de viktigste tiltakene er god tilrettelegging for omlasting, mellom bane og båt, bane og bil og båt og bil. Både bane og båt har sine største fortrinn på noe lengre strekninger, og særlig ved større godsmengder. Godstransporten på bane kan ikke minst ha en viktig rolle på banestrekninger der trafikkgrunnlaget for persontransport er lite. På slike strekninger kan framkommeligheten for godstransporten bli bedre enn på strekninger der persontog har forkjørsrett og reduserer muligheten for rask godstransport på bane. Dette kan bl.a. være relevant for Rørosbanen. På Nordlandsbanen kan også økt framkommelighet for godstransporten være et viktig virkemiddel for å øke andelen av gods som transporteres med tog framfor på bil.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, mener en bedre kartlegging av muligheten for å styrke godstransporten på bane og med båt vil være en viktig del av grunnlaget for NTP 2006-2015. Flertallet mener det som en del av arbeidet med NTP 2006-2015 bør utarbeides en klar strategi for mer miljøvennlig transport av gods på jernbane og til sjøs.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er en offentlig oppgave å bygge et vegsystem som takler den trafikk som etableres. Transport av gods bør ta de veger som er mest kostnadseffektive uavhengig av om det er veg, bane eller sjøtransport. Disse medlemmer mener at tiltak som å fjerne trafikken fra vegene med bakgrunn i trafikkulykker, er en feilslått politikk når det er på grunn av dårlige veger trafikkulykker inntreffer. Løsningen burde etter disse medlemmers syn være en kraftig investeringsvekst slik at trafikkfarlige vegområder ble bygd ut.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har merket seg at kollektivmeldingen ikke omfatter kollektiv godstransport. Utviklingen innen godstransporten er i dag i strid med målsettingene om økt overgang fra vei til sjø og bane som er nedfelt i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer har merket seg at det er flere barrierer for å få gjennomført disse målsettingene. Infrastrukturen på jernbanen er ikke god nok til å skape sikre og punktlig nok transporter, havnestrukturen og havnene har dårlige omlastningsmuligheter til jernbane, og det er ingen offentlige incentiver som premierer samlastning.

Disse medlemmer vil be Regjeringen legge fram en egen stortingsmelding om kollektiv godstransport i 2003. Denne meldingen bør danne grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan som skal legges fram i 2004. Godsmeldingen må ta utgangspunkt i målsettingene om økt overgang fra veg til bane og sjø fra Nasjonal transportplan, inneholde en helhetlig gjennomgang av havnestrukturen og tiltak som fremmer samlastning.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme en melding om kollektiv godstrafikk første halvår i 2003."

Kjøp av tjenester fra NSB

Komiteen har merket seg at Regjeringen vil videreføre nivået for kjøp av tjenester fra NSB BA.

Komiteen viser for øvrig til merknader i kap. 6.2 vedrørende krav knyttet til kjøp av tjenester fra NSB.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at

det fortløpende må vurderes å øke kjøpet av tjenester fra NSB BA med utgangspunkt i hva som vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt og har en positiv miljøgevinst.

Framkommelighet

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener at bedre framkommelighet for kollektive transportmidler er avgjørende for å øke andelen som velger bort personbilen. En stor del av kollektivtransporten skjer med buss på veg, og økt framkommelighet for buss er derfor viktig. Flertallet slutter seg derfor til at det i tillegg til kollektivfelt også settes i gang et arbeid med sikte på å gi kollektive transportmidler prioritering bl.a. gjennom aktiv styring av lyssignaler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg ikke til Regjeringens planer om aktiv styring av lyssignaler, derimot ønsker disse medlemmer en opptrapping av vegbevilgningene slik at trafikken flyter på en bedre måte.

Rabattordninger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ber Regjeringen i statsbudsjettet for 2003 å vurdere å innlemme lærlinger uten lønn i rabattordningen for elever og studenter.

Flertallet vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen foreta en vurdering av en samordning av alle rabatter rettet mot ungdom, elever, ulønnede lærlinger og studenter med sikte på å etablere mest mulig enhetlige rabattordninger."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) vedrørende landsomfattende skole- og studentrabatt for månedskort og andre periodekort eller andre flerreisekort der periodekort ikke tilbys. Flertallet slutter seg til Regjeringens forslag til omfang av ordningen og forslaget om 40 pst. rabatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil minne om at lovnadene fra regjeringspartiene før Sttingsvalget var en ungdoms- og studentrabatt på 50 pst. av den aktuelle kortprisen for voksne. Disse medlemmer vil understreke betydningen av at unge får gode kollektive reisevaner. Unge og studenter er følsomme på pris og en rabatt for disse gruppene har positive virkninger på reisevanene.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 med forslag om å innføre skole- og studentrabatt på 50 pst. fra 1. januar 2003."

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i denne meldingen går inn for en rabattordning for elever og studenter på 40 pst., videre at Regjeringen har lagt inn penger i revidert nasjonalbudsjett. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen med dette har sikret tilfredsstillende finansiering slik at rabattordningen kan innføres fra 1. august 2002 uten at ordningen medfører høyere priser eller dårligere tilbud for øvrige trafikanter. Disse medlemmer mener for øvrig at rabatten for elever og studenter bør være på 50 pst., og at den også må gjelde for lærlinger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at skole- og studentrabatten ikke gjelder på lengre reiser. I forbindelse med statsbudsjettet for 2002 ble derimot bevilgningene til rabatt på lengre strekninger halvert. Dette førte til at rabattsatsene til NSB ble redusert fra 40 pst. til 10 pst. på hvite avganger, og fra 60 pst. til 50 pst. på grønne avganger. Samtidig ble antallet grønne avganger redusert med så mye som to av tre på enkelte strekninger.

Disse medlemmer har merket seg at på strekningen Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen er det billigere å fly på studentbilletter enn å reise med toget. For en student koster en hvit avgang med toget til Stavanger 630 kroner, mens en sjansebillett på flyet koster 452 kroner. Disse medlemmer vil understreke at det er svært dårlig miljøpolitikk å la den mest miljøvennlige formen å reise mellom to byer på være dyrere enn den mest forurensende.

