



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/818-3

21. april 2023

Dokument 8:186 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Lan Marie Nguyen Berg, Kristoffer Robin Haug og Rasmus Hansson, om bedre og billigere kollektivtilbud til alle

- 1. Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag om innføring av et nasjonalt reisekort, slik at passasjerer kan bruke alle tog og all kollektivtransport med ett reisekort, til en månedspris på 499 kroner for voksne og 249 kroner for barn og unge til og med 18 år.**

Svar: Et nasjonalt reisekort med statlig bestemte priser strider mot gjeldende ansvarsdeling og organiseringen av kollektivtransporten i Norge, hvor staten er takstmyndighet for jernbanen og fylkeskommunene for øvrig offentlig kollektivtransport. Billettprisene som skisseres i forslaget ligger langt under fylkeskommunalt prisenivå i dag, og vil utfordre den fylkeskommunale soneprismodellen og pris som virkemiddel i lokal kollektivtransport. Også togets avstandsbaserte prismodell utfordres av tiltaket.

Innføring av et nasjonalt reisekort som gjelder på tog og øvrig kollektivtransport ble høsten 2022 vurdert av Jernbanedirektoratet i forbindelse med oppdraget om «feriekollektivbilletten», og inngår i direktoratets leveranse til Samferdselsdepartementet av 02.11.2022, med rapporten «Nasjonal togbillett – Vurdering av muligheter og konsekvenser».

En arbeidsgruppe som inkluderte representanter fra de fylkeskommunale kollektivselskapene og Entur anbefalte ikke å gå videre med «feriekollektivbillett-

løsningene», hovedsakelig grunnet betydelig billettinntektsbortfall og inngripende kompenserende tiltak for å sikre dagens fylkeskommunale billettinntekter.

Beregning av økonomiske konsekvenser av forslaget

Med utgangspunkt i innrapporterte kollektivtall til SSB for 2019, siste helår før koronaepidemien, har Jernbanedirektoratet grovt regnet på finansieringskostnaden av innføring av et nasjonalt reisekort, slik at passasjerer kan bruke alle tog og all kollektivtransport med ett reisekort, til en månedspris på 499 kroner for voksne og 249 kroner for barn og unge under 18 år (forslaget sier til og med 18 år, men direktoratet har forutsatt at det er dagens barnegrense på 18 år som gjelder).

Brukerbetalingen i 2019, indeksjustert til 2023-kroner, var totalt rett under 16 milliarder kroner for offentlig kjøpt kollektivtransport. De skisserte billettprisene forventes å gi reduserte billettinntekter på 2,5–3 milliarder kroner årlig for den fylkeskommunale kollektivtransporten. I tillegg forventes et inntektsbortfall i samme størrelsesorden for jernbanen. Totalt forventes tiltaket, som skissert i forslaget, å gi et samlet statlig finansieringsbehov på 5–6 milliarder kroner per år.

Kostnadsestimatene bærer preg av kort tidsfrist, og må ytterligere kvalitetssikres i en egen utredning dersom det er ønskelig å gå videre med forslaget.

For jernbanen vurderer Jdir at forslaget vil, dersom det innføres, medføre en betydelig vridning fra enkeltbilletter til det nasjonale reisekortet. Med en togreise tur-retur på 249,50 kroner per vei (til sammen den foreslåtte månedsprisen for voksne, 499 kroner), vil det lønne seg å kjøpe det nasjonale reisekortet for majoriteten av togreisene som ikke går på fylkeskommunale takster.

Lavere billettpriser vil gi økt etterspørsel etter kollektivtransport, samtidig vil det skje et tilsvarende press på kapasiteten som medfører økte drifts- og investeringskostnader. Disse effektene vil gå mot hverandre, og er ikke regnet på.

2. Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommuner blir fullt kompensert for økte drivstoff- og strømkostnader for å unngå kutt i kollektivtilbudet.

Svar: Jeg merker meg forslaget om å kompensere fylkeskommunene for økte kostnader til drivstoff og strøm til bruk i kollektivtransporten. Departementene vurderer løpende om det kan være merkostnader for kommunesektoren som følge av uventede endringer i rammebetingelser og dette er et av mange hensyn som det kan være aktuelt å vurdere i budsjettssammenheng.

3. Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til en ordning som økonomisk premierer fylkeskommuner og kommuner som reelt reduserer biltrafikken, med økte drifts- og investeringsmidler til kollektivtransport, sykkel og gange.

Byvekstavtaler og belønningsavtaler er eksisterende ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. Nullvekstmålet er formulert som følger: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

I de største byområdene (Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren) ligger nullvekstmålet til grunn for byvekstavtalene. Disse er gjensidig forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommuner og kommuner, og statens direkte bidrag i 2023 er i størrelsesorden 6 mrd. kr.

Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø har belønningsavtaler, med statlig tilskudd som utgjør om lag 0,5 mrd. kroner i 2023. Avtalene er fireårige, og også her ligger nullvekstmålet til grunn.

Midlene både i byvekstavtaler og belønningsavtaler går i hovedsak til investeringer i kollektivtransport, sykling og gange, samt drift av kollektivtransport.

Det er også etablert en tilskuddsordning for å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er øremerket Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen. Her er det bevilget 30 mill. kroner i 2023 som er tildelt Bodø og Ålesund. Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak.

Potensialet for å øke bruken av kollektivtransport, sykling og gange henger bl.a. sammen med arealstruktur og befolkningsgrunnlag, og det ligger best til rette for det i byområdene. Det er også her den største befolkningsveksten antas å komme. Jeg mener derfor at dagens ordninger som er rettet inn mot byområdene, er et målrettet og godt virkemiddel for å bremse veksten i persontransport med bil. Jeg viser også til vurderingene under forslag nr. 16 nedenfor.

