



# Flere og mer fornøyde kunder

– Kollektivtransport for å møte framtidens transportutfordringer



**Utgiver:** Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport.  
Februar 2012

**Foto:**

- Anne Lise Norheim/Kolumbus: side 2,
- Lars Engerengen/Finmark fylkeskommune: side 7
- Marius Rua/AtB side 4, 11
- Olav Heggø/Fotovisjon/NHO: side 20, 21
- CatchLight Fotostudio AS/Ruter: side 23
- Marit Grøttheim/NHO Transport: side 1, 12

**Layout:** Marit Grøttheim/NHO Transport

---

# INNHold

<b>INNLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>HOVEDPUNKTER</b>	<b>5</b>
<b>ET FELLES LØFT FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN</b>	<b>8</b>
Kollektivtransporten må styrkes	8
Kollektivtrafikkaktørene vil bidra – og må involveres	8
Store miljøgevinster ved å satse på kollektivtrafikk	9
Satsing på kollektivtransport sparer samfunnet for betydelige investeringer	9
Det er mulig å utvikle et tilbud som gir en milliard kollektivreiser	9
Hovedfokus på de ti største byområdene	10
<b>UTFORDRINGER OG LØSNINGER</b>	<b>12</b>
Kollektivtransporten spiller en viktig rolle i byene – og må spille en enda viktigere rolle fremover.	12
I mindre byer og tettsteder er utfordringen å samordne det lokale og regionale kollektivtilbudet	13
Samordning mellom det offentlige transporttilbudet i distriktene vil kunne gi store gevinster	14
Gode miljøargumenter for å reise kollektivt, og potensial for å gjøre kollektivtransporten mer miljøeffektiv	14
Helhet og kvalitet i kollektivtransportssystemet	14
Manglende samordning av banetrafikken er et hinder for optimale løsninger	15
Full framkommelighet på vegnettet er nøkkelen til suksess	15
Kombinasjon av tilbudsforbedring og regulering av biltrafikken	15
Behov for langsiktig arealplanlegging og effektiv arealutnyttelse	16
Betydelig tilskuddsbehov til kollektivtransporten	16
Vedlikeholdsetterslep	17
Standardisering av vognparken	17
Finansiering av drift og alternative finansieringsmåter	17
<b>FEM STRATEGIER FOR ET KOLLEKTIVLØFT</b>	<b>18</b>
1. Enklere kollektivtransport	18
2. Økt kompetanse	18
3. Mest og best mulig kollektivtrafikk for pengene	19
4. Langsiktig planlegging og tilrettelegging	20
5. Helhetlig virkemiddelbruk	20
<b>OPPFØLGING OG VIDEREFØRING INNEN BRANSJEN</b>	<b>22</b>
Prosjekt 1: En kundedrevet bransje	22
Prosjekt 2: Møteplasser for kompetanseutvikling og dialog	22
Prosjekt 3: Informasjon og billettering	22
Prosjekt 4: Miljøprogram	22
Prosjekt 5: Insitamentsordninger og dynamiske kontrakter	22
Prosjekt 6: Måltall og effektivitet	22
Prosjekt 7: Framkommelighet	23
Prosjekt 8: Bussindeks	23
Prosjekt 9: Gode eksempler	23
Prosjekt 10: Felles intensjonsavtale mellom myndigheter og bransjen	23

# INNLEDNING

Sterk økning i befolkning og reisebehov tilsier at det bør planlegges for en dobling av antall kollektivreiser innen 2030, for å bedre framkommeligheten for næringslivets transporter og for å redusere utslippene til miljøet lokalt og globalt. Beregninger viser at et alternativ med sterk satsing på kollektivtrafikken vil gi vesentlig lavere samfunnsmessige kostnader enn om forventet trafikkvekst i hovedsak skal tas av bilen.

Aktørene innen kollektivtransportbransjen kan selv gjøre mye for å forbedre og markedsorientere sine tilbud, men økt satsing på kollektivtransport krever at flere aktører spiller på lag. Staten, fylkeskommunene og kommunene har virkemidler som må ses i sammenheng – og i sammenheng med tiltak og virkemidler i regi av hovedaktørene innen bransjen.

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport representerer innkjøpere og transportselskaper for det meste av kollektivtrafikken i Norge. Kollektivtrafikkforeningen er et nasjonalt samarbeidsorgan for offentlige aktører med ansvar for planlegging, kjøp og markedsføring av kollektivtrafikktilbud. NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for transportselskaper. Se mer informasjon på [kollektivtrafikk.no](http://kollektivtrafikk.no) og [transport.no](http://transport.no).

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen ønsker å bidra til det samspillet som er nødvendig for at kollektivtransporten skal kunne ta den oppgaven det synes enighet om. For å oppnå et nasjonalt kollektivløft er det nødvendig at kollektivtransporten blir et hovedtema i Nasjonal transportplan 2014-2023, at dette gjelder både drift og investering og at det der legges konkrete føringer for hvordan hovedaktørene bør samarbeide for å kunne realisere en fordobling av kollektivtrafikken.

De tiltak og innspill de to foreningene fremmer gjennom denne rapporten, representerer også en oppfølging av et felles Miljøprogram som Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport la fram i 2010.

Rapporten er utarbeidet av en styringsgruppe med representanter fra de to foreningene, med bistand fra Urbanet Analyse.



