



HØRING NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Kollektivtrafikkforeningens medlemmer har ansvar for lokal og regional kollektivtrafikk i alle landets fylker. Vi er svært fornøyd med at kollektivtrafikken har en større og tydeligere plass i etatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 enn den har hatt til nå.

Kollektivtrafikkforeningen har følgende innspill til etatenes forslag til NTP 2018-2029:

Kollektivtrafikkforeningen støtter opp om følgende av etatenes forslag til overordnede prioriteringer:

- *Økt samarbeid over forvaltningsnivåene og støtte til fylkeskommunale og kommunale transportsystem.*
- *Bruk av insentiver for null- eller lavutslippsteknologi, alternative drivstoff og bedre kapasitetsutnyttelse for å nå klimamålene uten redusert mobilitet.*
- *Satsing på samordnet areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og sykkelekspressveger i de større byområdene for å nå nullvekstmålet, og for å bidra til reduserte klimagassutslipp og bedre luftkvalitet.*
- *Mer bruk av ITS (Intelligente transportsystemer) og ny teknologi for å øke effektiviteten og nå de transportpolitiske målene.*

Kollektivtrafikkforeningen synes klimastrategien i NTP er god. En svært viktig oppgave både for staten og for våre medlemmer er å gjøre det man kan for å hente ut effektene av en mer miljøvennlig kollektivtransport og bevege oss raskt mot et bærekraftig lavutslippssamfunn.

Kollektivtrafikkforeningens medlemmer kan bidra på to måter: ved å bidra til at kollektivtrafikken blir utslippsfri og ved å få flere reisende til å bytte ut privatbilen med kollektivtransport.

For å lykkes i å redusere klimagassutslippene er transportbransjen avhengig av en kraftig satsing på ny teknologi for kjøretøy og fartøy, samt kraftig økning i bruk av fossilfritt drivstoff. Vi støtter klimastrategien i at nok ressurser må stilles til disposisjon for at klimamålene skal nås.



Det er viktig å huske på at investeringer i ny teknologi og infrastruktur for lav- og nullutslippsteknologi kan medføre store kostnader, både for innkjøpere og tilbydere i kollektivtrafikken. Kollektivtrafikkforeningen vil også peke på viktigheten av at tiltakene er langsiktige.

Kollektivtrafikkforeningen vil derfor påpeke at økt satsing på kollektivtrafikk kan løse en stor del av både klimautfordringene og den framtidige forventede trafikkveksten som følge av befolkningsutviklingen. Det er store behov for ressurser både til drift og investeringer for kollektivtrafikken, og vi forventer at høy økonomisk ramme legges til grunn for det videre arbeidet med meldingen.

Bymiljøavtaler er et svært viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet, der flere parter forplikter seg til et samarbeid som gir gode helhetlige og miljøvennlige transportløsninger. Kollektivtrafikkforeningen støtter at ordningen gjelder de 9 største byområdene, de som i dag er med i belønningsordningen.

Dersom man skal nå målet om nullvekst i personbiltransporten i byområdene vil Kollektivtrafikkforeningen påpeke behovet for økt rammetilskudd for drift av kollektivtransport. Dette er også nødvendig for å sikre et fleksibelt og brukertilpasset kollektivtransporttilbud i distriktene, samt gjøre noe med underfinansieringen av økte anbudskostnader i båt- og fergetrafikk langs kysten. Ønsker man å løse disse utfordringene er det helt nødvendig at staten bidrar betydelig mer til drift av kollektivtrafikken. Vi støtter at dette på sikt må skje gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunen, og at dagens belønningsmidler i en overgangsfase går til drift av kollektivtransport.

Det er slik vi forstår det satt av lite midler til kollektivtrafikk de første fire årene av planperioden. Skal kollektivtrafikken bidra til å løse samfunnsutfordringene som nevnt over, er det avgjørende at rammene økes for første del av planperioden.

Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og kan håndtere hele den framtidige trafikkveksten i byområdene til lavere samlede klimautslipp enn dagens nivå. Dette gir mange miljøgevinster i form av bedre bymiljø, redusert støy og støv, økt livskvalitet og bidrag til byutvikling. Kollektivtrafikkforeningen mener derfor at tjenestekjøpet må økes og framføringen av kollektivtrafikken må sikres.

For framføringen av kollektivtransport er det viktig at vedlikeholdsetterslepet på veier, jernbane og kystanlegg fjernes. Vi støtter at dette skal fjernes innen 2029. Grunnet målrettet innsats har vedlikeholdsetterslepet på riksveger blitt redusert, men det samme har ikke skjedd på fylkesveiene. Kollektivtrafikkforeningen støtter KS sitt forslag om et tiårig program med årlige bevilgninger som sikrer at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, inkludert fergekaier, bruer og tunneler bygges ned i samme takt som riksveinettets etterslep.



Kollektivtrafikkforeningen ønsker også å påpeke at det er behov for et kompetanseløft i kollektivtrafikkbransjen. Alle nivåer i forvaltningen må få rom til å styrke sin kompetanse og det er derfor viktig å igangsette et fast tilbud med høyere utdanning innen kollektivtrafikk.

Dersom man skal nå de offensive klimamålsettingene som det er tverrpolitisk enighet om, mener Kollektivtrafikkforeningen at nullvekstmålet for personbiltrafikken må gjelde alle større byområder. Beregninger viser at sterk satsing på kollektivtrafikk, sammen med flere gang- og sykkelreiser, vil gi vesentlig lavere kostnader for samfunnet enn om forventet trafikkvekst skal tas med bil.

Kollektivtrafikkforeningen støtter derfor etatenes forslag om at nullvekstmålet utvides til å omfatte alle byregioner der miljø- og kapasitetsutfordringene gjør det formålstjenlig å håndtere persontransportveksten med kollektivtransport, gåing og sykling. Det finnes i dag ikke nok insentiver til å nå dette målet i de mellomstore byene.

Etatene har foreslått at også de mellomstore byene skal ha en ordning, og Kollektivtrafikkforeningen foreslår derfor **en ny ordning for de mellomstore byene** som bygger på den gamle belønningsordningen. Kollektivtrafikkforeningen har nedenfor utformet et forslag til hvordan en slik ordning kan innrettes, og den bør spesielt rette seg mot drift av kollektivtrafikk. Skal ordningen virke etter hensikten for å bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet bør det også knyttes forpliktelser til den. Dette ved at de som blir del av ordningen må sette i verk tiltak for å redusere biltrafikken og styrke arealbruken.

Kollektivtrafikkforeningens forslag til belønningsordning for mellomstore byer:

Kollektivtrafikkforeningen ønsker en ny type belønningsordning som skal gjelde for alle byer der det er muligheter for vekst i kollektivtrafikken. Ordningen skal gå til forbedring og drift av kollektivtrafikk, til mindre investeringer for kollektivtrafikk, gåing og sykling og i liten grad til veiinvesteringer.

Formålet med ordningen:

Ordningen skal stimulere til bedre miljø, helse, trivsel og framkommelighet, og skal redusere lokal forurensing. Dette skal skje ved å dempe veksten i motorisert persontransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil.

Ordningen skal:

- Virke positivt for klima og miljø, herunder nærmiljø og trivsel i byen.
- Være søknadsbasert, der Stortinget fastsetter årlige rammer.
- Gjelde for 4 år med mulighet for ny søknad/reforhandling.
- Være forutsigbar, og skal være åpen for nye søkere hvert år.
- Være enkel og byråkratisk å administrere.



Søkere:

- Fylkeskommunen skal være søker. Bykommunene/byregionene og Statens Vegvesen regionalt må samarbeide.
- Det skal knyttes forpliktelser til tildelingen, evt. også gjennom en avtale med staten.
- Søkere prioriteres som har tydelige politiske vedtak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken og redusere personbiltrafikken. Likeledes skal de prioriteres som har vilje til å ta i bruk virkemidler som på kortere og lengre sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen.
- Søkere som tidligere er tildelt midler fra ordningen må dokumentere en positiv utvikling av kollektivtrafikken i henhold til vurderingskriteriene for ordningen
- Det må være en forutsetning at fylkeskommunen minst opprettholder dagens tilskudd for å kunne gå inn i ordningen.
- Bompenger må kunne legges i potten og kunne brukes til drift av kollektivtrafikk.

Vi viser også til Urbanet Analyses rapport 74/2016 «Framtidig behov for økt tilskudd til kollektivtransport». Her skisseres det blant annet et forslag om passasjeravhengig tilskudd for de største byene. Dersom et slikt tilskudd blir en realitet for de større byene, kan ordningen også være aktuell å vurdere for mellomstore byer.

Kollektivtrafikkforeningen kommenterer nedenfor noen av avsnittene i etatenes forslag til NTP 2018-2029:

4.2 Teknologi og drivstoff:

Følgende målsettinger som ligger i forslaget er gode. Kollektivtrafikkforeningen setter imidlertid en forutsetning om at staten følger opp med økte bevilgninger slik at våre medlemmer kan gjennomføre målsettingene uten å måtte redusere eksisterende kollektivtilbud:

- *Nye ferjer og hurtigbåter skal bruke biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi*
- *Innen 2025 skal landstrøm og ladestrøm være tilgjengelig for skip i de største havnene og i de øvrige havnene som har størst potensial for utslippskutt. (Bør gjelde fergehavner).*
- *Etter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy.*
- *Offentlige etater skal i størst mulig grad benytte biodrivstoff, lav- og nullutslippsteknologi i egne og innleide kjøretøy og fartøy.*
- *I 2050 skal transporten være tilnærmet uslippsfri/klimanøytral.*

Kollektivtrafikkforeningen mener at dette er viktige mål som vil være samfunnsøkonomisk lønnsomme på lengre sikt. På kortere sikt vil imidlertid målene føre til økte kostnader, og det kreves derfor ekstra støtte for å gjennomføre dem. Dersom disse tiltakene skal gjennomføres innenfor dagens rammer, vil våre medlemmer være tvunget til å redusere kollektivtilbudet.



4.3 Endret transportmiddelfordeling i byene

Kollektivtrafikkforeningen støtter følgende målsettinger som etatene foreslår:

- *Nullvekstmålet for personbiler skal utvides til alle mellomstore byområder og byer der hvor det er aktuelt med bypakker.*
- *Det skal legges til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet. Dette skal også være et premiss i planleggingen av veg og jernbane.*

Se kommentarer under avsnitt 5.1, 5.2 og 5.3.

4.6 Samlede virkninger og fordeling av midler

Kollektivtrafikkforeningen viser til at kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og bidra til bedre bymiljø. Kollektivtrafikken kan betjene hele den motoriserte trafikkveksten i byområdene til lavere samlede utslipp enn dagens nivå.

5.1 Mål for byområdene

Kollektivtrafikkforeningen mener at det må sterke virkemidler til dersom persontransportveksten i byområdene skal skje gjennom gåing, sykling og kollektivtrafikk.

Kollektivtrafikkforeningen er enig i at nullvekstmålet for personbiltrafikken skal gjelde alle byer der miljø- og kapasitetsutfordringer tilsier at persontransportveksten bør tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

Kollektivtrafikkforeningen påpeker viktigheten av at gående, syklende og kollektivtransport prioriteres i utbyggingen av transportinfrastruktur og all by og infrastrukturplanlegging for øvrig i byområdene.

For at reisende skal gå over fra bil til buss er det viktig at kollektivtrafikkens konkurransekraft styrkes. Effektiv og pålitelig framføring er avgjørende for at man skal velge buss som transportmiddel. En buss kan erstatte 50 biler, og bussene må derfor få prioritet i trafikken. Tiltak som bygging av kollektivfelt, bussveier, rundkjøringer med gjennomgående bussfelt, fjerning av gateparkering, signalprioritering og avgifter for bruk av personbil er viktig for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft. Rutetilbudet og prisstrukturene må også forenkles for å bryte ned barrierer slik at flere velger å reise kollektivt.



5.2 Strategier og tiltak

Bymiljøavtaler

Dersom nullvekstmålet skal nås mener Kollektivtrafikkforeningen at bymiljøavtaler er et viktig virkemiddel. Vi støtter at ordningen omfatter de 9 byområdene som i dag er med i belønningsordningen.

Kollektivtrafikkforeningen mener derfor at det må settes av minst 66,5 mrd. til bymiljøavtalene og gjeldende belønningsordning i planperioden 2018-2029 som foreslått i middels og høy ramme, og påpeker viktigheten av at det settes av penger til drift, ikke bare til investeringer. Dette fordi investeringer i seg selv ikke øker kapasiteten i kollektivtrafikken, en må også sette opp flere ruter, noe som vanligvis krever økte ressurser.

Vi støtter at de prioriterte investeringsprosjektene i bymiljøavtalene foreløpig er ny metrotunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Superbuss i Trondheim og Bussveien i Stavanger med 50% av investeringskostnadene.

Kollektivtrafikkforeningen mener at dersom nullvekstmålet skal nås, må det følges opp med en økning i tjenestekjøpet. Målet kan ikke innfris med en årlig inflasjonsjustert tilskuddsramme. Staten må derfor mer aktivt på banen i åra framover for å finansiere driften av kollektivtrafikken.

Kollektivtrafikkforeningen mener at i byområdene må marked og kundebehov være grunnlaget for kollektivsatsingen ved at man prioriterer de tiltak og investeringer som nytter mest for flest. Dette for at man skal klare å nå nullvekstmålet med de ressurser man har tilgjengelig.

Kollektivtrafikksekskapene har i dag ingen formell rolle i bymiljøavtalene. Vi ønsker å bidra inn i dette arbeidet med vår fagkompetanse for å bidra til den nødvendige markedsrettingen av avtalene, og bidra til at de rette tiltakene prioriteres.

For å nå nullvekstmålet mener Kollektivtrafikkforeningen at mellomstore byer som i dag ikke er med i belønningsordningen må få tilsvarende gode ordninger for å stimulere kollektivtrafikken som de ni store byene. Se innledningen hvor vi skisserer en belønningsordning for mellomstore byer.

Samordnet areal- og transportplanlegging:

Kollektivtrafikkforeningen mener at urbanisering gir muligheter til å anlegge attraktive og ikke-bilbaserte byområder. Samordnet arealbruk og –planlegging er den viktigste premissen for en publikumsvennlig og kostnadseffektiv kollektivtransport. Derfor er det viktig at kollektivtrafikken legger premissene for arealplanene i byområdene, og ikke omvendt.



Smart, effektiv og enkelt kollektivtransport:

Kollektivtrafikkforeningen mener det i byene er viktig å stimulere til et overordnet stamnett med høyfrekvente linjer og tydelige knutepunkter, og støtter utbygging av effektive knutepunkt som knytter regional og lokal kollektivtrafikk sammen på en god måte.

Kollektivtilbudet kan bli betydelig bedre for publikum ved en samordning av all kollektivtrafikk. Det gjelder både tog, kommersielle og offentlige langruter/ekspresbussruter og lokalt kollektivtilbud. Målet må være bedre samordning og korrespondanse. Spesielt er det viktig å integrere lokaltogtilbudet med den lokale kollektivtrafikken. Vi vil understreke viktigheten av å raskt få på plass et system for avregning av billettinntekter og transportutgifter for samarbeidet mellom NSB og kollektivselskapene. Samordning mellom ekspresbuss (både kommersielle og offentlige ruter) og lokal kollektivtrafikk er også viktig. Her har Kollektivtrafikkforeningen satt i gang et arbeid for se på mulighetsrommet for samordning med kommersielle aktører.

Et virkemiddel for å oppnå bedre samordning vil være at administrasjonsselskapene/fylkeskommunene på litt lenger sikt også har ansvaret for lokaltogtilbudet og innkjøp av disse tjenestene.

Det må bli enklere og mer intuitivt å reise kollektivt. Forenklingen må gjelde i alle ledd fra rutetilbud til informasjon og betalingsløsninger, slik at barrierene mot å reise kollektivt reduseres. Kunden ønsker en sammenhengende reisekjede, og det må være så enkelt å finne informasjon, kjøpe billett og reise at man får flere over fra personbil til kollektivtransport.

Et første skritt er å få på plass en nasjonal reiseplanlegger, for deretter å jobbe med et felles billetteringssystem. Det må sikres nok ressurser og framdrift til å lykkes i dette arbeidet.

Vi er også enige i at innfartsparkeringsplasser for bil må etableres slik at den lengste delen av reisen blir med kollektivtransport. Vi mener at disse parkeringsplassene ikke bare skal være forbeholdt togkunder, men også øvrige kollektivreisende.

Virkemidler for å regulere personbiltrafikken:

Erfaring og forskning viser at restriktive tiltak og regulering av biltrafikken er nødvendig, i tillegg til å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, dersom man skal nå nullvekstmålet.

Aktuelle tiltak er prising og avgifter samt regulering av parkeringstilgjengelighet.

Kollektivtrafikkforeningen mener det er en skjevhet når det i dag gis skattelette for arbeidsgiverbetalt parkering, men ikke for kollektivtransport betalt av arbeidsgiver. Et viktig virkemiddel for å oppnå flere kollektivreiser og økt kollektivandel på bekostning av privatbilen vil være muligheten til å kunne gi skattefritak for arbeidsgiverfinansiert månedskort.



Kollektivtrafikkforeningen registrerer at insentivene for å elektrifisere personbiltrafikken har vært en suksess. Elbiler tar imidlertid også plass, kan hindre framkommeligheten for bussene og kan redusere kollektivtrafikkens konkurransefortrinn. Pålitelig og sikker framføring for kollektivtrafikken er det viktigste virkemiddelet for at den skal konkurrere mot privatbilen. Kollektivtrafikkforeningen mener derfor at det nå er på tide å innføre restriksjoner for elbiler i kollektivfelt, og miljødifferensierte parkerings- og bomavgifter.

Luftkvalitet og støy:

Kollektivtrafikkforeningen vil igjen påpeke at kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta trafikkveksten.

Derneft må det settes av ressurser i NTP for en raskere innfasing av fossilfrie busser og ferger.

Intelligente transportsystemer (ITS) for et bærekraftig transportsystem i byområdene:

Kollektivtrafikkforeningen er opptatt at det settes av ressurser i NTP slik at man gjennom teknologisk utvikling bidrar til sikrere, mer effektiv, miljøvennlig og kundevennlig transport.

Det er kostbart å drive innovasjon og ta en pådriverrolle innenfor områder som teknologi, rutetilbud og informasjon. KID-ordningen (Kollektivtrafikk i distriktene) som nå er avvirket, bør erstattes av en ordning som kan gi støtte til innovasjonsprosjekter i kollektivtrafikken både i bygd og by. Spesielt i distriktene er det viktig at man sikrer muligheten til å utvikle et kollektivtilbud etter bortfallet av KID-ordningen. Vi i transportbransjen ønsker å være pådrivere for å ta i bruk ny teknologi og samarbeide om innovasjoner.

5.3 Kostnader og prioriteringer i NTP 2018-2029

Kollektivtrafikkforeningen påpeker viktigheten av en betydelig opptrapping av den statlige satsingen på kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i de ni største byområdene i NTP 2018-2029 for å kunne nå nullvekstmålet.

Kollektivtrafikkforeningen mener at det må settes av minst 66,5 mrd til bymiljøavtalene/gjeldende belønningsordning i planperioden 2018-2029 som foreslått i middels og høy ramme, og påpeker igjen viktigheten av at det settes av penger til drift, ikke bare til investeringer.

Skal man nå nullvekstmålet mener Kollektivtrafikkforeningen at det i tillegg må settes av midler til en belønningsordning for mellomstore byer som vi innledningsvis har beskrevet.



Kollektivtrafikkforeningen viser til at tilskuddsbehovet til drift av kollektivtransporten vil øke betydelig på grunn av en forventet kraftig økning i behovet for kollektivtrafikk. Vi er helt enig med etatene i at dagens finansieringsløsning er ikke tilstrekkelig til å møte behovet for økte driftstilskudd som følge av den forventede transportveksten i kollektivtrafikken.

Kollektivtrafikkforeningen mener også at det må åpnes for at bompengemidler i større grad kan brukes til drift av kollektivtrafikk.

18.1 Kvaliteten på vegnettet

Dersom kollektivtrafikken skal bidra til nullvekstmålet og andre samfunns mål er det viktig at framføringen er god. Derfor bør vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet fjernes. Kollektivtrafikkforeningen støtter KS sitt forslag om et tiårig program med årlige bevilgninger som sikrer at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert fergekaier, bruer og tunneler bygges ned i samme takt som riksvegnettet.

Fylkeskommunenes utgifter til kjøp av fergetjenester har som etatene påpeker i sitt forslag til NTP økt forholdsvis mye de siste årene. Kollektivtrafikkforeningen påpeker at overføringene fra staten til fylkeskommunene ikke har reflektert kostnadsøkningen i fergedriften. Det er behov for fornying og modernisering av en rekke fergestrekninger, ikke minst i et miljøperspektiv. Det er derfor behov for økte rammeoverføringer til fylkeskommunene for å opprettholde fergetilbudet.

18.2 Framtidig behov for midler til drift og vedlikehold på fylkesvegnettet

Etatene viser at det i dag er en underfinansiering av drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Kollektivtrafikkforeningen er enig og mener det er svært viktig å tette gapet med vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene.

18.3 Drift av kollektivtransport

Kollektivtrafikkforeningen viser til at økte tilskudd til drift av kollektivtrafikken er helt avgjørende for å nå nullvekstmålet og andre samfunns mål fylkeskommunene er satt til å løse. Foreningen mener derfor at staten må bidra mer til drift av fylkeskommunal kollektivtrafikk. Vi støtter at dette på sikt må skje gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunen, og at belønningsmidlene i en overgangsfase i sin helhet går til drift av kollektivtransport i de ni byområdene som i dag er aktuelle for belønningsavtale og bymiljøavtale.



Kollektivtrafikkforeningen vil framheve viktigheten av **langsiktighet** i finansieringen av kollektivtrafikken, både for drift og investeringer. Dette for at målene om nullvekst i personbiltrafikken og andre viktige politiske samfunns mål skal nås.

Kollektivtrafikkforeningen ønsker også en ordning der man får et bidrag til å dekke økte driftskostnader etter hvert som passasjertallet øker.

Det offentlige er ansvarlig for et stort spekter av persontransportoppgaver. Innkjøpet framstår som fragmentert i forhold til hvem som er ansvarlig for pasientreiser, skoleskyss, jernbane og øvrig kollektivtransport. Kollektivtrafikkforeningen ønsker mer samordning og bedre bruk av offentlige ressurser ved at antall ansvarlige innkjøpere reduseres, kompetansen heves og rollene tydeliggjøres. Her ser vi det naturlig at fylkeskommunene som ansvarlig for kollektivtrafikken også får ansvaret for pasientreiser og lokale togtilbud.

Vi vil i denne sammenheng også vise til det viktige arbeidet med veiledere og standardisering som pågår i regi av Kollektivtrafikkforeningen, og i samarbeid med andre aktører. Dette gjelder både materiell, anskaffelser, kontrakter og billetteringsløsninger med mer, og vil bidra til bedre bruk av offentlige ressurser og økt måloppnåelse.

19.5 Fergetrafikk

Statens vegvesen har satt i gang en utredning for å analysere utfordringer og mulighetsrom for videreutviklingen av fergemarkedet på lang sikt. Utredningen skal danne grunnlaget for ulike langsiktige tiltak, som skal være innspill til NTP 2018-2029. Våre medlemmer har innkjøpsansvaret for fylkesvegsamband. Vi er kjent med at denne utredningen går på det totale fergetilbudet, og ber om at våre medlemmer kommer tydelig til orde før det fattes beslutninger om tiltak som skal inn i NTP.

20.6 Bymiljøavtaler

Kollektivtrafikkforeningen mener som før nevnt at det må settes av minst 66,5 mrd. til bymiljøavtalene/gjeldende belønningsordning i planperioden 2018-2029 som foreslått i middels og høy ramme, og påpeker igjen viktigheten av at det settes av penger til drift, ikke bare til investeringer.

Vi minner igjen om vårt forslag om en ekstra bevilgning til en ny belønningsordning for mellomstore byer.



Kollektivtrafikkforeningen vil avslutningsvis understreke behovet for å sikre kollektivtrafikken en betydelig plass i NTP 2018-2029. Bare slik kan man nå de politiske målene om nullvekst i personbiltrafikken, et fleksibelt og brukertilpasset kollektivtransporttilbud i distriktene og opprettholde et godt båt- og fergetilbud langs kysten. Økt satsning på kollektivtrafikk kan som vi har vist løse en stor del av både klimautfordringene og den framtidige forventede trafikkveksten som følge av befolkningsutviklingen. Både forskning og erfaring viser også at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse på kollektivtrafikk.

Vi forventer ut fra dette og de store behovene både til drift og investeringer for kollektivtrafikken at høy økonomisk ramme legges til grunn for det videre arbeid i melding til Stortinget.

Kollektivtrafikkforeningens og NHO Transports rapport «*Kollektivtrafikkbransjens innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029*» er en del av vår høringsuttalelse.

Vi ber om at våre innspill blir hensyntatt i NTP 2018-2029.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign)
Daglig leder