4. Stortinget ber regjeringen etablere og sikre finansiering av ekspressbussruter der det ikke er et togtilbud, men stor etterspørsel etter ekspresslinjer.

Svar Den mest vanlige bruken av begrepet ekspressbuss dreier seg om kommersielle, ofte fylkeskryssende langdistanseruter. Det kommersielle ekspressbussmarkedet har gått gjennom en liberalisering de siste tiårene, der f.eks. behovsprøvingen mot jernbane ble fjernet i 2003. Senere ble også adgangen til behovsprøving mot lokaltrafikk innskjerpet (SD rundskriv N-2 2017). Det er i dag fri etableringsrett for kommersielle aktører som ønsker å starte bussruter som er lengre enn 80 km en vei og flybussruter. Søknad om løyve for slik transport skal *ikke*

behovsprøves. Det er med andre ord fri adgang til å etablere ekspresslinjer allerede i dag.

Fylkeskommunene har ansvar for kollektivtransporttilbudet innen egne fylkesgrenser. Det inkluderer ansvaret for å bestemme omfanget av rutetilbudet, takster og betalingsløsninger, og å yte tilskudd til lokale ruter med buss, trikk, bane og båt. Dette gjelder i en del tilfeller også det man kan kalle ekspresslinjer i fylkeskommunal regi. Dette gjelder f.eks. Fram i Møre og Romsdal, som har både fylkesinterne linjer og fylkeskryssende linjer mot henholdsvis Vestland og Trøndelag. Fylkeskommunene kan i tillegg inngå avtaler med kommersielle ekspressbusselskaper som supplement til det offentlige busstilbudet, f.eks. gjennom kjøp av lokal trafikk fra kommersielle langruter eller ved ulike former for takstavtaler. Fylkeskommunene har ansvaret for – og sitter med nøkkelen til – et godt kollektivtilbud innenfor sitt fylke, også det man kan kalle fylkeskommunale ekspressruter. De har også adgang til å etablere tilbud på tvers av fylkesgrensene. Det kommunale selvstyret er viktig for denne regjeringen. Kollektivtilbudet finansieres gjennom rammetilskudd og billettinntekter, og det er opp til fylkeskommunene å prioritere innenfor egne rammer.

Ekspressbusser binder byer og landsdeler sammen, særlig i områder uten togtilbud. Regjeringen vil i henhold til Hurdalsplattformen *legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet.* Det er likevel opp til fylkeskommunene å vurdere hvilket langdistansetilbud det offentlige skal etablere og finansiere utover det kommersielle tilbudet.

5. Stortinget ber regjeringen øke den statlige finansieringen av rabatt på kollektivtransport for studenter fra 40 prosent til 50 prosent.

Svar: Den statlige bevilgningen til rabattordningen for skoleelever og studenter skal dekke 40 prosent rabatt på periodekort for skoleelever og studenter under 30 år. Rabatten gjelder på kollektivtransport med fylkeskommunal tjenestekontrakt og tog mot fremvisning av legitimasjon. De vilkår som gjelder for statens finansiering er ment å utgjøre minimumsvilkår for ordningene, og har vært gjeldende siden iverksettelsen av ordningen i 2002/2003. Fylkeskommunene og togselskapene står fritt til å ha bedre ordninger enn dette, basert på lokale behov og prioriteringer. Det er for eksempel variasjoner mellom fylkene med hensyn til hvorvidt deltidsstudenter gis rabatt og i hvilken grad ordningen tilbys skoleelever/studenter over 30 år eller som befinner seg på andre steder enn studiestedet. De fleste fylkene gir også samme rabatt til lærlinger.

Beregning av økonomiske konsekvenser av forslaget

Kostnadene knyttet til en økning i studentrabatten for fylkeskommunal kollektivtransport fra 40 til 50 pst. er grovt anslått av Statens vegvesen til i overkant av 40 mill. kr. Det er lagt til grunn uendret etterspørsel som følge av prisendringen.

Det presiseres at dette gjelder den statlige finansieringen. I tillegg kommer økte kostnader for fylkeskommunene som gir rabatter utover minimumsvilkårene.

Jeg mener dagens ordning er tilfredsstillende, bl.a. fordi den gir rom for fylkene og togselskapene til å etablere bedre ordninger, og tilrår ikke å endre den statlige finansieringen.

6. **Stortinget ber regjeringen i forbindelse med forslaget til statsbudsjett for 2024 planlegge for å styrke togtilbudet ved å kjøpe inn flere lokal-, region- og fjerntog, slik at man fra og med 2024 øker antallet bestilte togsett sammenlignet med 2023.**

Svar: Det er for lokal- og regiontog allerede gjort bestillinger av kjøretøy som vil ha leveranser til og med 2027, og som vil dekke de behov for kjøretøy som er identifisert gjennom gjeldende NTP 2022-2033 for denne perioden. Det er for fjerntog nylig gjort bestilling av kjøretøy for erstatning av den eldste delen av fjerntogsflåten. Strategien for tilpassing av kjøretøyflåten er å etablere kontrakter med store opsjonsmuligheter, der det kan utløses små bestillinger forholdsvis nært leveringstidspunktet slik at flåten får en god tilpasning til passasjer- og tilbudsutviklingen. Samferdselsdepartementet gjør vurderinger av om det skal spilles inn forslag om nye bestillinger i tilknytning til arbeidet med statsbudsjettet.