Disse medlemmer har merket seg at det vil koste ca. 15 mill. kroner å gjeninnføre studentrabatten på NSB, Nord-Norgebussen og Hurtigruta fra 1. august 2002.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Studentrabatten på NSB, Nord-Norgebussen og Hurtigruta gjeninnføres fra 1. august 2002."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er meget tilfreds med at regjeringen Bondevik nå har lagt inn midler slik at rabattsatsen i ordningen med skole- og ungdomsrabatt nå blir 40 pst. I budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg for 2002 var det kun lagt inn midler til en rabattsats på om lag 15 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at bl.a. NSBs rabatttilbud for elever og studenter har blitt dårligere fra nyttår som følge av nye forhandlinger mellom Utdanningsdepartementet og trafikkselskapene om rabattavtaler. Disse med-

lemmer mener at staten i forhandlingene om avtaler for neste år må påse at rabattene igjen blir tilfredsstillende. Disse medlemmer mener videre det bør vurderes å samordne fylkeskommunenes ungdomskort, den elev- og studentrabattordningen som skal innføres fra 1. august i år og de rabatttilbudene som gis av trafikkelskapene som følge av forhandlinger og tilskudd fra Utdanningsdepartementet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg foreslo å sikre alle fylkeskommuner en ordning med ungdomskort og innføring av en elev- og studentrabatt på 30 pst. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen Bondevik som følge av flere milliarder kroner i økt økonomisk handlingsrom i St.prp. nr. 1 (2001-2002). Tillegg nr. 4 (2001-2002), kunne foreslå en rabattsats på 50 pst. ved å øke bevilgningene til elev- og studentrabatten med 15 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet støttet den nye rabattsatsen og styrkingen, men konstaterer at Regjeringen i revidert nasjonalbudsjett for 2002 går inn for at rabattsatsen skal være 40 pst. og ikke 50 pst. som forutsatt ved vedtakelsen av statsbudsjettet for 2002.

Byområdene og bybaner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er videre kjent med at det arbeides med planer for bybane flere steder, bl.a. knyttet til Fornebu, i Bergen, i Stavangerområdet og i Grenland. Bybane kan være et alternativ langs sterkt trafikkerte strekninger, og kan være et alternativ til fortsatt utbygging av vegnettet.

Flertallet er kjent med at Bergensprogrammet skal legges fram som en egen sak for Stortinget i vår.

Flertallet viser også til meldingens positive omtale av prosjekt "busmetro" i Kristiansand, samt at Ringbuss i Nedre-Glommadistriktet bør videreutvikles.

Flertallet er kjent med at T-banen i Oslo lider under manglende vedlikehold og gammelt materiell. Behovet for styrket satsing er stort. Flertallet slutter seg derfor til at det legges opp til en statlig støtte, under den forutsetning at denne støtten skal komme i tillegg til Oslo kommunes støtte og den satsing som ligger innenfor Oslopakke 2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Byrådet i Oslo har startet en sterk satsing på kollektivtransport, der utbygging og oppgradering av T-banen inngår som et sentralt element. Disse medlemmer er meget tilfreds med den satsingen på kollektivtransport som Byrådet i Oslo har iverksatt og støtter Regjeringens forslag om at staten skal gi økonomiske bidrag til satsingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er positive til at Regjeringen signaliserer vilje til å bidra med opp-

rustningen av T-banen i Oslo. Både vedlikeholdsetterlepet og behovet for nyinvesteringer blant annet i vognmateriell gjør at det er behov for et spleiselag mellom stat, kommune og trafikanter i Oslo. Disse medlemmer vil likevel påpeke at maksimum 500 mill. kroner fram til 2005 ikke setter Oslo Sporveier A/S i stand til å møte utfordringene Sporveiene står overfor når det gjelder sikkerhet, økte frekvenser, bedret regularitet og et akseptabelt prisnivå.

Disse medlemmer vil understreke at T-banen til Oslo Sporveier A/S, sammen med NSB lokaltrafikk, er ryggraden i kollektivtransporten i Osloområdet. T-banen forurenser ikke, og er både areal- og energieffektiv. Ingen kollektivselskaper i Norge frakter flere passasjerer i løpet av et år enn det Oslo Sporveier gjør. T-bane-tunnelen gjennom Oslo sentrum (Majorstua-Grønland) frakter hver dag like mange passasjerer som en 12-felts motorveg. Bedres sikkerheten i tunnelen kan kapasiteten på T-banen gjennom sentrum doubles.

Disse medlemmer har registrert at det eksisterer planer for å modernisere T-banen til moderne Metro-standard. Dette innebærer nytt billettsystem, gradvis fornying av vognmateriellet, opprustning av stasjoner og knutepunkter, hyppigere avganger og bedret regularitet. En oppgradering av T-banen til Metro-standard kan gjøre T-banen til det mest effektive, miljøvennlige og moderne fremkomstmiddelet i byen, og gjøre at T-banen også i framtiden vil være ryggraden i Oslos kollektive transportsystem.

Disse medlemmer har registrert at vedlikeholdsetterslepet til Oslo Sporveier er stort. Dette har ført til at T-banen på flere strekninger har måttet kjøre med redusert fart fordi sikkerheten har vært for dårlig. Vedlikeholdsetterslepet i Oslo Sporveier AS er pr. 1. januar 2002 på 1,2 mrd. kroner hvor bystyret skal dekke 500 mill. kroner over investeringsbudsjettet; 200 mill. kroner i 2002, 150 mill. kroner i 2003 og 2004, og Oslo Sporveier AS i egeninnsats gjennom eiendomssalg og 200 mill. kroner fra bompengende-len i Oslopakke 2 til "høyere hastighet på T-banen."

Disse medlemmer har merket seg Oslos Sporveier A/S sitt behov for å fornye vognparken. Mye av materiellet er svært gammelt, og er til hinder for en mer effektiv og rasjonell drift. Fornyingen av vognmateriellet bør skje gradvis fram til 2015, og innebærer en investering på ca. 5 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under avsnitt 3.2 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at både Metro-satsingen, vedlikeholdsetterslepet og investeringene i nytt vognmateriell bør skje i et spleiselag mellom stat, kommune og trafikanter. Fram til 2005 bør statens andel i et slikt spleiselag være på ca. 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen innlede et samarbeid med Oslo kommune om å ruste opp T-banen i Oslo til Metro-standard.
2. Statens bidrag i dette arbeidet bør i perioden 2002-2005 være på 1 mrd. kroner."

Vegprising mv.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke kommunenes rolle for å sikre en miljøvennlig utvikling av transportmønsteret. Flertallet registrerer at vegprising er et mulig virkemiddel for å styre og redusere transportomfanget i bestemte områder til bestemte tider. Flertallet viser til at Stortingets flertall ved behandlingen av Ot.prp. nr. 32 (2000-2001) åpnet for å ta i bruk vegprising, og har merket seg at Samferdselsdepartementet arbeider med utfyllende forskrifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at innføring av vegprising i et byområde krever lokale initiativ og beslutninger, og samtykke fra Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine forslag og merknader ved behandlingen av Ot.prp. nr. 32 (2000-2001) hvor disse medlemmer var mot innføring av vegprising.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det i storbyene er spesielt viktig å føre en helhetlig transportpolitikk som legger til rette for løsning av transportoppgavene med minst mulig bruk av samfunnets ressurser, inkludert natur- og miljøressursene. Det innebærer vilje til å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler, inkludert planverktøy for å minimere transportbehovet, ressursbruk for å ruste opp kollektivtilbudet, og incentivordninger som gir riktig prising av ulike transportmidler.

