



## Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlerenhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Wenche Kirkeby / 22073637

Vår referanse:  
22/34797-6

Deres referanse:  
21/2860-2

Vår dato:  
08.04.2022

## Ny normal for kollektivtransporten

### 1 Innledning

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet mottatt 11. mars med referanse 21/2860-2, hvor Statens vegvesen bes om å lede en hurtigarbeidende arbeidsgruppe for «ny normal for kollektivtransporten». Arbeidsgruppens oppdrag har vært å vurdere virkemidler på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå, for å nå Stortingets anmodningsvedtak om at regjeringen skal sette et mål om at andelen reisende med kollektiv og jernbane skal opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre, som et bidrag til å nå klimamålene. Arbeidsgruppen består, i tillegg til Statens vegvesen, av Kollektivtrafikk-foreningen, KS, NHO transport, Spekter og Jernbanedirektoratet. Arbeidsgruppen har bestått av ressurspersoner fra virksomhetene og organisasjonene. Gruppen har hatt fire møter, har arbeidet med en tiltaksliste og arrangert en workshop med eksterne bidragsytere.

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

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

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 02030  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon: 78 94 15 50

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

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

## 2      **Anbefaling**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Å videreføre et særskilt tilskudd til kollektivselskapene til ut 2022, men endre det fra en kompensasjonsordning til et tilskudd for omstilling og utvikling, samt legge til rette for en omstillingspakke i 2023
2. At kollektivselskapene gjennomfører endringer i billett- og takstsystemene som øker fleksibiliteten for kundene og bidrar til å spre trafikken utover dagen
3. Informasjon og holdningskampanjer fra myndighetene som kan bidra til å ta tilbake flest mulig til å reise kollektivt, sykle og gå

4. Å redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder, særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer. Slik får disse bilistene riktignere signaler om kostnadene ved bruk av veikapasitet
5. Å oppfordre arbeidsgivere til å gjennomføre insentiver som prioriterer arbeidsreiser med kollektivtransport fremfor bil.
6. Nullsats merverdiavgift for kollektivbilletter og skattefrie arbeidsgiverfinansierte kollektivbilletter til arbeidstakere
7. Å iverksette skattlegging av fordel ved arbeidsgiverbetalt parkering ved arbeidsplass.
8. Å fortsette samordning av virkemidler på tvers av forvaltningsnivåer gjennom byvekstavtaler og bypakker, i tillegg til å videreutvikle rute-, takst- og billettsamarbeid mellom statlig og fylkeskommunalt drevet kollektivtrafikk

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

1. Samordning og koordinering av offentlig betalt transport, som bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter. Mer tilbud om individuelle løsninger som del av helhetlig kollektivtransporttilbud
2. Helhetlige mobilitetsløsninger innen kollektivtransport, så færre har behov for å eie egen bil
3. Videreføre utviklingen av takst- og billettsystemene (punkt 2, kort sikt) med bl.a. tidsdifferensierte takster i kollektivtransporten
4. Veipricing for biltrafikken
5. Videre arbeid med byvekstavtaler
  - a. Investeringer i kollektivtiltak for bedre fremkommelighet og tilstrekkelig kapasitet
  - b. Driftsmidler til kollektivtransport
  - c. Parkering/pris og tilgjengelighet
  - d. Pricing i bomringene
  - e. Arealbruk
  - f. Tilbringertransport inklusive gange (snarveier), mikromobilitet mm.
6. Sambruksfelt 2+, 3+
7. Nye tilbud og løsninger i kollektivtransportmidlene, som eksempelvis bedre arbeidsfasiliteter eller hvilestoler om bord på tog mot betaling
8. Data- og innsiktsdrevet utvikling av kollektivtransporten er nødvendig for å oppnå best mulige løsninger for flere av punktene over. Dette betyr å innhente data som gir grunnlag for å kommunisere direkte og personlig med hver enkelt. på denne måten bygges innsikt og tilbys økt kunde verdi.

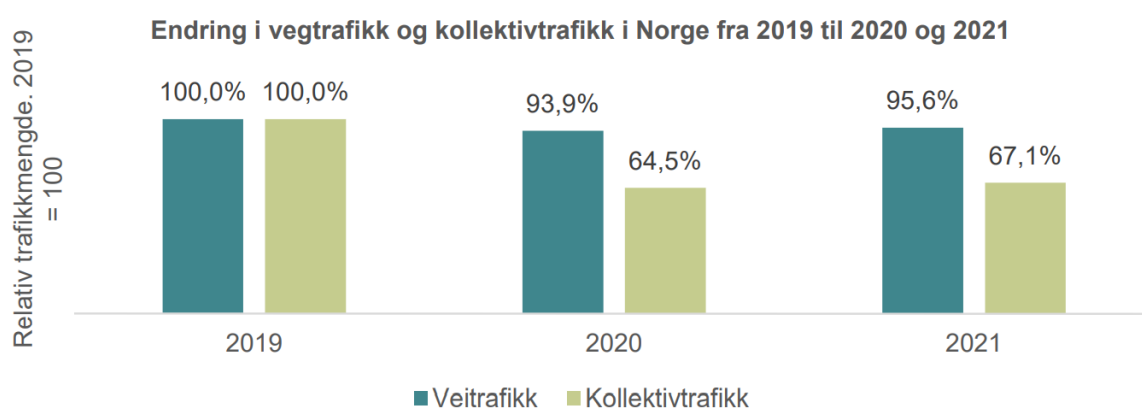
Arbeidsgruppen mener det er behov for å gjennomføre flere av de aktuelle virkemidlene som er listet opp både på kort og lang sikt, for å kunne innfri Stortingets anmodning om å opprettholde kollektivtransportens andel av persontransporten.