7. **Stortinget ber regjeringen planlegge for en dobling i kapasiteten på soveplasser i nattogtilbudet innen 2030 og vurdere innkjøp av dobbeltdekkertog for raskt å øke kapasiteten på strekninger med mulighet for dette.**

Svar: I februar i år tildelte Norske tog kontrakt til Stadler for kjøp av 17 fjerntog som skal leveres fra 2026. Utover de 17 nye togene, omfatter avtalen med Stadler opsjoner på ytterligere 83 fjerntog - med leveranse fra 2028. Her er det store muligheter for å øke sovekapasiteten betydelig. Vurdering av behovet for økning av kapasiteten for soveplasser i nattogtilbudet vil gjøres i tilknytning til arbeidet med statsbudsjettet, og vil være basert på innspill fra Jernbanedirektoratet som vurderer om det skal spilles inn forslag om bestillinger av flere kjøretøy for å tilpasse flåten av jernbanekjøretøy til passasjer- og tilbudsutviklingen.

Vurderinger knyttet til en eventuell bruk av dobbeltdekkertog på enkelte strekninger vurderes som en del av den pågående KVV Økt kapasitet i regiontog.

8. **Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag om en styrket satsing på vedlikehold**

innen tog- og jernbanesektoren for å redusere mengden forsinkelser og kanselleringer og øke punktlighet og pålitelighet.

Svar: Det har dessverre vært mye forsinkelser på jernbanen den siste tiden. Punktligheten på jernbanen har vært under målsetningen. Dette er ikke godt nok. Årsaksbildet er sammensatt og jeg har derfor igangsatt en rekke tiltak for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen siden jeg tiltrådte. I budsjettet for 2023 er det også bevilget 7,8 mrd. kroner til drift og vedlikehold, som er i tråd med nivået foreslått i NTP.

En av årsakene til forsinkelser og innstillinger er gammel infrastruktur. Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen er stort og har bygget seg opp over tid. Regjeringen varslet i Hurdalsplattformen at vi vil utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har levert innspill til en slik plan til departementet, og dette vil inngå som et viktig grunnlag i arbeidet med ny nasjonal transportplan som skal legges frem i 2024.

Det er viktig at vi jobber smart med vedlikehold og prioriterer det som gir mest effekt først. Samferdselsdepartementet har derfor også bedt Jernbanedirektoratet om å foreslå hensiktsmessige strekningsvise mål og rapportering for driftsstabilitet. Dette vil også gi grunnlag for å bedre prioritere vedlikeholdsarbeid og andre relevante tiltak på strekningene hvor det gir mest effekt og har størst samfunnsøkonomisk nytte.

I desember 2022 besluttet regjeringen at Spordrift AS skal overføres til Bane NOR og organiseres som en divisjon i foretaket. Denne endringen skal bygge opp under regjeringens ambisjon om å få på plass en mer samlet og helhetlig jernbanesektor, og kan bidra til raskere utvikling av et helhetlig og moderne vedlikeholdssystem. Departementet vil sette krav til at Bane NOR etablerer tydelige måleparametere og handlingsplaner, som understøtter videre utvikling av effektivitet, produktivitet og kostnadsbesparelser innen drift og vedlikehold.

En annen utfordring for å opprettholde driftsstabiliteten, er konsekvenser av et villere og våtere klima som medfører større behov for klimatilpasninger. Dette arbeider Bane NOR med.

Det har også vært en betydelig økning i togtrafikken de siste årene. Når det kjøres flere tog blir det potensielt flere forsinkelser. Avveiningen mellom punktlighet og antall avganger er viktig i det videre arbeidet med utviklingen av jernbanetilbudet. Trengsel på plattformer, spesielt i rushtiden, medfører lengre stasjonsopphold som igjen fører til forsinkelser. Det er derfor viktig for oss å arbeide med hvordan vi skal forvalte kapasiteten i jernbanenettet best mulig. Ett viktig tiltak har derfor vært å se nærmere på om kapasiteten i jernbanenettet kan økes gjennom å se på eventuelle endringer i rutetilbudet, herunder tilbringertjenesten. Vi må også i Nasjonal Transportplan

vurdere behovet for ytterligere tiltak for å øke kapasiteten på de høyest belastede delene av jernbanenettet.

En annen viktig og hyppig årsak til forsinkelser er signalfeil. Bane NOR jobber med å få på plass et nytt, digitalt signalsystem (ERTMS). Det nye signalsystemet skal etter planen tas i bruk på Gjøvikbanen i år, og senere trinnvis på de forskjellige banestrekningene frem mot 2032. Dette vil gi færre tekniske feil og flere tog i rute. Økt aktivitet i sporet på grunn av fornyelses- og utbyggingsprosjekter er en annen viktig årsak til forsinkelser siden jernbanen ikke har omkjøringsveger.

Samferdselsdepartementet har også igangsatt andre viktige prosesser for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. På oppdrag fra departementet leverte Jernbanedirektoratet en tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelse ved avvik i fjor høst. I tiltaksplanen viser Jernbanedirektoratet til at det allerede pågår mye godt arbeid på dette området. Blant annet innenfor bruk av ny teknologi til å oppdage og utbedre feil før det blir kritisk. I tiltaksplanen ble det også foreslått å etablere en programstruktur med faste møter mellom de ulike aktørene på jernbanen. Dette bidrar til bedre samarbeid på området. Samferdselsdepartementet følger tett opp dette arbeidet i etatsstyringen av Jernbanedirektoratet.