Disse medlemmer påpeker at et system med vegprising er en nødvendig del av en slik helhet, og viser i denne sammenheng til flertallets merknader i Innst. O. nr. 64 (2000-2001). Vegprising gir mulighet til å belaste vegbrukerne med tilnærmet de reelle kostnadene knyttet til bruken av vegsystemet. Prisen for bruken av vegen må ta utgangspunkt i de kostnader dette medfører for andre - i form av tid, helseproblemer, økt ulykkesrisiko, forurensingsproblemer av lokal karakter, etc. Forurensingsproblemer av nasjonal eller global natur må håndteres på andre nivåer. Prisen må også ta utgangspunkt i at forskjellige transportmidler i ulik grad bidrar til problemene. Disse medlemmer viser til at et system som dette er nødvendig for å få til en best mulig utnyttelse av samfunnets ressursbruk i transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at inntektene fra vegprising skal benyttes til transportformål i det aktuelle området:

"Flertallet har merket seg at nettoinntektene skal brukes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikkikkerhetstiltak og miljøtiltak. Flertallet legger til grunn at dette innebærer at disse inntektene også kan brukes til drift av kollektivtransporten og ikke bare til investeringsformål." (Innst. O. nr. 64 (2000-2001))

Gjennom dette kan vegprising styrke øvrige tiltak for å bedre framkommeligheten, for eksempel et bedre kollektivtilbud, tilrettelegging for gående og syklende, og forbedring av vegnettet.

Disse medlemmer påpeker at det bør vurderes å knytte krav om vegprisingssystemer til framtidig utbygging av riksvegnettet i de store byene.

Disse medlemmer ser at dette vil medføre høyere kostnader enn i dag for enkelte trafikanter. Særlig må de som benytter bil i periodene med mest trafikk, regne med å betale mer. På den annen side vil dette øke framkommeligheten, redusere forurensingsproblemer og antallet ulykker, i tillegg til å gi muligheter for å styrke ressursbruken i transportsystemet. Totalt vil samfunnets ressursbruk på transport reduseres.

Parkeringspolitikk

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er enig i at lokale myndigheter, gjennom en aktiv og formålsstyrt parkeringspolitikk, kan ha effektivt virkemiddel for å regulere personbiltrafikken, og bedre den totale ressursutnyttelsen i byene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at gjeldende plan- og bygningslov åpner for at kommunene kan føre en forholdsvis restriktiv parkeringspolitikk.

Flertallet vil vise til at det er nedsatt ett lovutvalg som gjennomgår planspørsmål og ett lovutvalg som skal gjennomgå byggesaksbehandlingen. I dette arbeidet vil det også bli drøftet problemstillinger som omhandler areal- og parkeringspolitikken. Flertallet forutsetter at disse problemstillingene vil bli belyst i neste utgave av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er en offentlig oppgave å legge til rette for rimelige parkeringsplasser i sentra og byområder. Det er disse medlemmers syn at kommunene i langt større utstrekning bør legge til rette for gratis parkering eller parkering til selvkost. Disse medlemmer er redd for at en politikk som Regjeringen legger opp til vil føre til at sentra som i dag er fulle av liv vil dø hen til fordel for kjøpesentre utenfor bykjerrenen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Nasjonal transportplan hvor det fastslås at parkeringspolitikk er et av de mest sentrale virkemidlene for å redusere kø- og miljøproblemer i de større byområdene. Biltilgjengeligheten til et

område kan relativt raskt påvirkes ved å forandre parkeringstilbudet og prisen for parkering (jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, kap. 8.2)

Disse medlemmer mener restriktiv parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å redusere transportveksten i norske byer. For å få folk til å kjøre mindre bil er det viktig å begrense antallet parkeringsplasser. Avgiftsbelegging av parkeringsplasser har også transportreduserende effekt. Hvis det er lite parkeringsplasser ved målet for en reise, er sannsynligheten stor for at folk velger kollektivtrafikk eller sykkel. Norske kommuner bør derfor benytte parkeringspolitikk som et bilbegrensende virkemiddel.

Disse medlemmer vil vise til at det i dag er en minimumsgrense for hvor mange parkeringsplasser som må opprettes ved bygging av boliger og næringsbygg (gjennom Plan- og bygningslovens § 69 utformer kommunene bindende krav til parkering). Dette er i dag til hinder for kommuner som vil føre en aktiv bilbegrensende parkeringspolitikk. Det naturlige er at dette speilvendes og at det blir satt maksimumsgrenser for hvor mange parkeringsplasser som kan opprettes ved bygging av boliger og næringsbygg i byområdene.

Disse medlemmer ber derfor Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om en lovendring som muliggjør en slik speilvending, og utformer nasjonale parkeringsretningslinjer hvor hovedmålet skal være å få kommuner med høyt transportpress til å lage en strategi for en bilbegrensende parkeringspolitikk. Tilsvarende bør de rikspolitiske retningslinjene for transport- og arealplanlegging revideres for en mer restriktiv parkeringspolitikk.

Disse medlemmer mener det bør lages lokale parkeringsplaner som blant annet går inn på hvordan parkering kan brukes som virkemiddel for å redusere transporten og tilrettelegge for variabel biltilgjengelighet for forskjellige behov ut ifra typen areal og transportbehovet til aktivitetene for området. Gjennom statlige/kommunale tiltakspakker i byene skal det settes krav til parkeringsreguleringen, og krav om lokale parkeringsplaner skal koples til statlige transportinvesteringer. For kommuner med felles byregioner bør det inngås regionale samarbeid om utforming av parkeringspolitikken.

Disse medlemmer registrerer at gratis parkeringsplass er i utstrakt bruk som et ikke skattepliktig frynsegode. Samtidig påpekes det at subsidiering av utgifter til kollektivtransport til og fra arbeidsplassen er skattepliktig. Dette er egnet til å skyve deler av transporten vekk fra kollektivtransport selv i områder hvor det finnes fullgode kollektivtilbud. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen gjøre tiltak som endrer dette slik at gratis parkering i forbindelse med arbeidsplass blir et skattepliktig gode, mens subsidiering av utgifter til kollektivtransport til og fra arbeidsplassen blir skattefritt.

Disse medlemmer har registrert at det er etablert store gratis parkeringsplasser i tilknytning til

næringsvirksomhet og kjøpesentre langt fra sentrum av norske byer, ofte med dårlig sykkel- og kollektivinfrastruktur.

Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om innføring av parkeringsavgift ved statlige, kommunale og private parkeringsplasser som stilles til disposisjon fra arbeidsgiver og plasser ved kjøpesentre.