Arbeidsgruppen mener det ligger et dilemma i å foreslå økte kostnader og reduserte fordeler for bruk av elbil i byområdene, siden vi har uttrykte mål om elektrifisering og at nye personbiler som selges i Norge i 2025 skal være nullutslippsbiler. Seneste utvikling tyder imidlertid på at det særlig er elbilene som nå vinner i konkurransen med kollektivtrafikken, og at det vanskeliggjør målet om

kollektivandelen. Forskyvningen i markedsandeler fra kollektivtrafikk til privatbil i storbyområdene per dags dato kan tyde på at fordelene med elbilbruk i byområdene bør reduseres for at andre mål innen transportpolitikken skal innfris. Arbeidsgruppen foreslår derfor gradvis utfasing av bruksfordelene for elbiler i storbyområdene.

### 3 Den nye normalen

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



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

Nedgangen i kollektivtrafikken sammenfaller med myndighetenes oppfordring om å unngå kollektivtransport i pandemiperioden. Etter pandemien er det trolig fortsatt en effekt av smittefrykt i samfunnet som gjør at noen nøler med å reise kollektivt. En del av de som gikk over til andre transportformer enn kollektivt, og opplevde dette som gunstig, vil trolig fortsette med dette om det ikke settes inn virkemidler som motvirker dette. Et redusert kollektivtilbud etter pandemien vil gjøre det enda vanskeligere å få disse tilbake som kollektivreisende.

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

Videre ser man at mange har kjøpt elbil i løpet av pandemien. Dette bidrar til reduserte klimagassutslipp fra biltrafikken, men vil samtidig bidra til flere biler på veiene og til dårligere

fremkommelighet i byene. Ettersom elbilen er rimeligere i drift enn fossilbilen, vil den i tillegg kunne erstatte kollektivreiser også i byene.

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

#### **4 Relevante virkemidler**

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

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

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

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

##### *4.1 Kollektivtilbudet*

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

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

*Finansieringen* må være stabil. Heller enn å kun kompensere for tapte reiser, kreves *omstilling og utvikling* av kollektivtilbudet tilpasset ny etterspørsel og nye reisevaner som gir flere reisende på kortere og lengre sikt. Arbeidsgruppen anbefaler å forlenge statlig kompensasjon ut 2022, og så redefinere betingelsene slik at støtten stimulerer til stegvis tilpasning til det nye kollektivtilbudet. En finansierings-/omstillingspakke ut 2023 med vekt på innovasjon som skaper flere reisende kan være

et viktig virkemiddel. Togtilbudet er ryggraden i kollektivtilbudet i flere byområder - det er derfor viktig å sikre driften av eksisterende togtilbud og tilbud som følge av forbedret infrastruktur (f.eks. Follobanen).

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

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

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

#### 4.2 Takster og billettprodukter

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

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

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

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

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

#### 4.3 Infrastruktur- og fremkommelighetstiltak

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

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

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

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

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

#### 4.4 Arealplanlegging

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

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

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

#### 4.5 Tiltak for å begrense bilbruk

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

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

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

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

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



#### 4.6 Andre økonomiske virkemidler

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

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

#### 4.7 Kunnskap, metoder, verktøy

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

#### 4.8 Mobilitetsplanlegging og kampanjer

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

#### 4.9 Annet

Av andre aktuelle virkemidler vil kanskje det viktigste på kort sikt være å videreføre og utvikle arbeidet med *byvekstavgifter og bypakker*. Disse vil være helt sentralt for å samordne og finansiere transportvirkemidler i byene, hvor flest reiser og potensialet for kollektivtransport er størst.

Videre kan det vurderes virkemidler utenfor transportsektoren som vil være gunstige for å nå transportmålene. Eksempler på dette er å justere åpningstiden i skoler/barnehager, et mer fleksibelt arbeidsliv (i avtaleverk og individuelt), samt lokale arbeidsstasjoner, som er hybridløsninger mellom hjemmekontor og hovedarbeidssted, slik at den positive effekten av hjemmekontor (reduisert pendling) forsterkes.

## 5 Anbefaling om videre arbeid

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

Gruppen avslutter sitt arbeid 8. april og har jobbet under tidspress. Dersom Samferdselsdepartementet har ytterligere spørsmål eller bestillinger må det tas stilling til hvordan arbeidet med å svare ut disse skal organiseres. Aktørene stiller seg til disposisjon for å bidra. Vi forutsetter at

departementet vil behandle forslag til virkemidler og komme tilbake til de ulike aktørene med eventuelle styringssignaler.

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

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

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

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

Med hilsen

Jan Fredrik Lund  
Avd.dir.

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*

Vedlegg: tabell over virkemidler