Jeg er som dere utålmodig og ønsker å få bedret reisehverdagen til de reisende og øke forutsigbarheten for godskundene. Jeg har samtidig, som redegjort for over, satt i gang mange prosesser og tiltak. Jeg forventer at dette vil gi resultater. Jeg mener derfor at intensjonen i forslaget er ivarettatt gjennom de tiltakene og utredningene som allerede er satt i verk. Planen for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen vil jeg legge frem i forbindelse med fremleggelse av ny NTP.

9. **Stortinget ber regjeringen sørge for at beredskapsbehovene på norske toglinjer kartlegges med særskilt vekt på tunneler og flom- og rasutsatte områder, slik at man kan innhente mer informasjon om hvorvidt det er behov for oppgraderinger.**

Svar: Endringene i klima og naturfarer merkes også på jernbanen. Dette gjelder særlig steinsprang, ras og utglidninger og vann på avveie. Tunneler er ikke spesielt utsatt. Bane NOR følger nøye med på endringene i klima- og naturfare gjennom kontinuerlig kartlegging av flom- og rasutsatte områder og regelmessig kontroll og visitasjon av sideterrang. Bane NOR har som følge av de påpekte endringene oppdatert tekniske krav i sitt regelverk, og etablert en oversikt over behov for oppgraderinger, eksempelvis for å håndtere vann på avveie.

10. **Stortinget ber regjeringen gjennomgå og bedre beredskapsrutinene for jernbanesektoren med mål om å redusere nedetid for togtrafikk og øke reisendes sikkerhet ved uventede hendelser.**

Svar: Jernbanelovgivningen stiller krav til virksomhetenes beredskap. Dette omfatter beredskap for ulike typer situasjoner. Krav som har med nasjonal beredskap for håndtering av ekstraordinære situasjoner, kriser og krig er nå regulert for hele jernbanesektoren, men disse kravene gjelder ikke for den ordinære driften. Både togselskapene og Bane NOR som infrastrukturforvalter har etter någjeldende regelverk krav til å beskrive håndtering av avvikssituasjoner gjennom interne bestemmelser i sine sikkerhetsstyringssystemer. Det tilligger Bane NOR et særlig ansvar for samordning av beredskapen, og det er etablerte arenaer for å sørge for slik samordning.

Jeg forstår forslaget slik at det særlig omhandler to ulike typer beredskap - feilrettingsberedskap og beredskap ved ulykker eller andre vesentlige avvikshendelser.

Feilrettingsberedskap er en avveining mellom hvor mye ressurser som skal benyttes på forebyggende vedlikehold opp mot ressurser på korrigerende vedlikehold (feilretting). Hvilken responstid man legger opp til å ha knyttet til feilretting er altså veid opp mot hvor mye forebyggende vedlikehold som gjøres, og dette igjen er basert på en vurdering av høy nytte sett i forhold til kostnader og konsekvenser av nedetid. Bane NOR legger allerede i sitt vedlikehold økende vekt på forebygging, og da basert på tilstand til komponentene heller enn faste tidsintervall, slik at feil detekteres før de oppstår. Som en følge av denne dreiningen i tilnærming, har Bane NOR også oppdatert behovet for beredskap og responstid. Se ellers omtale av Infrastatus under spørsmål 8.

Ulykkesberedskap og beredskap for håndtering av andre typer vesentlige avvik følger av beredskapsanalyser og tilhørende beredskapsplaner. Analysene og planene er koordinert mellom de ulike aktørene. De oppdateres ved endringer eller der aktørene gjennom hendelser erfarer behov for oppdatering. Hendelsen (strømstansen) i Romeriksporten er en slik hendelse, og er gjenstand for en egen evaluering med tiltak. Videre har Statens jernbanetilsyn etter tilsyn med Bane NOR, Vy og Flytoget etter hendelsen i Romeriksporten funnet avvik ved bl.a. samordningen av beredskapsplanene og rutineene for hvordan man håndterer slike hendelser, og gitt pålegg om utbedring av disse manglene. Departementet følger nøye med på arbeidet med å følge opp disse påleggene gjennom egne møter med de involverte.

Se for øvrig kommentar til pkt. 9.

- 11. Stortinget ber regjeringen lage en plan for å åpne og ruste opp delvis og helt nedlagte eller ubrukte togtraseer hvor det i dag eksisterer et reelt behov for togtransport.**

Svar: Planen for hvordan regjeringen vil utvikle togtilbudet presenteres i Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036. Planen legges frem våren 2024. Usikre tider og et mer begrenset økonomiske handlingsrom gjør prioriteringen av ressursbruken innenfor samferdselssektoren krevende de kommende årene. Det vil være betydelige kostnader forbundet med å åpne nedlagte/ubrukte togtraséer. Samfunnsøkonomiske vurderinger må legges til grunn i prioriteringen av midler. Det er et betydelig behov for fornyelser, vedlikehold og investering i eksisterende infrastruktur som er i daglig bruk, og som benyttes av et stort antall reisende.

12. Stortinget ber regjeringen inngå dialog om billettsamarbeid ved reiser til Norge via svenske eller finske traseer og veier for å sørge for enklest mulig reiseavvikling for reisende i områder med begrenset infrastruktur.

Svar: Jernbanedirektoratet arbeider kontinuerlig med takstsamarbeidsavtaler med norske fylker. Dette gjør det enklere å kombinere tog- og bussreiser i Norge, også for reisende fra utlandet.

Det pågår også samarbeid mellom de nordiske landene for å legge grunnlaget for en nordisk reiseplanlegger, basert på felles europeiske standarder som fastsatt i EU-regelverk. Entur er sentral i dette arbeidet fra norsk side. Videre arbeides det i EU med ny regulering om booking og betaling som etter planen skal legges frem i løpet av 2023. Denne tar sikte på å regulere dette markedet, slik at man oppnår standardiserte betingelser og løsninger for reiser på tvers av operatører.