Bidlingsordninger

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at bildelingsordninger kan ha positive effekter både for miljøet og for brukernes transporttilbud og -kostnader. Disse medlemmer ber Regjeringen vurdere hvordan det offentlige kan bidra til å legge forholdene til rette for slike ordninger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at brukerstyrte bildelingsordninger kan bli et dynamisk supplement til kollektivtilbudet. Gjennom en bedre utnyttelse av bilparken kan dette gi reduserte kostnader for private, offentlige og bedrifter som løser deler av sitt transportbehov gjennom bildeling, samtidig som miljøbelastningen i transportsektoren reduseres vesentlig. Ved at kostnadene flyttes fra kjøp av bil til bruk av bil, vil allikevel den variable kostnaden for hver enkelt biltur bli høyere. Dermed blir de mer miljøvennlige transportformene konkurransedyktige i langt flere tilfeller.

Erfaringer fra bildeling i Norge og utlandet viser at hver bil i en bildelingsordning i gjennomsnitt erstatter fem andre biler. Private brukere som går over fra å eie egen bil til bildeling reduserer bilbruken med 80 pst. Bruken av kollektivtrafikk øker betraktelig, samtidig som de i langt større grad sykler og går.

Disse medlemmer påpeker at bildeling vil gi økonomisk, miljømessig og helsemessig gevinst - for så vel enkeltmennesker som samfunnet.

Bideling er så langt ikke veldig utbredt i Norge. Ca. 400 husstander, bedrifter og offentlige etater er tilknyttet lokale ordninger i Oslo, Bergen og Trondheim som disponerer opp til 60 biler. En bildelingsorganisasjon er også under etablering i Stavanger. Basert på utbredelsen dette har fått i Tyskland og Sveits der slik bildeling har vært i drift lenger, tyder på at potensialet er vesentlig større.

Driften av eksisterende bildelingsordninger trenger ikke tilskudd. Det er et viktig prinsipp at kostnadene ved bilbruk også i en slik ordning betales av brukeren. Men det er ikke rimelig at de som benytter bildelingstilbud i dag skal finansiere en videre utbredelse av ordningen. Det er åpenbart i samfunnets interesse at slike ordninger spres til nye brukergrupper. Disse medlemmer ønsker derfor at det innføres tilskuddsordninger for tiltak som kan legge til rette for at ordningen kan spres til nye grupper. Det kan dreie seg om informasjons- og markedsføringstiltak, og tiltak knyttet til videreutvikling av infrastruktur i bildelingsordninger.

Disse medlemmer understreker betydningen av at bildelingsordninger integreres i det øvrige kollektivtilbudet, både når det gjelder betalingssystemer og ved planlegging av helhetlige transportsystemer.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"I forbindelse med statsbudsjettet for 2003 innføres det en tilskuddsordning for tiltak som kan legges til rette for at bildelingsordningen kan spres til nye grupper. Tilskuddsordningen må omfatte informasjons- og markedsføringstiltak, og tiltak knytta til videreutvikling av infrastruktur i bildelingsordninger."

Alternativ bruk av riksvegmidler

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at storbymidlene har gjort det mulig å få til en bedre samordning av tiltak innen og utenfor statens ansvarsområde. Dagens krav til lokal egenandel legger begrensninger på lokale myndigheters mulighet til å nyttiggjøre seg disse midlene. Flertallet ber Regjeringen foreta en vurdering av hvor stor den lokale egenandelen skal være.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har merket seg at når det gjelder alternativ bruk av riksvegmidler settes det som krav at kommunene må bidra med femti prosent egendeckning for å få utbetalt storbymidler. Disse strenge reglene gjør at det er vanskelig for kommunene å få ut disse bevilgningene fra Samferdselsdepartementet. Flere år har vi sett at midler har blitt stående ubrukt fordi reglene er for strenge. Samtidig har bevilgningene i mange år vært lave fra Stortinget.

Disse medlemmer mener at kravet til egendeckning for å få storbymidler må reduseres til 25 pst.

Disse medlemmer har merket seg at for å få godkjent alternativ bruk av riksvegmidler er det krav om at kommunene må bevise at å bruke pengene på kollektivtrafikken gir et bedre transporttilbud enn om midlene ble brukt på veg. På denne måten ligger hele bevisbyrden på kollektivtrafikken.

Disse medlemmer mener dette skaper en urimeelig skjevhet i kollektivtransportens disfavør i de store byene. Når kollektivmeldingen og bymiljømeldingen understreker at kollektivtransporten skal være ryggraden i transporten i byen, og derfor prioriteres, er det naturlig at dette kravet fjernes.

Disse medlemmer mener at hvis kommunene selv ønsker å prioritere kollektivtransporten, må det ikke være statlige hindringer i veien for dette.

Disse medlemmer har også registrert at alternative riksvegmidler kun kan brukes til kollektivinfrastruktur og ikke til drift. Dette kan føre til at samfunnsøkonomisk optimale løsninger ikke gjennomføres. Disse medlemmer mener derfor at de alternative riksvegmidlene må kunne anvendes til drift av kollektivtransport.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til de rikspolitiske retningslinjene for transport- og arealplanlegging som er utformet med mål om å få ned transportomfanget, og få endret transportmiddelfordelingen. Flere uavhengige forskingsinstitusjoner har dokumentert at disse målsettingene ikke oppnås slik retningslinjene følges opp i dag. Disse medlemmer beklager at oppfølgingen av retningslinjene er mangelfull både hos sentrale og lokale myndigheter.

Disse medlemmer er kjent med at de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging skal revideres.

Disse medlemmer ønsker en slik revisjon velkommen. Ved en slik revisjon er det viktig at retningslinjene får en mer presis og mindre generell form enn de har i dag. Disse medlemmer ønsker at følgende fortetningsprinsipper legges til grunn i revideringsprosessen:

- fortetting skal, hvis mulig, skje på grå arealer
- fortetting i sentrumsområder skal prioriteres
- det skal legges til rette for progressiv fortetting (dvs fortetting på veg- og parkeringsareal)

Disse medlemmer mener at retningslinjene må utformes på en måte som gjør at bedrifter og institusjoner får sterkere bindinger til å velge de aller beste lokaliseringalternativene ut fra et miljøperspektiv, der tilgang til kollektivtransport veier tungt.

Disse medlemmer ønsker at kravene som settes i de rikspolitiske retningslinjene innarbeides i eksisterende lovverk. Dette gjelder i særdeleshet kravet om at det skal utarbeides planer for kollektive løsninger når et transportproblem skal løses. Disse medlemmer ber Regjeringen vurdere å gi de rikspolitiske retningslinjene for samordnet transport og arealplanlegging styrket juridisk status.

Forflytningshemmede

Komiteen mener det er svært viktig at forflytningshemmede i størst mulig grad skal kunne benytte det ordinære kollektivtilbudet.

Komiteen har merket seg at det er satt som mål at transportmidler og infrastruktur innenfor kollektivtransporten skal være tilgjengelig for alle innen 2012. Komiteen mener det er viktig å framskynde dette arbeidet så mye som mulig, og legger svært stor vekt på at nye investeringer er tilrettelagt for forflytningshemmede.

