

## Skriftlig spørsmål fra Audun Lysbakken (SV) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:482 (2013-2014)

Innlevert: 03.03.2014

Sendt: 03.03.2014

Besvart: 13.03.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



### Spørsmål

Audun Lysbakken (SV): Vil samferdselsministeren ta initiativ til at NSB går i dialog med Hordaland Fylkeskommune, eller stimulere til gode samarbeidsordninger, for eksempel gjennom belønningsordningen eller i de kommende bymiljøavtalene, som gjør at enhetstakst også kan gjelde for jernbanepassasjerene?

### Begrunnelse

En av landets beste kollektivruter er jernbanelinjen mellom Arna og Bergen sentrum. Om noen år vil denne bli enda mer effektiv ved bygging av dobbeltspor. I Bergen er det innført en ordning med enhetstakst, men denne gjelder ikke togpassasjerene som må betale mer for miljøriktig transport enn om de tar bussen rundt Åsane.



### Svar

Ketil Solvik-Olsen: Samferdselsdepartementet kjøper persontrafikkjenester med tog av NSB. Kjøpet reguleres gjennom Trafikkavtalen 2012–2017. NSB skal i henhold til Trafikkavtalen ha en god dialog med regionale myndigheter med henblikk på utvikling av et sammenhengende kollektivtilbud. NSB skal i denne sammenheng legge til rette for et sammenhengende transportsystem gjennom å søke samarbeid om bl.a. informasjon, billettering, billettsystemer og takstsystemer. NSB har mulighet til å inngå takstsamarbeid med tredjepart, men virkninger av eventuelle takstdifferanser er et forhold mellom NSB og vedkommende part. NSB har per i dag et takstsamarbeid med Hordaland fylkeskommune ved Skyss på periodebillett og ungdomskort, men ikke på enkeltbilletter.

Når det gjelder Belønningsordningen så har den som formål å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet

kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Avtalene skal bidra til å bygge opp under målsettingene i Klimaforliket fra 2012 og Nasjonal transportplan 2014–2023.

Staten og Hordaland fylkeskommune samt Bergen kommune har en slik avtale for perioden 2011–2015. Totalt er avtalen på 550 mill. kr. Målene i avtalen er at den samlede biltrafikken i bompengeringen i Bergen ikke skal øke i avtaleperioden selv om befolkningen og/eller tallet på arbeidsplasser øker. Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i perioder med stor andel av arbeidsreiser, reduseres med 5 % i 4-årsperioden. Det er som allerede nevnt opp til fylkeskommunen og kommunen selv å gjøre nødvendige prioriteringer av tiltak for å sikre måloppnåelse i henhold til avtalens målformulering. Jeg ser derfor ikke at det er grunnlag for staten å gå i en dialog med fylkeskommunen og kommunen om et enkeltstående tiltak, i dette tilfelle utvidelse av enhetstakst for togtilbudet i området.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt fram et rammeverk for helhetlige by- miljøavtaler. Bergen er ett av byområdene som omfattes av ordningen. Formålet er å få en mer samstemt virkemiddelbruk mellom staten, fylkeskommunen og bykommunene i transportpolitikken i de største byene. I Nasjonal transportplan er det åpnet for at kjøp av persontransport med tog kan inngå i avtalene dersom jernbanen er eller kan bli en viktig del av det lokale kollektivtilbudet. Samferdselsdepartementet utarbeider nå et endelig rammeverk som må være på plass før de første avtalene kan inngås.