Alle disse initiativene vil bidra til at kundene får enklere tilgang til billetter for landbaserte reiser til og fra Norge.

13. Stortinget ber regjeringen sørge for at alle langdistansetog kan tilby sykkeloppbevaring for reisende der det ikke er et slikt tilbud i dag, og øke kapasiteten for sykkeloppbevaring der det er tilbud i dag.

Svar: Alle fjerntog (langdistansetog) på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stavanger og Trondheim-Bodø har i dag sykkelplasser som kan reserveres i forkant av reisen. Antall plasser ligger i størrelsesorden 5-15 avhengig av hvilken type togmateriell som benyttes. På Bergensbanen kjøres det i tillegg egne sykkelvogner med plass opptil 60-70 sykler i avganger hvor det er lagt til rette for sykling på Rallarvegen i sommersesongen. Togselskapene Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy tog er av den oppfatning at dagens kapasitet på sykkelplasser i fjerntog er godt tilpasset markedets behovet, og at det er få avganger hvor kunder med sykkel må avvises.

Fra 2026 skal deler av fjerntogsflåten byttes ut og erstattes med nye kjøretøy. Norske tog har inngått kontrakt med Stadler om levering av 17 nye fjerntog til Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Utforming av interiørløsninger er i designfasen og det legges vekt på å utvikle fleksible løsninger som tar hensyn til differensiert markedsbehov for sykkelplasser ut fra strekning og sesong. Togoperatørene er involvert i dette arbeidet.

Det følger av forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser en del krav til muligheten til å ta med sykler på tog. Dette omfatter for det første togenes utrustning, ved at togmateriell som anskaffes eller oppgraderes skal utrustes slik at hvert tog skal ha plass til minst fire sykler, Videre er hovedregelen etter forordningen at passasjerene skal ha rett til å ta med sykkel på toget, men det gjelder en del begrensninger i denne retten, særlig når kapasitetsbegrensninger i rushtiden eller det rullende materiellet ikke gir mulighet for dette. Forordningen er tatt inn i EØS-avtalen, og vil gjelde fra 7. juni 2023. Kravet til utrustning av nytt eller oppgradert togmateriell vil gjelde fra 7. juni 2025. Jernbaneforetak kan utarbeide planer om hvordan transporten av sykler kan økes og forbedres, med sikte på å oppmuntre til kombinert bruk av jernbane og sykkel. Dette kan også utarbeides av Jernbanedirektoratet i forbindelse med at de inngår avtaler med togselskapene. Det er for tidlig å si om det er behov for egne planer etter denne bestemmelsen, da forordningen ennå ikke har trådt i kraft.

14. Stortinget ber regjeringene styrke byvekstavtalene med økt statlig finansiering til 80 prosent i forbindelse med forslag til statsbudsjettet for 2024 og sørge for at jernbane og togtilbud er inkludert i byvekstavtalene i byområder som har jernbane i dag.

Svar: Byvekstavtalene er et prioritert område for regjeringen. På tross av redusert økonomisk handlingsrom i statsbudsjettet ble bevilgningene til å følge opp avtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren økt i 2023. Regjeringen arbeider også med å følge opp anmodningsvedtakene om nye byvekstavgifter for Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen som kom i Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2023.

Det ligger i dag ingen fast andel statlig finansiering i byvekstavtalene med unntak for store kollektivprosjekter, som er omtalt under forslag nr. 15 nedenfor.

Jernbane og togtilbud omtales i byvekstavtalene i de fire storbyområdene allerede i dag. De finansieres imidlertid direkte over statsbudsjettet og ikke gjennom statlige tilskudd til byvekstavtalene. Per i dag brukes noen øremerkede midler til stasjons- og knutepunktutvikling for jernbanen som en integrert del av byvekstavtalene. I byvekstavtalene inngår i tillegg ulike tilskuddsordninger, både belønningsmidler og tilskudd til styrking av kollektivtransporten gjennom bompengavtalen fra 2019. Deler

av disse midlene kan brukes (og brukes) til utvikling av togtilbudet ved at de finansierer utvidelser av rute-, takst- og billettsamarbeid mellom statlig og fylkeskommunalt kollektivtilbud.

Regjeringen vurderer fremtidig satsing på byvekstavtaler gjennom forslag til ny Nasjonal transportplan 2025-2036, og vil i den sammenheng legge vekt på hvilke tiltak som gir best måloppnåelse.

15. Stortinget ber regjeringen holde løftet sitt fra Hurdalsplattformen om at staten skal dekke minst 70 prosent av utbyggingskostnadene for store kollektivprosjekter og kollektivknutepunkt.

Svar: Byvekstavtalene er en omfattende og målrettet satsing på kollektivtransport, sykling og gange i de største byområdene. Som nevnt under forrige forslag har regjeringen prioritert å øke bevilgningene, og det er satt av om lag 6 mrd. kr til å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren i 2023. Regjeringen har også endret vilkårene for et av tilskuddene i byvekstavtalene som tidligere har vært øremerket reduserte bompenger. Disse midlene kan nå i sin helhet gå til bedre kollektivtilbud dersom lokale myndigheter ønsker det. Ambisjonen i Hurdalsplattformen om 70 prosent statlig finansiering av store kollektivprosjekter står fast, men gitt den økonomiske situasjonen vi står i med krig og energikrise i Europa og høy prisvekst, kan den ta noe lengre tid å realisere.

16. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2024 legge fram forslag til innføring av byvekstavtaler for flere byområder og etablering av bygdemiljøavtaler for miljøvennlig transport i distriktet. Disse avtalene skal ikke gå på bekostning av rammene i de eksisterende byvekstavtalene.

Svar: Ni byområder er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Så langt har staten inngått avtaler med Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Forhandlinger om en byvekstavnale for Tromsø ble startet opp i 2022, men ble senere brutt av de lokale partene. Regjeringen arbeider nå med å følge opp anmodningsvedtakene om byvekstavtaler for Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen som kom i Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2023. Ev. forhandlinger om byvekstavtaler for de to resterende byområdene som er omfattet av ordningen, Grenland og Buskerudbyen, vurderes ikke som aktuelt på kort sikt. De fem byene som ikke har byvekstavtaler, har i dag belønningsavtaler med staten.

Som omtalt under forslag nr. 3 er det også etablert en tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene.

Byvekstavtalene er et omfattende samarbeid mellom forvaltningsnivåene og på tvers av sektorer. Det er et godt verktøy for å løse komplekse utfordringer innenfor areal og transport i de største byområdene. Jeg mener at bygdemiljøavtaler for miljøvennlig transport etter en slik modell ikke vil være et treffsikkert og kostnadseffektivt virkemiddel i distriktene, der utfordringene og tiltaksbehovene er i en mindre skala. Det er likevel viktig å legge til rette for klima- og miljøvennlig transport utenfor de største byene. I den forbindelse vil også mer generelle virkemidler som f.eks. gir incentiver til å gå over til nullutslippsteknologi være sentrale.

Regjeringen er også i startfasen med andre typer avtaler som er rettet inn mot fylkeskommuner og mindre kommuner. Jeg viser her til arbeidet med regionvekstavtaler og bygdevekstavtaler i regi av Kommunal- og distriktsdepartementet.

17. Stortinget ber regjeringen styrke kravene til universell utforming knyttet til kollektivreiser, slik at det blir et reelt tilbud for alle.

Svar: Universell utforming av stasjoner og kollektivknutepunkter er både avhengig av gode helhetlige løsninger, og at en rekke hensyn er ivarettatt ved detaljutforming. Det finnes i dag krav om universell utforming blant annet i likestillings- og diskrimineringsloven, i tillegg til retningslinjer i den enkelte transportvirksomhet. På grunn av begrensede økonomiske rammer prioriteres stasjoner med flest reisende i arbeidet med å utvikle universelt utformede reisekjeder.

SD har mottatt forslag til hvordan de knappe ressursene skal brukes i ny Nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) fra transportvirksomhetene. Forslaget, som ble sendt på høring 03.04.2023, er en viktig del av det faglige grunnlaget for arbeidet med ny NTP, som etter planen skal legges frem våren 2024. Regjeringen vil etter at høringen er avsluttet, vurdere hva de beste tiltakene er for å løse de transportpolitiske utfordringene sammen med transportvirksomhetene. Dette inkluderer også arbeidet med universell utforming. Regjeringen vil vurdere forslaget i forbindelse med fremleggelsen av ny NTP våren 2024.

18. Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2024 fremme forslag om å opprette en nasjonal pott for universell utforming av kollektivreiser som fylker og kommuner kan søke på.

Svar: Universell utforming bidrar til å gjøre kollektivtilbudet mer tilgjengelig for de reisende og mer sømløst. Sømløse reiser er et viktig mål for å styrke kollektivselskaperens konkurransekraft og redusere andel biler på veiene. Målet er å

få flere reisende til å velge kollektivt. En nasjonal pott for universell utforming innebærer i praksis en øremerking av midler. Øremerking innebærer videre at det er staten som definerer behovene og prioriteringene, ikke fylkeskommunene slik systemet for rammestyringen legger til grunn. Øremerkede tilskudd fører til forvaltningskostnader både i stat og kommune. Statlige forvaltere må utvikle regelverk og tildelingskriterier, lage utlysninger, vurdere søknader, utbetale midler, vurdere dokumentasjon og føre tilsyn med at midlene brukes i henhold til regelverket. Kommunesektoren må følge med på rekken av mulige finansieringskilder, skrive søknader, og rapportere på bruken av mottatte tilskuddsmidler. Rammefinansiering av kommunale og fylkeskommunale oppgaver gir den mest kostnadseffektive utnyttelsen av ressursene ved at regionalt folkevalgt nivå selv bestemmer hvordan deres samlede oppgaver skal løses. Jeg tilrår derfor at det ikke etableres en slik pott.

19. Stortinget ber regjeringen, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024, fremme forslag om å opprette flere tilbud om yrkessjåførutdanning for ulike typer kollektivtransport på videregående skole for å sikre tilstrekkelig rekruttering for framtidens transportbehov.

Svar: Det er fylkeskommunens oppgave å dimensjonere det videregående opplæringstilbudet. I dimensjoneringen av opplæringstilbudet veier fylkeskommunene ulike hensyn, som elevenes ønsker og tilgang på læreplasser lokalt, men også samfunnets behov for kompetanse. Det er et mål at det yrkesfaglige tilbudet skal være i tråd med arbeidslivets behov for lærlinger og fagarbeidere.

I videregående opplæring er det ett tilbud innen yrkessjåførfaget. Opplæringen fører fram til fagbrev. Opplæringen gir kompetanse i å føre tyngre kjøretøy i henhold til gjeldende regelverk for kjøretøy i klasse C (lastebil), CE (lastebil med tilhenger) eller D (buss som er godkjent for flere enn 8 passasjerer), avhengig av bedriftens produksjon. Tilbudet ligger i utdanningsprogram for teknologi- og industrifag og tar normalt fire år. Tilbudet består av vg1 teknologi- og industrifag, vg2 transport og logistikk og vg3 yrkessjåførfaget. Hovedmodellen fram til fagprøven er at vg1 og vg2 tilbys på ordinære videregående skoler, vg3 består av et 19-ukers landslinjetilbud for yrkessjåfører med påfølgende læretid i bedrift. Antall nye lærekontrakter i yrkessjåførfaget har økt fra 544 i 2018 til 630 i 2022.