Komiteen mener tiltak for kollektivtransportens tilgjengelighet for funksjonshemmedes bør drøftes og innlemmes i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det stilles få statlige krav

for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for funksjonshemmede, og at økonomiske virkemidler brukes i liten grad for å oppnå økt tilgjengelighet.

5. BEDRE SAMORDNING OG ORGANISERING

5.1 Sammendrag

Dagens ansvarsdeling mellom stat, fylkeskommune og kommune stiller store krav til en god avgrensning mellom oppgavene som skal løses og virkemidlene som de enkelte forvaltningsnivåene rår over. Dette gjelder spesielt de største byområdene, som står overfor særskilte transportmessige utfordringer. Delt ansvar kan føre til spillsituasjoner og valg av virkemidler som ikke er optimale sett i forhold til utfordringene.

Økt statlig engasjement i kollektivtransporten vil være avhengig av at lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å legge opp til en arealpolitikk som tilrettelegger for kollektivtransport, i tillegg til at virkemidler som kan dempe behovet for personbilbruk tas i bruk.

Tiltak

Regjeringen går inn for følgende tiltak for å få en mer effektiv og helhetlig forvaltning av virkemidlene i transportsektoren:

Alternativ organisering i byområder

Regjeringen vil i samarbeid med fylkeskommuner og bykommuner gjennomføre forsøk med endret ansvarsdeling for transportsektoren i byområdene. Hovedformålet med forsøkene er å oppnå en bedre samordning av areal- og transportpolitikken i byområdene, gi mulighet for økt satsing på kollektivtransport, samt bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene. Forsøkene skal belyse om en annen organisering av transportsektoren i byområder kan gi et bedre grunnlag for reelle prioriteringer, f.eks. mellom veg- og kollektivsatsing. Forsøkene kan igangsettes fra 2003.

Utvikle samordnede areal- og transportplaner

Samferdselsdepartementet vil bidra til å videreutvikle tiltakspakker for å styrke areal- og transportplanleggingen i byområdene. Dette vil blant annet innebære at lokale myndigheter i større grad må forplikte seg til å prioritere kollektivtransport høyere over egne budsjetter og til å ta i bruk arealplanlegging og virkemidler som kan dempe behovet for bilbruk og øke framkommeligheten for kollektivtransporten, som forutsetning for statlige bidrag til finansieringen.

For blant annet å styrke den lokale areal- og transportplanleggingen, har Regjeringen satt i gang et arbeid med å revidere gjeldende rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, av 1993. For å styre og redusere transportomfanget i bestemte områder til bestemte tider er vegprising et mulig virkemiddel. Innføring av vegprising krever

lokale initiativ og beslutninger, og det forutsettes samtykke fra Stortinget. jf. Ot.prp. nr. 32 (2000-2002) og Stortingets behandling.

En aktiv og formålsstyrt parkeringspolitikk vil være et effektivt virkemiddel i områder der det vil være samfunnsøkonomisk fornuftig å begrense transportomfanget og vri reisemiddelfordelingen i retning av mer miljøvennlige transportformer.

Som grunnlag for transportetatens planarbeid i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015 utarbeides strategiske areal- og transportanalyser. Analysene skal være ferdigstilt våren 2002.

Hovedformålet med strategiske areal- og transportanalyser er å belyse hvordan framkommelighets- og miljøproblemer forårsaket av transport kan motvirkes gjennom en bedre samordning av areal- og transportplaner, samtidig som transportbehovene møtes.

Transportetatens rolle

Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen, i nært samarbeid med Jernbaneverket og fylkeskommunene, et større ansvar for å bistå lokale myndigheter i planlegging og utforming av lokale helhetlige areal- og transportplaner, med sikte på å styrke kollektivtransporten.

Samarbeid for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å opprette et samordningsorgan for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet, med deltakelse fra aktører som disponerer lokale og statlige midler på transportområdet. Representanter fra Oslo kommune og de aktuelle fylkeskommunene i Østlandsområdet vil bli invitert til å delta, i tillegg til Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket, Statens vegvesen og NSB BA.

Bedre kollektivkompetanse

Samferdselsdepartementet vil styrke kompetansen knyttet til kollektivtransport hos Statens vegvesen, planleggere og beslutningstakere. Departementets innsats vil særlig omfatte FoU-tiltak.

Ny teknologi for bedre service og informasjon

Regjeringen vil stimulere til økt bruk av IKT i kollektivtransporten som bidrag til økt brukervennlighet, spesielt innenfor informasjon, trafikkledelse og billettering.

Felles markedstiltak for kollektivtransporten

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å samle private og offentlige aktører til mulige felles markedstiltak som fremmer kollektivtransporten.

5.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at en stor del av kollektivreisene passerer fylkes- og kommunegrensene. En god samordning av kollektivtilbudet på tvers av kom-

muner og fylker er viktig for et godt tilbud og en god ressursutnyttelse. Flertallet slutter seg til at det gjennomføres forsøk med endret ansvarsdeling i transportsektoren i byområdene.

Flertallet slutter seg til at det utvikles tiltakspaker for å styrke areal- og transportplanleggingen. Konsentrert byutvikling langs eksisterende infrastruktur og transportårer øker lønnsomheten i kollektivsatsingen og reduserer areal og miljøkostnadene. Flertallet er enig i at det legges opp til å inngå intensjonsavtaler der lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å følge opp planene, bl.a. til å prioritere kollektivtransport høyt på egne budsjetter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet støtter forslaget om å innføre forsøk med endret ansvarsdeling for kollektivtransporten i byområder. Disse medlemmer mener at på sikt bør byene og byområdene selv få styre midlene til kollektivtransporten og motta de statlige tilskuddene direkte. Dette vil gi byer med store samferdselsbelastninger økte statlige bidrag til utvikling, utbygging og drift av kollektivtilbud og bybaner. Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med forslaget til statsbudsjett for 2003 å legge fram en forsøksordning om å la byer og byområder selv motta de statlige tilskuddene til kollektivtrafikk."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet ønsker en nedleggelse av fylkeskommunen, noe som vil bety en lettere samordning og en bedre ressursutnyttelse. Disse medlemmer mener transportårer og kollektivløsninger bør bygge på kostnadseffektive løsninger. Dette vil i de fleste tilfeller bety å satse på bussløsninger fremfor jernbane. Andre måter å legge til rette for effektive kollektivløsninger er å etablere parkeringsplasser i umiddelbar nærhet av transportknutepunkter, slik at det blir lett å sette fra seg personbilen. Dette har selvfølgelig ikke noe med parkeringsarealer i sentrum å gjøre, følgelig vil disse medlemmer gå imot at parkeringsarealer i sentrum skal innskrenkes.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener erfaringene fra disse forsøkene kan gi nyttig informasjon om det videre arbeidet med den lokale og regionale kollektivtransporten. Disse medlemmer stiller seg også positiv til at Regjeringen vil ta initiativ til å opprette et eget samordningsorgan for kollektivtransporten i Østlandsområdet.