# HOVEDPUNKTER

Befolkningsveksten i årene fremover vil bety en formidabel økning av transportomfanget i Norge. Det er gode økonomiske argumenter for at den forventede trafikkveksten bør håndteres av kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer som gang og sykkel. Beregninger gjennomført for KS (Kommunenes interesse- og arbeidsgiverorganisasjon) viser at investeringsbehovet i infrastruktur vil være dobbelt så stort for samfunnet med en bilbasert trafikkvekst (ca. 292 milliarder kroner) som med en trafikkvekst som håndteres av kollektivtransport, gang og sykkel (ca. 142 milliarder kroner). En bilbasert trafikkvekst vil dessuten bety mer kø, kork og kaos på vegene, og føre til økte miljøutslipp.

Et kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtilbud krever betydelig driftstilskudd. Selv om det er mulig å ha en viss passasjerøkning uten at tilskuddsbehovet øker, vil en sterk økning av kollektivtrafikken kreve vesentlig større tilskudd enn i dag. Eksempelvis er en utvikling der kollektivtransporten skal ta mesteparten av forventet biltrafikkvekst i de ni største norske byområdene, anslått til å ville kreve ca. 4,6 milliarder kroner i årlig økt tilskudd, ekskl. tilskudd til jernbanen. Forenklet kan man si at dette representerer et driftstilskudd på 10 kr pr. nye kollektivreise.

Det er bred enighet om at det er nødvendig å satse på et vesentlig sterkere kollektivtilbud, spesielt i byområdene. Om den forventede trafikkveksten skal håndteres ved kollektivtransport, vil dette kreve en fordobling av kollektivtrafikken frem mot 2030. En slik økning vil ikke være mulig uten et sterkt samspill mellom alle hovedaktørene tilknyttet kollektivtransporten.

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen, som sentrale representanter for hovedaktørene innen bransjen, fremmer forslag om fem strategier for å realisere den kollektivtrafikk-satsingen det synes å være bred enighet om. Tre av disse strategiene gjelder forhold bransjen selv har betydelig innflytelse og kontroll over, og der flere tiltak kan iverksettes relativt raskt. De to siste gjelder primært rammebetingelser og samfunnsmessige forhold av avgjørende betydning for næringen. Noen tiltak tilknyttet disse strategiene vil først gi vesentlig effekt på sikt, men det er viktig raskt å få satt en ny

«kurs» for å kunne nå de langsiktige målene.

Som grunnlag for et kvalitativt bedre kollektivtilbud og en effektivisering av kollektivtransporten foreslås følgende fem strategier:

1. Enklere kollektivtransport
2. Økt kompetanse
3. Mest og best mulig kollektivtrafikk for pengene
4. Langsiktig planlegging og tilrettelegging
5. Helhetlig virkemiddelbruk

## 1. Enklere kollektivtransport

For å få til en sterk økning i antall kollektivreiser, må kollektivtilbudet forenkles i alle ledd, slik at barrierene mot å reise kollektivt reduseres. I de største byene bør man satse på et tilbud som er så enkelt og høyfrekvent at kundene opplever et nettverk hvor omstigning kan skje uten ventetid og hvor mange vil klare seg uten rutetabell. Utenfor de største byene bør det defineres et minimumstilbud for innbyggerne, basert på type område og befolkningstetthet. Over hele landet bør det satses mer målrettet på sømløse reiser ved bruk av gode ITS-løsninger for reiseplanlegging, elektronisk billettering og større grad av kontantfri kollektivtrafikk. Informasjonen bør også forbedres. Kort sagt bør opplysninger om reisetilbudet være tilgjengelig der kunden er, når kunden trenger det.

## 2. Økt kompetanse

For å øke kollektivandelen må det skje en kompetanseheving i alle ledd, både for å sikre en mest mulig kostnadseffektiv satsing og for å øke bemanningen innenfor bransjen. Et viktig tiltak vil være en langsiktig satsing på rekruttering av personell ved å få bussjåførutdanningen inn i videregående skole gjennom et lærlingeløp. Statusheving av sjåfør-/føreryrket må inngå i en langsiktig rekrutteringsstrategi, slik NHO Transport har tatt initiativ til.

Det bør også satses på mer nettverksbygging for å øke kompetansen mellom ulike aktører med ansvar for kollektivtransporten. Vi vil foreslå en gjennomgang av de ulike arenaene for kompetanseutvikling som er etablert i dag, og se etter muligheter for økt samordning og felles prosjekt og aktiviteter. Aktuelle tema kan være konferanser, jevnlige

---

temaseminarer og en kollektivtransportnettside som kan være en viktig portal for både kollektivmyndigheter, planleggere, forskere/konsulenter og journalister.

### 3. Mest og best mulig kollektivtransport for pengene

Det bør etableres enkle og troverdige systemer for målinger som gjør at alle involverte parter kan være sikre på at de ressursene som satses på kollektivtransporten utnyttes best mulig. Systemet må være objektivt og åpent, slik at både myndigheter og kollektivselskaper kan benytte det som et aktivt verktøy for å forbedre tilbudet over tid. Viktige elementer i målesystemet kan være kundebarometer, effektivitetsmålinger, permanent belønningsordning med strengere krav til resultatoppnåelse og kontrakter som stimulerer til videreutvikling av kollektivtilbudet.

### 4. Langsiktig planlegging og tilrettelegging

Det tar tid å skape et konkurransedyktig kollektivtilbud. For det første tar det lang tid å utvikle tilbudet, og det tar tid å endre trafikantenes reisevaner. Det kan ta mellom 5 og 10 år før en klarer å hente ut hele effekten av større kollektivtrafikksatsinger. Byer som har lyktes med sin kollektivtrafikksatsing, er ofte kjennetegnet av stabile og forutsigbare rammebetingelser, når det gjelder planlegging, organisering og finansiering. Det gir rom for langsiktig planlegging og muligheter til å justere kursen underveis når markedet og kravet fra kundene endres. Investeringer i kollektivtransporten må ta utgangspunkt i og bygge på markedsanalyser og et langsiktig finansiert driftsopplegg.