Det er etablert 11 landslinjetilbud i yrkessjåførfaget, som får tilskudd over Kunnskapsdepartementets budsjett. Tilbudene dekker alle deler av landet. Landslinjeordningen skal bidra til å sikre elever fra hele landet et nasjonalt tilbud i små og/eller kostbare utdanningsprogram i videregående opplæring. Fylkeskommuner som ønsker å opprette nye landslinjetilbud eller utvide eksisterende landslinjetilbud, kan søke om dette til Utdanningsdirektoratet. Søknaden videresendes Kunnskapsdepartementet og endelig vedtak om nye

landslinjer/utvidelse av eksisterende linjer avhenger av bevilgningsvedtak i Stortingets budsjettbehandling.

Jeg mener, i samråd med kunnskapsministeren, at dagens ordning for etablering og utvidelse av tilbud om yrkessjåførutdanning i den videregående skolen er hensiktsmessig. Jeg støtter ikke forslaget, som slik jeg oppfatter det vil være i strid med fylkeskommunenes ansvar for dimensjonering av videregående opplæring, og de etablerte rutinene for utvidelse av eksisterende eller opprettelse av nye landslinjetilbud.

Jeg er imidlertid opptatt av utfordringen med å sikre tilstrekkelig antall sjåfører fremover, og jeg viser blant annet til mitt svar 3. april 2023 på spørsmål 1824 fra stortingsrepresentant Liv-Kari Eskeland.

20. Stortinget ber regjeringen nedsette et offentlig utvalg med mandat til å se på organiseringen av hele Norges transportsektor med mål om en mulig opprettelse av et felles overordnet transportdirektorat som kan se alle transportløsninger og -behov under ett.

Svar: Regjeringen har et overordnet mål om en effektiv, sikker og miljøvennlig transportsektor. Det er ikke et mål i seg selv å opprette et transportdirektorat, men det kan være et av flere mulige tiltak for å sikre koordinering og planlegging på tvers av transportformene.

Å etablere et nytt transportdirektorat vil imidlertid være en stor og kostbar reform. Vei-, jernbane-, luftfart- og kystsektoren har ulik størrelse, geografisk utbredelse, transportfunksjon og kultur, noe som kan gjøre en ev. sammenslåing utfordrende. Oppgavene som tilligger virksomhetene varierer, og knytter seg blant annet til myndighets- og tilsynsoppgaver, befolkningstjenester og faglig/strategisk planlegging. Det er ikke klart hvilke oppgaver som eventuelt egner seg for å samles i et transportdirektorat. Det er heller ikke gitt at statens behov for politiske prioriteringer og avveininger løses best ved etablering av en større, overordnet enhet.

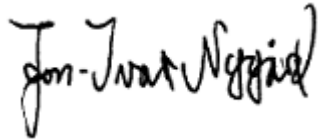
Jeg vil videre peke på at Nasjonal transportplan utgjør en viktig arena for samordning, helhetlig og langsiktig transportplanlegging på tvers av vei, sjø, luft og bane. I dette arbeidet gir departementet oppdrag som transportvirksomhetene besvarer i fellesskap, eller likelydende oppdrag til flere transportvirksomheter. Slike oppdrag kan også peke på samarbeid med andre virksomheter, som for eksempel Miljødirektoratet.

Videre pågår det arbeid med å se på organisering av både vei- og jernbanesektorene, samt å styrke sektorsamarbeidet om innovasjon, teknologiutvikling og datadeling ved

å etablere fellesfunksjoner, fellesprosjekter og programområder på tvers av transportetatene. Departementet kan også ved behov klargjøre enkeltvirksomheters ansvarsområde, eksempelvis gjennom instruks og tildelingsbrev.

Jeg mener det er ønskelig at det fortsatt legges til rette for god politisk styring på tvers av transportformene. Jeg vil i forbindelse med NTP vurdere hvordan vi best sikrer en mest mulig samordnet, helhetlig og langsiktig transportplanlegging på tvers av vei, sjø, luft og bane. Disse vurderingene vil måtte ses i sammenheng med de pågående gjennomgangene av organisering og styring i både vei- og jernbanesektorene.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
23/818-5

Dato
3. mai 2023

Dokument 8:186 S (2022-2023) om bedre og billigere kollektiv-tilbud til alle - Svar på spørsmål fra SV

Jeg viser til brev av 27. april 2023 fra transport- og kommunikasjonskomiteen med spørsmål fra komiteens medlem fra Sosialistisk Vensterparti knyttet til Dokument 8:186 S om bedre og billigere kollektivtilbud for alle.

Det blir vist til svarbrevet mitt av 21. april 2023 der det står følgende: «Ambisjonen i Hurdalsplatt-formen om 70 prosent statlig finansiering av store kollektivprosjekter står fast, men gitt den økonomiske situasjonen vi står i med krig og energikrise i Europa og høy prisvekst, kan den ta noe lengre tid å realisere.»

Spørsmålet fra komiteens medlem er: «Hvilken tidshorisont er det statsråden ser for seg her, og har statsråden tenkt å få på plass 70 prosent statlig finansiering i tide til at det kan bidra til at vi når klimamålene våre i 2030.»