Disse medlemmer vil likevel understreke at ingen av disse ordningene reduserer behovet for å flytte bevilgningene fra Kommunaldepartementets budsjett og over til Samferdselsdepartementet. Ordningene gjør det tydelig at det kreves et helhetlig organisatorisk grep som reduserer faren for ansvarsfraskivelse og pulverisering.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen understreker behovet for å styrke kunnskapsgrunnlaget for transportpolitikken generelt og kollektivtransporten spesielt.

Disse medlemmer peker på at Vegdirektoratet først og fremst ivaretar interessene for de motoriserte kjøretøyene. Dette har sammenheng med at Vegdirektoratet ble opprettet og har utviklet seg i en periode der kollektivtransporten og sykkel i langt mindre grad representerte et alternativ til bil, og hvor bil ikke ble assosiert med de lokale og globale miljøproblemene man nå kjenner til. I dag medfører imidlertid denne organiseringen en skjevhet i syklistenes og kollektivtrafikkens disfavør.

Disse medlemmer mener denne skjevheten må rettes opp for at kollektivtilbudet skal bli bedre. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen utrede muligheten for å omgjøre Vegdirektoratet til et transportdirektorat, eller alternativt vurdere å opprette et eget kollektivdirektorat, og fremme forslag om dette til Stortinget på egnet måte.

Groruddalen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil vise til at Groruddalen har betydelig miljøbelastning som følge av internttrafikk og stor gjennomgangstrafikk. En økning av kollektivandelen vil være et viktig bidrag for å redusere transportbelastningene som Groruddalen utsettes for.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Oslo kommune arbeider med en samferdselsplan for Groruddalen. Samferdselsplanen vil bl.a. omhandle kollektivinnsats, og er ment å bidra til å løse lokale miljøutfordringer i dalen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at det arbeides med en samferdselsplan for Groruddalen som skal legge til rette for å øke kollektivandelen. Disse medlemmer vil understreke at behovet for tiltak som reduserer forurensningen fra vegtrafikken i Groruddalen er stort. Groruddalen er i dag landets mest forurensede dalføre. Behovet for satsing i Groruddalen er på størrelse med satsingen som fant sted i prosjektet "Miljøbyen Gamle Oslo".

Disse medlemmer har merket seg at bor ca. 120 000 innbyggere i dalen, og hver dag reiser det 156 000 mennesker gjennom Groruddalen. Hver dag reiser det 575 000 mennesker gjennom, til, fra eller internt i dalen. Kollektivandelene i dalen varierer, og potensialet for å redusere biltrafikken i dalen er betydelig.

Disse medlemmer har merket seg at en rekke forslag for å bedre situasjonen i Groruddalen diskuteres i forbindelse med samferdselsplanen for Groruddalen; sammenbinding av T-banene i dalen, forlengelse av T-banen til Lørenskog, kombibane, hyppigere frekvenser, flere busslinjer og flytting av jernbanestasjon

ner. Det diskuteres også trafikkbegrensende tiltak i dalen.

Disse medlemmer har merket seg at "Samferdselsplanen for Groruddalen" skal settes sammen til en tiltakspakke for Groruddalen. Denne tiltakspakken må realiseres i spleiselag mellom stat, kommune og trafikanter.

Disse medlemmer mener Stortinget må få seg forelagt en tiltakspakke for Groruddalen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen, så raskt som mulig og senest i vårsesjonen 2003, legge fram en tiltakspakke for å redusere luftforurensningen og øke kollektivandelene i Groruddalen."

6. ØKT KONKURRANSE - BEDRE TILBUD

6.1 Sammendrag

Regjeringen mener det er et potensial for mer effektiv bruk av ressursene som tilføres kollektivtransporten, og dermed for økt tjenestekvalitet.

For å stimulere til mest mulig kollektivtransport for pengene og gi brukerne et bedre tilbud, vil Regjeringen ta i bruk anbud som gjennomgående prinsipp ved offentlig kjøp av persontransporttjenester, kombinert med bruk av kvalitetskontrakter. Anbudskontrakter bør som hovedregel utformes slik at de inneholder incentiver og krav til kvalitetsutvikling som gjør det lønnsomt å forbedre kvaliteten på tilbudet til passasjerene.

Økt bruk av anbud

Regjeringen vil i forbindelse med forslag om ny lov om yrkestransport gå inn for å innføre generell adgang til bruk av anbud i ferjedriften.

Samferdselsdepartementet vil videre innføre bruk av anbud der staten kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester fra NSB BA. Anbud skal ikke gå på bekostning av sikkerheten, og vil derfor først og fremst innebære konkurranse om retten til å trafikere avgrensede deler av nettet.

Samferdselsdepartementet tar sikte på en anbudsutsetting av enkelte lokale og/eller regionale togstrekninger i 2004.

Resultatavhengige kvalitetskontrakter

Samferdselsdepartementet vil innføre kvalitetskontrakter med resultatavhengige tilskudd for kjøp av persontransporttjenester med tog, som tiltak for økt kostnads- og markedseffektivitet, og med klarere krav til tjenestenes kvalitet.

Det tas sikte på å innføre elementer av resultatavhengighet allerede i 2003, for deretter å foreta en trinnvis utvidelse av systemet.

Samferdselsdepartementet stiller seg positiv til at også fylkeskommunene tar i bruk kvalitetskontrakter med

resultatavhengige tilskudd ved kjøp av persontransporttjenester, og vil bidra med kunnskapsoppbygging.

Flere ekspressbussruter

Regjeringen ønsker en liberalisering av ekspressbusspolitikk for hele landet både i forhold til tog og ekspressbussene imellom. Hensikten med dette er å styrke kollektivtransportens stilling overfor personbilen.

Behovsprøvingen vil foreløpig bli opprettholdt for at myndighetene skal kunne se kollektivtransporten i et overordnet perspektiv.

Mer effektivt togtilbud

Samferdselsdepartementet vil gi NSB BA større frihet til å tilpasse togproduksjonen til konkurrerende trafikk. Dette gjelder både tilpasninger av stoppmønstre, større takstfrihet og eventuelle andre tiltak for å styrke togets konkurransevne.

Samferdselsdepartementet vil vurdere å bruke mer av midlene som anvendes til statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane der jernbanen har sine største relative fortrinn.

Det legges opp til at langdistanse- og utenlandstogene fortsatt skal drives på kommersiell basis, dvs. uten statlig driftstilskudd eller annet offentlig kjøp av persontransporttjenester.