Det er avgjørende at det arbeid og de prosesser som er i gang for å belyse hvordan det skal bli mulig å sikre mer forutsigbare rammebetingelser for kollektivtransporten, fortsetter i høyt tempo og med involvering av alle sentrale aktører.

### 5. Helhetlig virkemiddelbruk

Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at kollektivtransporten i større grad må inngå i en overordnet strategi for byområdene, og at flere virkemidler må kombineres for å nå målet om at kollektivtransporten skal ta det meste av trafikkveksten. Det er mange aktører som sammen har ansvaret for de ulike virkemidlene. I arbeidet med en mer helhetlig virkemiddelbruk er det fra kollektivtrafikkbransjens synspunkt viktig at følgende tiltak/ momenter blir vurdert:

- Et nasjonalt stamnett for kollektivtransporten på veg, bane, til sjøs og i luften for å få et helhetlig og godt fungerende kollektivtransportsystem på tvers av landet.
- Et samordnet nett og god tilgjengelighet til sentrale målpunkter for reisen, blant annet gjennom utvikling av prioriterte knutepunkter. Knutepunktene bør bygge opp om ønsket by- og tettstedsutvikling.
- En mer effektiv utnyttelse av ressursene og bedre integrasjon mellom transportformene gjennom økt samordning av offentlig betalte transport.
- Pålitelig framkommelighet på vegnettet, og spesielt frem mot viktige knutepunkter, for å sikre et attraktivt tilbud.
- Trafikkregulerende tiltak som stimulerer overgang fra bil til kollektivtransport. Forskning og erfaringer fra andre land viser at trafikkregulerende tiltak som for eksempel køprising og parkeringsregulering i bysentra klart styrker effekten av et bedre kollektivtilbud. Slike virkemidler kan også styrke finansieringsgrunnlaget for kollektivtrafikken.
- Større samordning av areal- og transportplanlegging/-politikk



# ET FELLES LØFT FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN

## Kollektivtransporten må styrkes

- Vi vet at byene vokser. I de ti største byområdene forventes befolkningen å øke med 28 prosent frem mot 2030.
- Vi vet at en større befolkning betyr flere reiser. Kollektivtransporten bør ta det meste av trafikkveksten for at byene ikke skal kveles av forurensning, køer og forsinkelser.
- Vi vet at bilen foretrekkes hvis andre transportalternativer ikke er konkurransedyktige. I byene må kollektivtransporten være et attraktivt og reelt alternativ til bil – spesielt i rushtiden.
- Vi vet at ikke alle har tilgang til bil. For å sikre mobilitet til alle må befolkningen i mindre kommuner og i distriktene sikres et minimumstilbud.

Det er nærmest tverrpolitisk enighet om at kollektivtransporten i byområdene må styrkes hvis målene som er satt når det gjelder miljø, transportavvikling og et levende bysentrum skal nås. Samtidig er det viktig å ha et transporttilbud i mindre kommuner og distriktskommuner som gjør at alle grupper av befolkningen kan delta i sosiale aktiviteter selv om de ikke har tilgang til bil.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har våren 2011 (i retningslinje 2 for transportetatens arbeid med NTP) bedt om konkrete eksempler på hvordan staten kan styrke sin innsats i byområdene med hensyn til kollektivtrafikk, gange og sykkel, og konsekvenser av dette, herunder forholdet mellom forvaltningsnivåene. Departementene ber også om konkrete eksempler på hvordan de mener at et rammeverk for samordnede tiltakspakker, der også restriktive tiltak inngår, best kan utformes.

Samferdselsdepartementet skal satse sterkere på kollektivtransport. I en pressemelding 19.9.2011 sier samferdselsministeren at det må satses på kollektive løsninger i byområdene. Derfor legger hun til rette for at kollektivtransporten får en tydeligere rolle i den langsiktige transportplanleggingen. Departementet etablerer nå et prosjekt som skal utarbeide en nasjonal politikk for det statlige arbeidet med kollektivtrafikk. Prosjektet skal kartlegge og systematisere utfordringene innenfor kollektivtransportområdet og behandle relevante problemstillinger. En sentral oppgave for prosjektet er å vurdere hvilke tiltak og virkemidler som er

best egnet for å møte utfordringene innen kollektivtransporten, og hvordan disse håndteres mest hensiktsmessig på tvers av forvaltningsnivåer og mellom ulike typer kollektive transportmidler og mellom by og land. Prosjektet skal definere mål for statens økte innsats innen kollektivtransporten. Prosjektet skal legge grunnlaget for omtale av forslag til ny kollektivtransportpolitikk i NTP 2014-2023.

I en uttalelse fra kollegiet av fylkesordførere og fylkesrådsledere 9.8.2011, hvor det kreves en kraftfull satsing på utbygging av infrastruktur på samferdselsområdet, sies det at en kraftig vekst i bevilgninger til drift og utbygging av kollektivtrafikk må på plass for å kunne sikre at utviklingen skjer på en mest mulig miljøvennlig måte.

I en felles kronikk fra ledelsen i KS og NHO 25.8.2011 heter det at det er helt nødvendig med en storstilt kollektivsatsing. Det vises til befolkningsprognoser fra Statistisk sentralbyrå, om stor vekst i og rundt de største byene, og at dette vil gi to millioner flere reiser daglig. Dersom kollektivtrafikken ikke tar store deler av denne veksten, vil miljø- og køproblemer i byene øke dramatisk, med betydelige fremkommelighetsproblemer både for næringslivet og privatpersoner. NHO og KS tar derfor til orde for en dobling i kollektivtrafikken frem til 2030, noe som forutsetter at bevilgningsnivået må økes betydelig.

Oslo kommune og de sju fylkeskommunene på Østlandet, hvor ca. 2/3 av kollektivtrafikken i landet foregår, har i Revidert Østlandspakke (juni 2011) vedtatt at finansieringen av kollektivtrafikken – både investeringer og drift – bør bli et hovedtema i NTP 2014-2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst.

## Kollektivtrafikkaktørene vil bidra – og må involveres

Den storstilte kollektivtrafikkatsatsingen mange forutsetter, krever et tett og godt samarbeid mellom mange aktører. Kollektivtransportbransjen ved NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen, vil delta i et nasjonalt løft for kollektiv-



transporten. En fordobling av kollektivtrafikken betyr at det må planlegges for en milliard kollektivreiser. Dette er ambisiøst, men nødvendig for å oppnå en god trafikkavvikling i de største byene, for å nå klimamålene og for å sikre et transporttilbud til alle. Utviklingen de senere årene i Oslo og Akershus viser dessuten at en slik veksttakt er mulig å oppnå.

Kollektivtransportbransjen kan gjøre mye for å nå dette målet, ved å forbedre kvaliteten på tilbudet, ved å øke kundeorienteringen og gjennom effektivisering. For å oppnå et så ambisiøst mål er det imidlertid nødvendig med et bredt samarbeid mellom alle aktører innen bransjen og myndighetene som påvirker kollektivtransportens rammebetingelser. Alle må bli med på en prosess hvor vi snur hver stein for å se hvordan vi kan drive mer effektivt og få flere og mer fornøyde kollektivreisende.

Hvis vi ikke lykkes med en slik satsing, er det fare for kø, kork og kaos i byene og en situasjon hvor det er umulig å klare seg uten bil i mindre byer, tettsteder og i distriktene. Satsing på kollektivtransport er dessuten en forutsetning for å nå målene om reduserte klimautslipp fra transportsektoren.

## Store miljøgevinster ved å satse på kollektivtrafikk

Dagens utslippsnivå i byene er høyere enn hva som kan sies å være et bærekraftig nivå i et langsiktig og globalt perspektiv.

I følge tall fra SSB står veitrafikken for omtrent en fjerdedel av klimagassutslippene på landsbasis, og omtrent halvparten av klimagassutslippene i de seks største norske byene.

Tall fra SSB viser at klimagassutslippene fra veitrafikk økte med drøyt 30 prosent fra 1990 til 2010. I 2010 har utslippene fra veitrafikken økt med 3,5 prosent, etter en nedgang i 2008 og 2009. Det er nødvendig å snu utviklingen på transportområdet hvis Norges miljøforpliktelser skal nås, og kollektivtransporten må spille en sentral rolle for å få til en snuoperasjon.

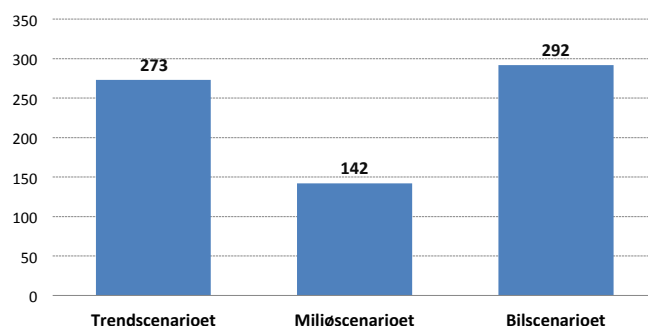
Personbilen står i dag for en overveiende del av energiforbruk og utslipp fra persontransporten, både absolutt og per personkilometer. I Oslotrafikken er en bilreise fire ganger mer belastende for miljøet<sup>1)</sup> enn en kollektivreise, i sum per personkilometer (Vestlandsforskning 2005). En sentral forutsetning for å kunne redusere klimagassutslippene fra vei-

trafikken er at flere bilreiser overføres til kollektivtransport.

## Satsing på kollektivtransport sparer samfunnet for betydelige investeringer

Den forventede befolkningsveksten i de største byområdene vil bety en vesentlig økning av transportomfanget. Dette vil gi store utfordringer for transportsystemet. Kapasiteten må økes betydelig, noe som medfører et behov for økte ressurser til investeringer og drift av kollektivtrafikken. Et grovt anslag viser ca. 4,6 milliarder kr i årlige økte driftstilskudd i de ni største byområdene dersom kollektivtransporten skal ta mesteparten av forventet biltrafikkvekst (tog er ikke medregnet).

Beregninger gjennomført for KS (Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon) viser at en bilbasert trafikkvekst i de ni største byområdene<sup>2)</sup> vil gi et langt større press på offentlige investeringer enn en trafikkvekst som håndteres av kollektivtransport og sykkel<sup>3)</sup>.



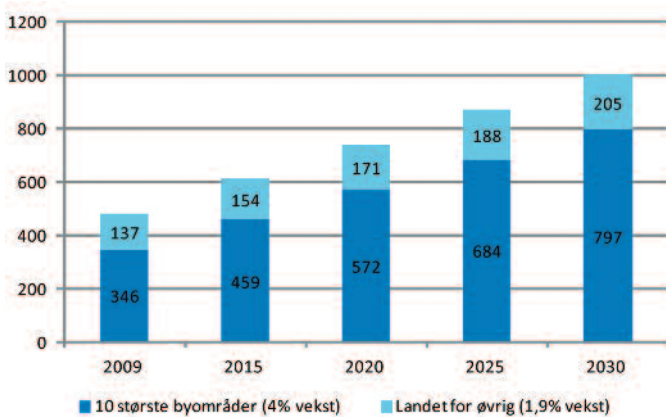
Figur 1: Investeringsbehov de neste 20 år som følge av trafikkveksten - mrd kroner. Samlet for ni byområder (Oslo-regionen, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansand-regionen, Drammensregionen, Tromsø, Nedre Glomma og Grenland).

Det kreves et samlet investeringsbehov på ca. 292 milliarder kroner de neste 20 årene hvis en skal bygge ut vegene i takt med biltrafikkveksten. En trafikkvekst som fordeles på kollektivtransport og sykkel vil også kreve betydelige investeringskostnader, men kostnadene vil likevel bli omtrent halvparten så store som ressursbruken knyttet til en vegutbyggingsstrategi - ca. 142 milliarder kroner.

## Det er mulig å utvikle et tilbud som gir en milliard kollektivreiser

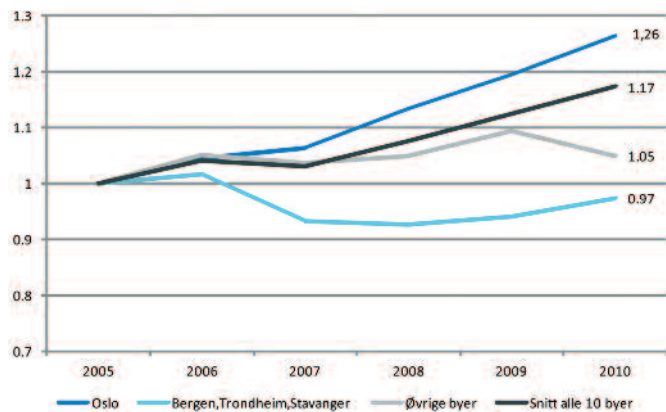
En milliard kollektivreiser er som nevnt en ambisiøs, men nødvendig målsetting for at byene skal være funksjonsdyktige med den befolkningsveksten som er forventet fremover.

Det er i de største byområdene at befolkningen øker mest, og det er der veksten i antall kollektivreiser må være størst. En milliard kollektivreiser kan i praksis bety en økning på 130 prosent i de ti største byområdene og 60 prosent i mindre kommuner, byer og tettsteder. I de mest spredtbygde kommunene må målet være å opprettholde antallet kollektivreiser. Samtidig viser beregningene under at det er mulig å nå målet om en milliard kollektivreiser i 2030 med en vekst på 4 prosent årlig i de 10 største byområdene og ca. 2 prosent i øvrige områder.



Figur 2: Antall kollektivreiser i by og øvrige deler av landet med måloppnåelse (1 mrd kollektivreiser) i 2030

De siste årene har kollektivtransporten hatt en positiv utvikling i de fleste byene. I perioden 2005 til 2010 har kollektivtransporten i de ti største byområdene økt med ca. 17 prosent, eller ca. 3 prosent årlig, samlet sett (SSB/kollektivtransportstatistikken 2011).<sup>4)</sup>



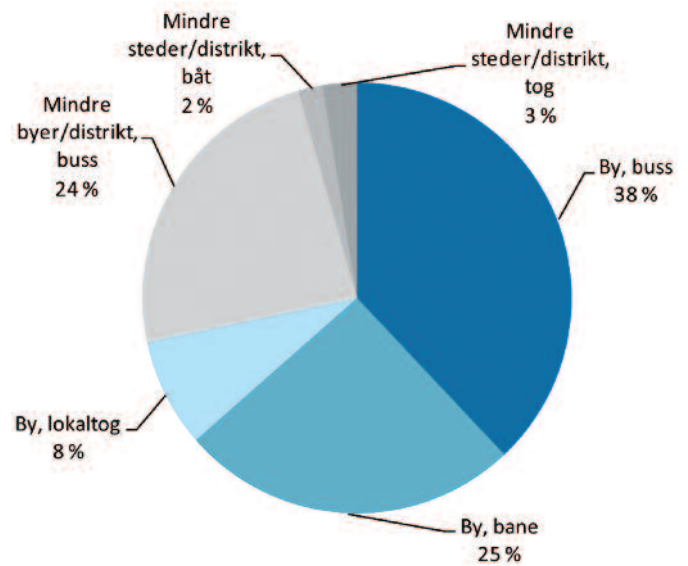
Figur 3: Utvikling av antall kollektivreiser i Oslo, Bergen/Trondheim/Stavanger og de seks øvrige byene 2005-2010. Indeks der 2005=1. Basert på tall hentet fra kollektivtransportstatistikken til SSB.

Et mål om en milliard kollektivreiser innebærer en sterk vekst over mange år. En slik vekst forutsetter en målrettet, langsiktig satsing og et samarbeid mellom kollektivtransportbransjen, stat, fylkeskommuner og kommuner.

## Hovedfokus på de ti største byområdene

I dag foretas ca. 3 av 4 av kollektivreiser i de 10 største byområdene. Hoveddelen av kollektivsatsingen må skje i disse byområdene; det er her utfordringene knyttet til fremkommelighet og forurensning er størst, og det er her det er størst mulighet for å utvikle et konkurransedyktig alternativ til bil.

Over halvparten av alle kollektivreiser i norske byområder foretas med buss, og gode bussløsninger vil være en bærebjelke i kollektivsatsingen på nasjonalt plan. I Oslo-området, der ca. halvparten av alle kollektivreiser foretas, spiller skinnegående transport, med trikk, T-bane og tog, en sentral rolle – 60 prosent av reisene i Oslo-området foretas med skinnegående transport. Skinnegående transport spiller også en viktig rolle i andre storbyområder som Bergen, Stavanger og Trondheim.



Figur 4: Fordeling av kollektivreiser mellom transportform og by/land Kilde SSBs kollektivtransportstatistikk 2009.

1) Ulemper knyttet til utslipp, støy, ulykker og kø. 2) Oslo-regionen, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansands-regionen, Drammens-regionen, Nedre Glomma, Grenland, Tromsø. 3) Norheim m fl 2011 4) Tog er ikke medregnet fordi det ikke er mulig å fordele togpassasjertallene på byområdene.



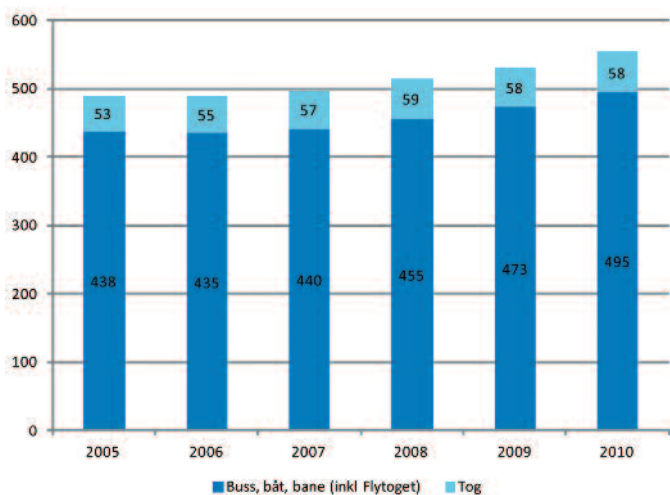
# UTFORDRINGER OG LØSNINGER

Ulike utfordringer i storbyer, mindre byer/tettsteder og distrikt



## Kollektivtransporten spiller en viktig rolle i byene – og må spille en enda viktigere rolle fremover.

I 2010 ble det foretatt over en halv milliard kollektivreiser i Norge. Antallet kollektivreiser har økt med 13 prosent i perioden 2005 til 2010, veksten er omtrent like stor på tog som på buss, båt og bane.

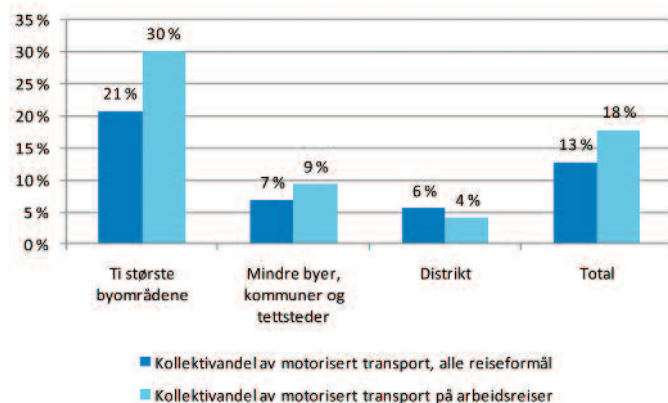


Figur 5: Passasjertall 2005-2010. Antall i 1000. Kilde: Kollektivtransportstatistikken til SSB.

Kollektivtransporten er en viktig del av transportsystemet, spesielt i byområdene, men også i andre deler av landet. 13 prosent av alle motoriserte reiser foretas kollektivt (ekskl. sykkel og gange). I de ti største byområdene foretas

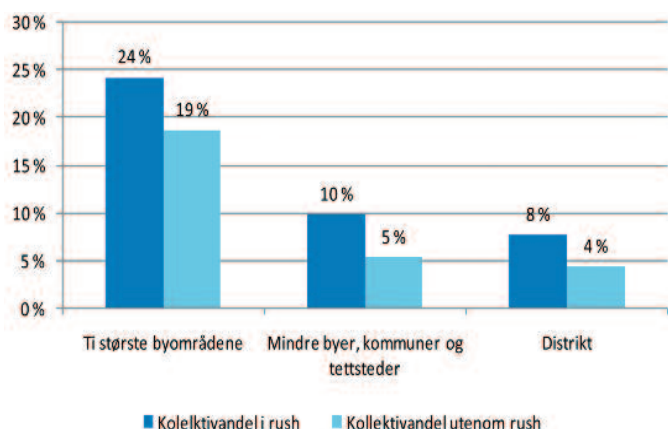
21 prosent av motoriserte reiser med kollektivtransport. I Oslo og Akershus er andelen 31 prosent.

Kollektivtransporten har en spesielt viktig funksjon i rushtid og kollektivandelen varierer med reisemål og reisetidspunkt. På arbeidsreiser er kollektivandelen 18 prosent i hele landet sett under ett, mens den er 30 prosent i de ti største byområdene.



Figur 6: Kollektivandel av motorisert transport, fordelt på byområder, mindre byer/tettsteder og distrikt. Alle reisemål og arbeidsreiser. Antall reiser: 53 704. Kilde: RVU 2009/2010.

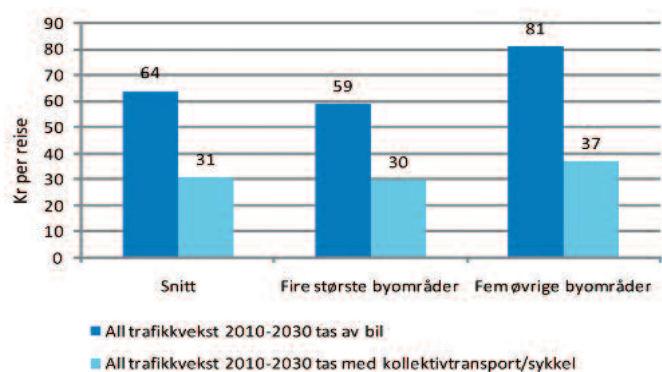
Kollektivandelen er, naturlig nok, også høyere i rushtiden. Spesielt i mindre byer/tettsteder og i distriktene skiller rushtidsreisene seg ut: Kollektivandelen er dobbelt så høy i rushtiden som utenom.



Figur 7: Kollektivandel i og utenom rush, fordelt på storby, mindre byer/tettsteder og distrikt. Rushtid er avgrenset til tidspunktene mellom kl 06.30-08.59 og 14.30-16.59. Kilde: RVU 2009/2010. Antall reiser: 53 471.

Selv om kollektivandelen er høyest i rushtiden må det satses ytterligere på å øke markedsandelen på denne typen reiser, spesielt i de største områdene. Økt markedsandel i rushtiden er nødvendig for å kunne håndtere trengselsproblematikken på vegene og for å redusere både lokal og global forurensning. En målrettet satsing på rushtidsreiser krever imidlertid økte ressurser fordi reiser på denne tiden av døgnet er de dyreste å betjene. Flere reiser i rushtiden krever i mange byer kapasitetsøkning på tider av døgnet der kapasiteten i utgangspunktet er fullt utnyttet. På andre tider av døgnet er det større mulighet for å fylle ledig kapasitet.

Ressursbehovet til kollektivtransporten med økt rushtids-satsing er imidlertid en lav pris å betale, sett i forhold til de samfunnsøkonomiske kostnadene bilbruken påfører andre trafikanter og bymiljøet. Bare investeringskostnadene ved økt biltrafikk er beregnet til å koste ca. 300 mrd kr de neste 20 årene hvis biltrafikken skal ta hele den forventede trafikkveksten fra mot 2030. Det tilsvarer ca. 60 kr per ny rushtidsbilist i de største byene (figur 7).



Figur 8: Investeringskostnader per rushtidsreise. Kostnader beregnet med utgangspunkt i investeringsbehovet funnet i KS-prosjektet «Kollektivtrafikk, veiutbygging eller kaos? Scenarier for hvordan vi møter framtidens transportutfordringer» De ti største byområdene er med i analysene.

Kollektivtransporten står overfor nye og krevende utfordringer hvis den skal spille rollen som et mer attraktivt og konkurransedyktig alternativ til bilen i norske byområder. Det er nødvendig med en målrettet produktutvikling. Analyser har vist at de misfornøyde trafikantene har større tilbøyelighet til å slutte å reise kollektivt enn de fornøyde har til å øke sin bruk av buss (Kjørstad mfl. 2000). Dette understreker behovet for å ta vare på dagens trafikanter, noe som forutsetter en langsiktig, kontinuerlig videreutvikling av kollektivtilbudet.

## I mindre byer og tettsteder er utfordringen å samordne det lokale og regionale kollektivtilbudet

Mindre byer og tettsteder er i en mellomposisjon; markedsgrunnlaget er for lite til at innbyggerne kan tilbys høy frekvens, men for stort til at det er hensiktsmessig å basere seg på annet enn rutetraffikk.

Det er en rekke små og mellomstore byer i Østerrike, Sveits og Tyskland (15 000 – 60 000 innbyggere) som gjennom flere års målbevisst satsing har oppnådd en positiv utvikling for kollektivtransporten (Fredriksson mfl. 2000). Dette gjelder blant annet de tyske byene Eichstätt, Remseck-am-Neckar og Lindau, de sveitsiske byene Olten og Schaffhausen og den østerrikske byen Dornbirn. Faktorer som i stor grad har bidratt til fremgangen, er mange av de samme som er gjeldende for satsing også i større byer:

- God markeds kunnskap: Kollektivtrafikk tilpasset de reisendes ønsker og behov
- Høy frekvens, stive rutetider, linjenett med god flate-dekning og god byttemulighet mellom linjene
- Enhetlig design av transportmidler, holdeplasser, informasjon osv.
- Tilgjengelighet både fysisk (eks lavgulvbusser) og «mentalt» (enkel og tydelig trafikkering, enkle takst-systemer osv.)
- Bussprioriterende tiltak

Utviklingen har på 2000-tallet vært positiv også i flere norske byer som har satset målrettet på utvikling av kollektivtilbudet, som Lillehammer, Tønsberg og Skien/Porsgrunn. Men markedsgrunnlaget er ikke stort nok til å konkurrere med bil på de mer lokale reisene fordi det blir for kostnads-krevende å ha tilstrekkelig høy frekvens. På de noe lengre reisene har kollektivtransporten imidlertid større konkurranseflater mot bilen. Derfor er det viktig at det lokale

kollektivtilbudet, samtidig som det gir tilgjengelighet til viktige lokale målpunkter, er samordnet med regionale tog- og bussruter. En slik strategi vil være spesielt viktig for områder med stor arbeidspendling til større byer, og krever et fokus på kort omstigningstid, både i form av kort gangavstand til ventende buss/tog og koordinerte rutetider.

## Samordning mellom det offentlige transporttilbudet i distriktene vil kunne gi store gevinster

Det kollektive transporttilbudet i distriktskommunene består av et omfattende tilbud av skoleruter, og et slags minste transporttilbud til kommune- og regionsentra, men har få ruter på kveldstid og i helgene. Tilbudet har også høye tilskuddsbehov per kollektivreise. Kollektivtransporten i distriktene har et marginalt markedsgrunnlag, og drosjenæringen er en sentral aktør for å sikre et offentlig transporttilbud.

