

Skriftlig spørsmål fra Guri Melby (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:110 (2013-2014)

Innlevert: 21.11.2013

Sendt: 22.11.2013

Besvart: 29.11.2013 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Guri Melby (V): Hvordan stiller statsråden seg til et eventuelt ønske fra Oslo og Akershus om å overta bestilleransvaret for lokale togtenester og bevilgningen på statsbudsjettet som følger med dette?

Begrunnelse

Oslo og Akershus har signalisert at de ønsker en sterkere samordning av kollektivtrafikken i regionen. I disse fylkene, som har stor befolkningstetthet, kan kollektivtrafikken spille en enda sterkere rolle, slik at personbiltrafikkens transportandel kan reduseres, og vi kan komme nærmere å oppfylle målsettingene fra klimaforliket om å ta økt trafikkvekst med kollektivtransport, sykkel og gange. For å lykkes med det, er man avhengige av å kunne gi et best mulig kollektivtilbud til befolkningen. Dagens struktur og organisering, der staten og fylkeskommunene har ansvar for hver sin del av kollektivtilbudet, kan gjøre at vi ikke lykkes med å forvalte kollektivinfrastrukturen så effektivt vi kan.

I dag er det samferdselsdepartementet som bestemmer rutestrukturen for togtrafikken på det sentrale østlandsområdet, mens det er Ruter som bestemmer rutestrukturen på øvrig kollektivtrafikk. Ruter har i dag det samlede ansvar for all kollektivtrafikk i Oslo/Akershus unntatt jernbane, og alle offentlige tilskudd til kollektivtrafikk i regionen unntatt pengene til NSB, kanaliseres gjennom Ruter. Ruter på sin side tilrettelegger for bruken av operatører for buss, T-bane, trikk og båt (men ikke tog) gjennom fremforhandlede kontrakter som i praksis styrer utviklingen av hele kollektivtilbudet i regionen. Denne todelingen av ansvar fører til manglende koordinering mellom lokal kollektivtrafikk og jernbanen, og er utfordrende med tanke på passasjeroverføring fra buss, trikk og t-bane til tog, når det gjelder knutepunkttenking og innfartsparkering.

En samordning av innkjøpene av kollektivtrafikk for tog, buss, t-bane, trikk og båt gjennom Ruter vil også kunne løse et annet problem som er under oppseiling, nemlig prisdifferansene mellom hva det koster å ta bussen til byen kontra å ta toget til byen. Som en følge av Ruters nye pris- og sonestruktur er det billigere for passasjerene å bruke Ruters tilbud enn NSB sitt, selv om tilbudet oppleves å være relativt likt.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen vil jobbe for at flere personer skal velge kollektivtrafikk for sine reiser. Vårt mål er at folk flest skal velge kollektive reiseløsninger fordi de opplever et attraktivt tilbud som forenkler hverdagen.

God samordning av kollektivtilbudet er viktig for at den samlede reisen skal oppleves som mest mulig sømløs og for å utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn på en best mulig måte. Dagens organisering og oppgavefordeling innen kollektivtrafikken gir ikke alltid en optimal koordinering.

Som det ble varslet i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 skal regjeringen innføre en ordning med helhetlige bymiljøavtaler. Bymiljøavtalene representerer en ny samarbeidsform mellom staten, fylkeskommunene og kommunene i de største byområdene. I byområder der jernbanen inngår som en del av den lokale kollektivtrafikken kan det være hensiktsmessig at kjøp av persontransport med tog omfattes av bymiljøavtalene, for eksempel ved at staten og fylkeskommunen blir enige om føringer for et samordnet ruteopplegg og fordeling av billettinntekter.

I den politiske plattformen som denne regjeringen er tuftet på, er det varslet at det skal settes i gang et større reformarbeid som skal se på organiseringen av jernbanesektoren. I dette arbeidet vil det være naturlig å vurdere endringer i ansvarsfordelingen for de oppgaver som utføres i sektoren, herunder kjøp av lokale togtjenester.

Jeg har i så måte merket meg Venstres standpunkt om dette tema. Jeg har for øvrig planlagt å avholde et møte den 13. desember 2013 med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hvor dette trolig blir ett av flere tema.