6.2 Komiteens merknader

Anbud

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med at Regjeringen vil åpne for en generell adgang til anbud innen ferjedriften.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Budsjett-innst. 13 (2001-2002) og Innst. O. nr. 66 (2001-2002) hvor Arbeiderpartiets og Sosialistisk Venstrepartis syn på anbud i ferjedriften framkommer. Disse medlemmer viser til at det i mange tilfeller hvor virksomhet legges ut på anbud eller ved anbudsskifte, settes arbeidstakerne i en vanskelig situasjon. Disse medlemmer mener derfor at reglene for virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven skal gjelde i alle tilfeller hvor virksomhet legges ut på anbud. Videre mener disse medlemmer at pensjonsrettigheter skal videreføres ved anbud og anbudsskifte.

Ekspressbuss

Komiteen vil peke på at ekspressbussene har ført med seg et bedre kollektivtilbud på en rekke strekninger der det tidligere knapt fantes et tilbud for lengre reiser. Ekspressbussene har i liten grad ført til redusert trafikkgrunnlag for tog.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til at det innføres en

friere etableringsrett for ekspressbusser, samtidig som ordningen med behovsprøving opprettholdes for å sikre myndighetene anledning til å se kollektivtransportpolitikken i et samordnet og overordnet perspektiv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen foreslår å gi NSB AS mulighet til å nedlegge hele eller deler av persontogtrafikken dersom togtrafikken ikke kan møte konkurransen fra ekspressbusstilbud. Disse medlemmer er skeptiske til å overlate ansvaret for dette til NSB AS, og mener politiske myndigheter må behandle slike saker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til budsjettavtalen med regjeringspartiene som sikrer en friere etableringsrett for ekspressbusser. Disse medlemmer mener som utgangspunkt at det burde vært fri etableringsrett og går følgelig imot at behovsprøvingen videreføres.

Togtilbud

Komiteen har merket seg Regjeringens omtale av konkurranse om drift av jernbanetransport, og at det er satt ned en gruppe som skal utrede nærmere hvordan konkurranse mellom ulike operatører for persontransport på jernbane mest hensiktsmessig kan gjennomføres. Komiteen har merket seg at det tas sikte på å legge til rette for å åpne nettet for konkurranse om offentlig kjøpt persontrafikk i 2006 med noen prøvestrøkninger på anbud fra 2004.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er skeptiske til det foreliggende forslaget om å innføre anbud på drift av jernbanetransport.

Disse medlemmer er bekymret for at NSB kan bli svekket som redskap i samferdselspolitikken hvis kommersielle aktører overtar lønnsomme ruter og opprustede strekninger. NSB vil også i framtida ha ansvar for lokførerutdanning, noe som medfører at andre, kommersielle aktører må dele de økonomiske kostnadene for en slik utdanning. Disse medlemmer vil også vise til de betydelige sikkerhetsmessige utfordringer som flere operatører på linjen vil skape. Disse medlemmer forutsetter derfor uansett at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med tilfredsstillende forslag til løsninger på bl.a. sikkerhet og lokførerutdanning.

Disse medlemmer forutsetter også at dårlige eller manglende pensjonsordninger i andre selskaper ikke blir et konkurransefortrinn ved en eventuell anbudsutsettelse. Disse medlemmer mener videre at anbud må betraktes som virksomhetsoverdragelse.

Kvalitetskriterier for kollektivtransport

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det er viktig at tilskuddene til operatørselskapene i kollektivtransporten gir incentiver til et bedre tilbud og økt antall reisende. Flertallet slutter seg til innføring av resultatavhengige tilskuddsordninger, såkalte kvalitetskontrakter. Slike avtaler skal gi incitamenter til kostnads- og markedseffektivitet, og bidra til at samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske mål i større grad blir sammenfallende. Selskapene må ha økonomiske incentiver til å gjennomføre samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak. Utgangspunktet for slike kontrakter må være at kunden, de reisende, settes i sentrum.

Flertallet slutter seg til at prinsipper fra kvalitetskontrakter også innføres i avtalen om kjøp av persontransporttjenester med NSB BA, og at elementer av resultatavhengighet tas inn allerede i avtalen for 2003.

Flertallet viser til at Regjeringen arbeider for å innføre resultatavhengige tilskuddsordninger, såkalte kvalitetskontrakter. Flertallet mener det er et mål å ha kvalitetskriterier for kollektivtilbudet. Slike kriterier kan stille krav mht. frekvens, regularitet, kapasitet, tilgjengelighet for alle, knutepunkter for omstigning, reisetid som ikke er vesentlig lenger enn med personbil, kollektivfelt og framkommelighet for kollektivtransporten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under avsnitt 3.2 i dette dokumentet og mener at konkurranse vil fremtvinge de kvalitetsnormer som kundene ønsker å betale for. I den grad dette vil gjelde anbudsruiter, er disse medlemmer enige i at det skal stilles kvalitetskrav som skal innarbeides i anbudskriteriene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at Regjeringen vil innføre kvalitetskontrakter og resultatavhengige tilskuddsordninger som et gjennomgående prinsipp for alt offentlig kjøp av transporttjenester. Disse medlemmer vil støtte dette tiltaket.

Disse medlemmer vil videre vise til at Statens vegvesen har utviklet standardkrav til vegnettet (vegnormaler). Disse har vært retningsgivene for planleggingen og utbyggingen av vegnettet. Tilsvarende standardkrav finnes ikke for kollektivtilbudet.

Disse medlemmer mener at slike kvalitetskriterier for kollektivtrafikken (kollektivnormaler) må utvikles for:

1. Byområdene.
2. Transportkorridorene mellom byområdene.
3. Distrikter med tynt befolkningsgrunnlag.

Disse medlemmer mener at kvalitetskrav for kollektivtilbudet (kollektivnormaler) bør danne utgangspunkt for det videre arbeidet med kvalitetskontraktene.

Disse medlemmer mener at følgende kvalitetskrav bør kunne danne utgangspunkt for et standardkrav for kollektivtilbudet for i de store byene (kollektivnormaler):

Rutenett:

- Kollektivtilbudet bør bygges opp rundt et nett av stamruter og materuter. I tillegg bør det etableres servicebusser, nattbuss og bestillingstransport.
- Gangavstand til holdeplass bør ikke overstige 300 meter i blokkbebyggelse og 500 meter i mer åpen bebyggelse.
- Det bør etableres knutepunkter for effektiv omstigning mellom ruter og linjer.

Reisetid

- Den totale reisetiden med kollektivtransport, inkludert gangtid, ventetid på holdeplass, skjult ventetid, bør ikke være vesentlig lengre enn reisetiden med bil, inkludert gangtid og parkering. Skjult ventetid regnes i gjennomsnitt som halve tiden mellom ruteavgangene.
- Kollektivtrafikken bør ikke stå i bilkø. Det bør etableres kollektivfelt eller kollektivtrasé langs vegstrekninger med kapasitetsproblemer.
- Kollektivtrafikken bør ha prioritering i alle lyskryss.

Frekvens

- For å konkurrere med bilen bør kollektivrutene ha minst fire avganger i timen. Ved hyppigere avganger enn hvert 10. minutt slutter trafikantene å bruke rutetabell. Ved hyppigere avganger enn hvert 7. til 10. minutt vil høy regularitet og punktlighet være viktigere enn ytterligere frekvensøkning.

Regularitet

- Alle avganger som er oppsatt i rutetabellen bør kjøres.
- Minst 90 pst. av avgangene bør skje etter ruteplan. Avvik utover 15 minutter bør ikke forekomme.
- Kollektivselskapene bør ha tilstrekkelig ekstrakapasitet til å sette inn ved driftsforstyrrelser. Kollektivselskapene bør ha effektive systemer for å overvåke avvik fra ruteplanen.

Kapasitet

- Minst 80 pst. av passasjerene bør ha sitteplass i rushtiden. Utenfor rushtiden bør alle ha sitteplass.
- Skinnegående transport kan være aktuelt for byer med rundt 100 000 innbyggere eller mer.

Tilgjengelighet

- Det bør tilrettelegges for sikker gang- og sykkeltrafikk til alle holdeplasser. Behovet for sykkelparkering bør dekkes.

- Materiell og holdeplasser bør utformes for å sikre god tilgjengelighet for eldre, funksjonshemmede og småbarnsfamilier.

Pris

- Takstene bør utformes slik at de bidrar til å styrke kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til bil. Byer med høy kollektivandel har et differensiert takstsystem med flerreisrabatt og rimelige periodekort.
- Det bør være samme takst- og billettsystem i hele byområdet, med fri overgang mellom driftsenhetene.

Informasjon

- Det må være enkelt å få oversikt over kollektivtilbudet og ta seg fram som kollektivpassasjer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til kvalitetskrav for kollektivtilbudet (kollektivnormaler)."

7. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

7.1 Sammendrag

Tiltakene som er foreslått i meldingen medfører ingen organisatoriske endringer og skal ikke medføre økte krav til administrasjon. Gjennomføringstakten for de nye tiltakene vil bli endelig fastlagt gjennom de årlige budsjetter, tilpasset det finanspolitiske opplegget.

De økonomiske konsekvensene av tiltakene vil Regjeringen komme tilbake til, i første omgang i statsbudsjettet for 2003.

Regjeringen foreslår i meldingen en rekke tiltak for en mer helhetlig og effektiv forvaltning av virkemidlene i transportsektoren, bl.a. forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsektoren.

Det er lagt opp til at forsøkene skal iverksettes med overføring av aktuelle samferdselsmidler innenfor gjeldende budsjetttrammer. Forsøkene vil derfor i seg selv ikke medføre økte budsjettkrav. Forsøkene vil innebære økt administrasjon i utredningsfasen og i evalueringen. Det er tatt høyde for eventuelle tilleggsytelser innenfor Samferdselsdepartementets budsjett for å ivareta dette.

En mer rasjonell arbeidsdeling mellom transportmidlene og økt konkurranse vil samlet sett legge grunnlaget for mer kollektivtransport for hver tilskuddskrone og gi et bedre tilbud til transportbrukerne.

Økt bruk av anbudsutsetting og innføring av kvalitetskontrakter vil samlet sett gi økte administrasjonskostnader.

Regjeringen legger til grunn at gevinstene ved en deregulering er større enn transaksjonskostnadene som vil følge av økt konkurranse. Et mer markedstilpasset kollektivtransporttilbud vil kunne bidra til å frigjøre ressurser i transportsektoren som kan gi et bedre samlet kollektivtransporttilbud til de reisende.

7.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til merknader under kapitlene 1 til 6.

8. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet :

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 med forslag om å innføre skole- og studentrabatt på 50 pst. fra 1. januar 2003.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti :

Forslag 2

Studentrabatten på NSB, Nord-Norgebussen og Hurtigruta gjeninnføres fra 1. august 2002.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen, så raskt som mulig og senest i vårsesjonen 2003, legge fram en tiltakspakke for å redusere luftforurensningen og øke kollektivandelen i Groruddalen.

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med forslaget til statsbudsjett for 2003 å legge fram en forsøksordning om å la byer og byområder selv motta de statlige tilskuddene til kollektivtrafikk.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

For satsingen på kollektivtrafikk i byområdene legges følgende målsettinger for transportmiddelfordelingen til grunn:

1. Andelen reiser foretatt med bil må ikke overskride 40 pst.
2. Andelen reiser foretatt kollektivt bør være mellom 15-35 pst.
3. Andelen reiser foretatt med sykkel eller gang bør være mellom 25-50 pst.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen legge helse- og miljøfaglige kriterier til grunn for revideringen av luftkvalitetsforskriftene. De nye forskriftene må også inneholde krav om at alle nye prosjekter/tiltak som vil øke luftforurensningen i allerede belastede områder, ikke kan gjennomføres uten kompenserende tiltak.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 komme tilbake med en plan for hvordan klimautslippene fra samferdselssektoren effektivt kan reduseres.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag til en introduksjonsbevilgning til den lokale kollektivtransporten på 200 mill. kroner i forbindelse med forslaget til statsbudsjett for 2003.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen flytte overføringene til lokal kollektivtrafikk fra Kommunal- og regionaldepartementets budsjett og over til Samferdselsdepartementets budsjett, og gis som rammeoverføring til fylkene. Det må settes krav om tilbakerapportering om bruk av midlene fra fylkene.

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 med en plan for opptrapping av infrastrukturtiltakene på jernbanen i tråd med Satsingsscenariet.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen fremme en melding om kollektiv godstrafikk første halvår i 2003.

Forslag 12

1. Stortinget ber Regjeringen innlede et samarbeid med Oslo kommune om å ruste opp T-banen i Oslo til Metro-standard.
2. Statens bidrag i dette arbeidet bør i perioden 2002-2005 være på 1 mrd. kroner."

Forslag 13

I forbindelse med statsbudsjettet for 2003 innføres det en tilskuddsordning for tiltak som kan legge til rette for at bildelingsordningen kan spres til nye grupper. Tilskuddsordningen må omfatte informasjons- og markedsføringstiltak, og tiltak knytta til videreutvikling av infrastruktur i bildelingsordninger.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til kvalitetskrav for kollektivtilbudet (kollektivnormaler).

9. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget ber Regjeringen foreta en vurdering av en samordning av alle rabatter rettet mot ungdom, elever, ulønnede lærlinger og studenter med sikte på å etablere mest mulig enhetlige rabattordninger.

II

St.meld. nr. 26 (2001-2002) - om bedre kollektivtransport - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 6. juni 2002

Petter Løvik
leder

Odd Holten
ordfører

Geir-Ketil Hansen
sekretær