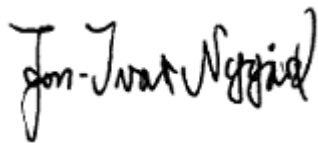
Som jeg har vist til i svarbrevet mitt, er byvekstavgiftene et prioritert område for regjeringen. På tross av redusert økonomisk handlingsrom i statsbudsjettet ble bevilgningene til å følge opp avtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren økt i 2023. Det er satt av om lag 6 mrd. kr til dette formålet, der over 2,1 mrd. kr er øremerket statlig bidrag til de store kollektivprosjektene. Byområdene har stor frihet til selv å prioritere hvordan andre tilskudd i byvekstavgiftene skal brukes, og det reelle statlige bidraget til store kollektivprosjekter er derfor høyere.

Byvekstavgiftene bidrar til reduserte klimagassutslipp ved å redusere reisebehovet og flytte reiser over til transportformer med lavere utslipp. Det gjør vi ved å bygge ut kapasitetssterke kollektivtilbud og tilrettelegge for sykling og gange. Restriktive tiltak mot biltrafikk og

arealpolitikken er også helt sentralt for å få en slik utvikling. Videre er overgang til nullutslippsteknologi og økt bruk av biodrivstoff viktige virkemidler for å få ned klimagassutslippene. Det gjelder ikke bare i byene, men i transportsektoren sett i stort.

Ambisjonen om 70 prosent statlig finansiering av de store kollektivprosjektene ligger fast. I lys av at det er ventet redusert økonomisk handlingsrom framover, er det viktig for meg at regjeringen gjør gode helhetlige prioriteringer i samferdselssektoren som står seg over tid. Jeg vil derfor vurdere økt statlig finansiering av kollektivprosjekter i arbeidet med ny Nasjonal transportplan som legges fram neste år. I dette arbeidet vil regjeringen også gjøre nye vurderinger av hvordan transportsektoren kan bidra til å nå Norges klimamål.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
23/818-8

Dato
10. mai 2023

Dokument 8:186 S (2022-2023) om bedre og billigere kollektivtilbud til alle - svar på ytterligere spørsmål fra SV

Jeg viser til brev av 4. mai 2023 med ytterligere spørsmål fra komiteens medlem fra Sosialistisk Vensterparti knyttet til Dokument 8:186 S om bedre og billigere kollektivtilbud for alle: «Hva er den budsjettmessige konsekvensen i år av å øke det statlige bidraget til store kollektivprosent til 70 %? Og finnes det ulike måter å regne ut det statlige bidraget på?»

Da tilskuddet til store kollektivprosjekter ble etablert, var utgangspunktet at staten skulle dekke inntil 50 prosent av kostnadene. Det statlige bidraget skulle utbetales i tråd med framdriften i prosjektene.

Tilskuddet ble senere økt til 66 prosent. Økningen fra 50 til 66 prosent ble beregnet på samme måte som det opprinnelige tilskuddet, dvs. ut fra kostnadene i de aktuelle kollektivprosjektene. Det ble imidlertid forutsatt at disse midlene ikke skulle utbetales etter framdrift, men med samme årlige beløp over avtaleperioden fram til 2029. Økningen fra 50 til 66 prosent var en egen tilskuddsordning med spesielle vilkår, som innebar at halvparten av økningen skulle gå til å redusere bompengene. Den andre halvparten skulle gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering.

I fjor ble vilkårene endret, slik at den delen av tilskuddet som tidligere har vært øremerket reduserte bompenger, kan endre formål hvis det er lokalt ønske om det. Det er dermed åpnet for at hele tilskuddet kan gå til bedre kollektivtilbud. I flere av byene med byvekstavtaler går hele dette tilskuddet nå til de store kollektivprosjektene.

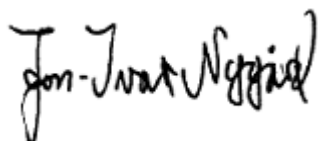
Den budsjettmessige konsekvensen i 2023 av å øke tilskuddet fra 66 til 70 prosent vil være avhengig av om økningen skal utbetales etter framdriften i prosjektene, eller om den skal utbetales med samme årlige beløp fordelt over avtaleperioden.

I tabellen under viser vi den samlede konsekvensen av å øke det statlige bidraget til store kollektivprosjekter fra 66 til 70 prosent med sistnevnte tilnærming, dvs. at midlene fordeles jevnt over den resterende avtaleperioden fra 2023 til 2029. Den samlede økningen er på om lag 2,3 mrd. kr, som fordelt over sju år utgjør om lag 330 mill. kr årlig.

Prosjekt	Byområde	Statlig bidrag 66 pst.	Statlig bidrag 70 pst.	Økning i statlig bidrag fra 66 til 70 pst.	Budsjett-konsekvens 2023 (økning fra 66 til 70 pst.)
Fornebubanen	Oslo og Viken	12 430	12 995	564	81
T-banetunnel	Oslo og Viken	13 227	14 039	812	116
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	5 546	5 853	307	44
Metrobuss	Trondheim	2 765	2 918	153	22
Bussveien	Nord-Jæren	8 318	8 769	451	64
Sum		42 286	44 574	2 287	327

Det er lagt til grunn statlig bidrag til Bybanen til Åsane i Bergen i inneværende Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033. Prosjektet er foreløpig ikke en del av byvekstavtalen for Bergens-området og inngår derfor ikke i tabellen ovenfor. I transportvirksomhetenes faglige innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036 er 70 prosent statlig bidrag til dette prosjektet anslått til om lag 7,6 mrd. kr.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård