

# Handlingsplan for kollektivtransport



Plandirektør Tore Kåss, 4.12.2014

Ruter#

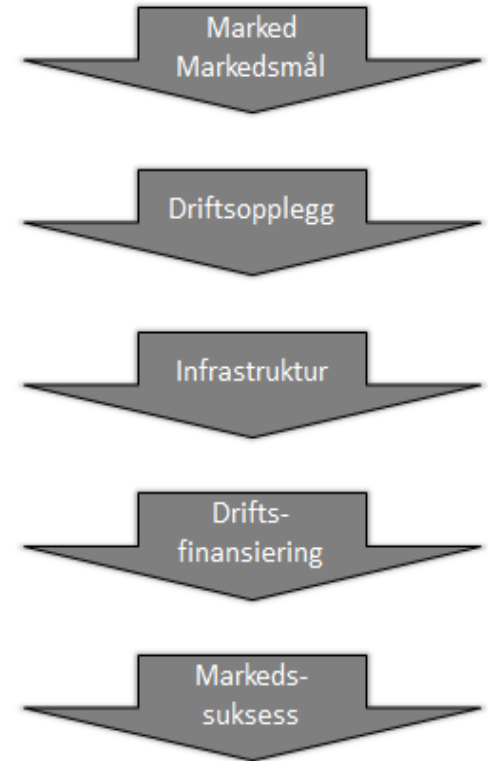
<b>Kapittel 2: Organisering av kollektivtransporten</b>	
2.1	Vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport frå fylkeskommunane til kommunane
<b>Kapittel 3: Heilskaplege bymiljøavtalar og Belønningsordninga</b>	
3.1	Legge til rette for nye belønningsavtalar
3.2	Invitere aktuelle byområde til forhandlingar om bymiljøavtalar
3.3	Vidareutvikle eit felles minimumssett av indikatorar
3.4	Vurdere statleg investeringstilskot til infrastruktur for fylkeskommunal kollektivtransport i dei fire største byområda gjennom bymiljøavtalane
3.5	Innlemme Belønningsordninga i bymiljøavtalane
<b>Kapittel 4: Finansiering av kollektivtransport</b>	
4.1	Utgreie modellar for løysing av organiserings- og finansieringsutfordringane
4.2	Kartleggje behovet for framtidig finansiering
4.3	Bygge opp eit fond for infrastruktur
<b>Kapittel 5: Utvikling av togtilbodet</b>	
5.1	Reformere jernbanesektoren
5.2	Følgje opp planlegging og utbygging av IC- strekningane
5.3	Kartleggje utfordringar om samordning i byane
5.4	Lage planar for alternativ transport
5.5	Gjennomføre KVVU for auka transportkapasitet i Oslo (Ruter medansvarleg)
5.6	Utvikle eit attraktivt lokaltogtilbod i og rundt dei største byane
5.7	Følgje opp strategien for persontogmaterieil
<b>Kapittel 6: Framkomst for kollektivtransporten</b>	
6.1	Prioritere bygging av kollektivfelt og haldeplassar
6.2	Vurdere framkomsten i kollektivfelta
6.3	Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar
6.4	Legge til rette for konkurranse for buss på lufthamner
6.5	Vurdere å endre skiltforskrifta
6.6	Vurdere skattefritak for kollektivreisar til/frå arbeid betalt av arbeidsgjevar
<b>Kapittel 7: Utvikling av knutepunkt</b>	
7.1	Utvikle rammeverk for knutepunktsutvikling
7.2	Vurdere moglegheit for samarbeid med private utbyggarar
<b>Kapittel 8: Kompetanse om kollektivtransport</b>	
8.1	Kurs om kollektivtransport (Ope)
8.2	Revisjon av Veileder 123 Tilrettelegging av kollektivtransport på veg (Ope)
8.3	Utarbeide fagbok i kollektivtransport
8.4	Transport 2025 – nytt transportforskningsprogram
8.5	Følgje opp forskingsbehov og formidle forskingsresultat
8.6	Bidra til å sikre at det finst gode møteplassar

8.4	Transport 2025 – nytt transportforskningsprogram
8.5	Følgje opp forskingsbehov og formidle forskingsresultat
8.6	Bidra til å sikre at det finst gode møteplassar
<b>Kapittel 9: Btre statistikk og beregningsmetodar for kollektivtransport</b>	
9.1	Forbete statistikken om kollektivtransport
9.2	Betre registrering av biltrafikk
9.3	Betre reisevaneundersøkingar
9.4	Betre transportmodellar
9.5	Betre samfunnsøkonomiske analysar
<b>Kapittel 10: Særskilt om kollektivtransport utanfor dei store byområda</b>	
10.1	Vurdere einskaplege småbussar i bestillingstransport
10.2	Greie ut moglegheita for betre utnytting av persontransport som i dag er lukka og betre samordning med ekspressbussar
10.3	Utforme rettleiar for kollektivtransport utanfor dei store byområda
<b>Kapittel 11: Reiseplanlegging, billettering og passasjerrettar</b>	
11.1	Legge til rette for nasjonal reiseplanlegging. Opprette rutedatabank i 2014
11.2	Formalisere plikt til å overlevere ruteinformasjon
11.3	Vidareutvikle standard for elektronisk billettering
11.4	Legge til rette for at trafikkportalane kan innehalde billettprisar og moglegheit til å kjøpe billett
11.5	Legge til rette for eit betre takstsystem
11.6	Opprette eit nasjonalt klageorgan for busspassasjerar
11.7	Peike ut terminalar med gratis assistanse
<b>Kapittel 12: Universell utforming og miljø</b>	
12.1	Oppgradere haldeplassar og knutepunkt langs riksveg
12.2	Oppgradere jernbanestasjonar
12.3	Betre kompetansen om universell utforming
12.4	Stille krav til lokale utslepp
<b>Kapittel 13: Tryggleik og beredskap</b>	
13.1	Klargjere ansvarsområde for samfunnstryggleik og beredskap
13.2	Retningslinjer for samfunnstryggleik og beredskap
13.3	Krav om samfunnstryggleik og beredskap i anbod og kontraktar
13.4	Tryggleik for reisande

# Marked og markedsmål

Målrettet handling krever organisering og ansvar i samsvar med resultatansvar.

Politiske mål for kollektivtrafikken er knyttet til markeds- og kundesuksess.

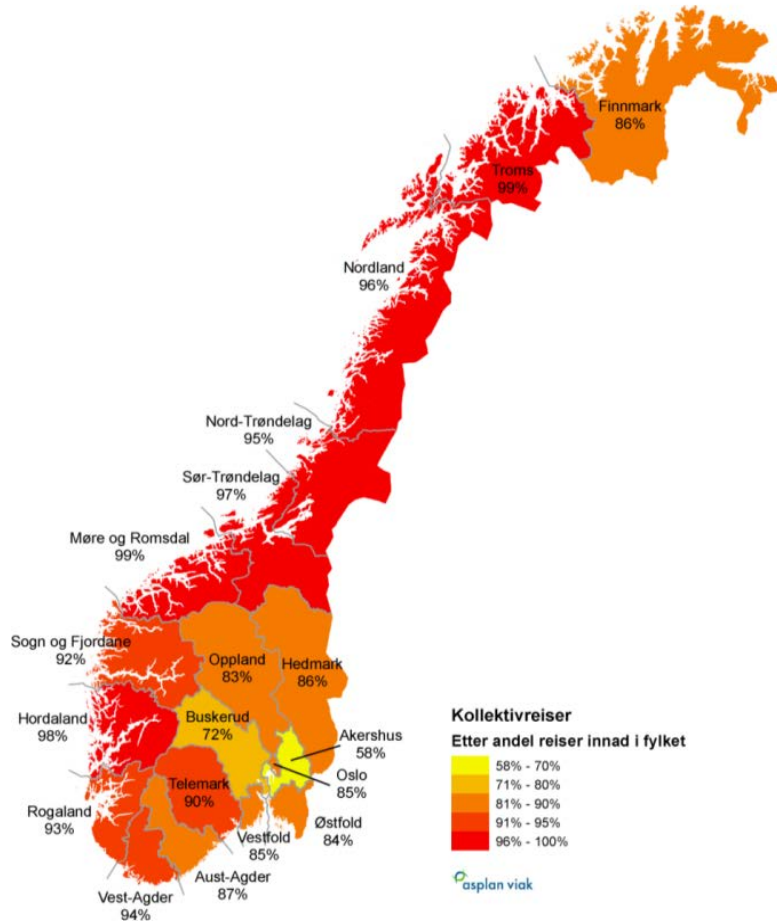


# Kollektivtrafikken er lokal

I mange fylker er 95 % - 99 % av kollektivtrafikkens fylkesintern.

Østlandet har et annet mønster.

I hovedstadsområdet / det sentrale Østlandsområdet er fylkesgrensene derimot for trange rammer for effektivt tilbud og sømløse reiser.



# Reisemål for kollektivtrafikanter i hovedstadsområdet

Reisens start	Reisens ende											
	Ut av Østlandet	Oslo	Vestområdet	Follo	Nedre Romerike	Øvre Romerike	Østfold	Hedmark	Oppland	Buskerud	Vestfold	Telemark
Oslo	2 %	84 %	5 %	3 %	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %
Vestområdet	3 %	46 %	43 %	2 %	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %	2 %	0 %	1 %
Follo	0 %	50 %	2 %	47 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Nedre Romerike	4 %	23 %	3 %	0 %	65 %	3 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Øvre Romerike	10 %	13 %	0 %	0 %	27 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Østfold	0 %	12 %	2 %	1 %	1 %	0 %	84 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Hedmark	0 %	7 %	0 %	0 %	2 %	0 %	2 %	86 %	2 %	0 %	0 %	0 %
Oppland	4 %	12 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	83 %	0 %	0 %	0 %
Buskerud	4 %	15 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	71 %	3 %	3 %
Vestfold	2 %	9 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	3 %	84 %	0 %
Telemark	0 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	1 %	90 %

# Opp- summering

- 1. Generelt bør kunnskap om og ansvar for markeds- og driftsaspekter gis større vekt. Primært infrastrukturansvarlige, som Jernbaneverket og Statens vegvesen, bør gis en mer avgrenset rolle, til fordel for fylkeskommunale administrasjonsselskaper og NSB.*
- 2. Ansvar som nasjonalt kompetanseorgan for kollektivtrafikk bør kobles til markeds-, drifts- og resultatansvar for kollektivtrafikk og gjelde alle driftsarter. Jernbanereformen (5.1) kan være et første trinn i en slik modell.*
- 3. Oppgaven med utvikling av et mer attraktivt lokaltogtilbud i de største byområdene bør løses innenfor en modell hvor ansvarlige for drift og øvrige driftsarter som toget skal spille sammen med i et sømløst nett, er medansvarlige. En modell tilsvarende det som ble valgt for KVVU Oslo-navet, tiltrådt av NSB, kan være en mulighet.*
- 4. Den lokale styringen av kollektivtrafikken bør tillegges markedsregioner inndelt med utgangspunkt i dominerende daglig reisemønster og slik at det grunnlag for målrettet samordning av all regional kollektivtrafikk, inkludert jernbane. For hovedstadsområdet innebærer dette i praksis utredning av en modell med en markedsregion og et administrasjonsselskap for hele eller minimum sentrale deler av Østlandet.*
- 5. I arbeidet med bedre fremkommelighet, bedre stoppestedslokalisering og høyere stoppestedsstandard må riksvei og fylkesvei sees i sammenheng, og fylkeskommunene/ administrasjonsselskapene trekkes inn som tett samarbeidspartner.*

- 6. Vedtaksmyndigheten for trafikkregulerende skilt bør også for Oslo og Bærum, og eventuelt de resterende unntakene, overføres til vedkommende veimyndighet umiddelbart og uten nye vurderinger. Politiet bør parallelt på hensiktsmessig måte gis melding om prioritering av kollektivtrafikken i sitt arbeid.*
- 7. Ordninger for bedre, sømløs, informasjon og billettering mv. bør prioriteres, men må forutsette aktiv deltakelse fra lokale/regionale administrasjonsselskaper med ansvar for marked, drift og økonomi. Et nasjonalt klageorgan for kollektivtransport må omfatte alle driftsarter under så vel lokalt som nasjonalt ansvar.*
- 8. Som et målrettet tiltak i retning av grønnere skatteprofil bør beskatning av arbeidsgiverbetalte kollektivtrafikkreiser fjernes fra 2016.*
- 9. I prosessene med etablering og oppfølging av bymiljøavtalene må det sikres inkludering av reell kollektivtrafikkompetanse, ikke minst innenfor markeds- og driftsspørsmål. Samtidig må det sikres sammenheng mellom drifts- og investeringstiltak og drifts- og investeringsmidler. I Oslo-området tilsier en målrettet prosess at Ruter inngår i det organet som skal rådggi styringsgruppen direkte.*