En stor del av distriktsbefolkningen uten biltilgang er eldre mennesker, og en del av disse gis tilbud om tilrettelagt transport. Den andre delen utgjør for en stor del ungdom under førerkortalder, som har få eller ingen transporttilbud utover skoleskyss. Erfaringer har vist at aldersgruppene som ikke har biltilgang, ungdom og eldre, har ulike reisebehov. Ungdom ønsker skyss til ulike fritidsaktiviteter som ofte foregår på kveldstid, mens eldre ofte har et større behov for transport på dagtid. Utfordringen er å gi alle grupper i befolkningen i distriktene et best mulig transporttilbud innenfor de økonomiske rammene som er gitt.

Manglende samordning, både på tvers av forvaltningsnivåer og på tvers av sektorer er en gjennomgående erkjennelse når temaet kollektivtransport i distriktene diskuteres. Det vil kunne gi store gevinster i større grad å se ulike typer offentlige transporttilbud (skoleruter, bestillingstransport, TT-transport, syketransport) i sammenheng. Det vil også kunne gi store gevinster i større grad å se kollektivtransporten og det øvrige velferdstilbudet i kommunene (skole, helsetjenester, eldresentre mv.) i sammenheng.

## Gode miljøargumenter for å reise kollektivt, og potensial for å gjøre kollektivtransporten mer miljøeffektiv

Overføring av reiser fra bil til kollektivtransport vil bidra til å

redusere både den globale og lokale forurensningen av lufta. En utvikling der den forventede trafikkveksten håndteres av kollektivtransport og sykkel vil gi 20 prosent lavere CO<sub>2</sub>-utslipp i de ni største byområdene enn en bilbasert trafikkvekst (Norheim mfl. 2011).

I et miljøperspektiv vil det være sentralt at de nye kollektivreisene skyldes mindre bilbruk. Økt frekvens, god punktlighet og komfort på transportmidlene vil være sentrale suksessfaktorer for å lokke bilistene over til kollektivtransporten. En analyse av kostnadseffektive klimatiltak viser at miljøeffekten er langt bedre hvis det satses på en kombinasjon av tilbudsforbedringer og bilregulerende tiltak enn om det bare satses på positive tiltak (Norheim mfl. 2010). Dette skyldes at overgangen fra bil til kollektivtransport er vesentlig større når kollektivtilbudet forbedres samtidig med at biltilgjengeligheten reduseres.

Men det er også et betydelig potensial for å øke kollektivtransportens miljøeffektivitet, både ved å satse på ny og mer miljøvennlig teknologi, ved å øke passasjerbelegget og ved å ha en bedre tilpasning av vognstørrelse i forhold til passasjergrunnlaget (Civitas/TØI 2010, Norheim mfl. 2010). Busser med få passasjerer forurenses mer enn biler, og store busser mer enn små busser. Derfor må både kollektivtransportnæringen selv og kollektivplanleggere tenke miljøeffektivt når nye tiltak settes i verk.

## Helhet og kvalitet i kollektivtransportsystemet

Ideelt sett bør kollektivtrafikksystemet «tale for seg selv». Det burde være unødvendig å trenge en forklaring på hvor man skal gå på et kollektivt transportmiddel, eller hvordan en billettmaskin skal benyttes. Målet må være et helhetlig system som er funksjonelt, og som gjennomgående er av høy kvalitet.

Manglende helhet i kollektivsystemet er en barriere mot å reise kollektivt fordi det gjør det vanskeligere å orientere seg for en som ikke er vant til å bruke kollektivtransport. Manglende samordning på tvers av fylkesgrenser og mellom driftsarter gjør det mer problematisk enn nødvendig å foreta en reise på tvers av fylkesgrenser når man må bytte transportmiddel underveis. Som det bl.a. er påpekt i en rapport til fylkesordfører/-rådslederkollegiet i 2010, er dagens ansvarsfordeling mellom stat og fylkeskommune til hinder for en helhetlig planlegging av kollektivsystemet, som gode mate-

bussløsninger mellom buss og tog, felles pris- og billett-system, felles informasjon og markedsføring, felles beredskap ved trafikkstans mv.<sup>5)</sup>

## Manglende samordning av banetrafikken er et hinder for optimale løsninger

I de fire største byområdene er det en betydelig lokal banetrafikk, med tog, metro og trikk. Dette gjelder spesielt i Oslo-området, der 60 prosent av kollektivreisene skjer med skinnegående transport. Det er i dag et fragmentert ansvar for banetrafikken i Norge. Statlig ansvar for lokaltogtrafikk og lokalt ansvar for lokal banetrafikk for øvrig er et hinder for optimale løsninger. Dagens finansieringsordning synes utilsiktet å oppmuntre til nyinvesteringer fremfor vedlikehold. Mer driftsnøytral finansiering av kollektivtransporten bør vurderes.

## Full framkommelighet på vegnettet er nøkkelen til suksess

Manglende framkommelighet og forsinkelser i trafikken er et stort problem for kollektivtransporten i byområdene, et problem som vil øke i omfang etter hvert som byene vokser. I regi av Statens vegvesen Vegdirektoratet er det registrert gjennomsnittshastighet på utvalgte kollektivruter i seks norske byer fra 2003/2004 til 2008. Målingene viser at gjennomsnittshastigheten er redusert i alle byer. Unntaket er gjennomsnittshastigheten for trikkelinjene i Oslo (Norheim og Ruud 2007).

Mulighetene for å nå en milliard kollektivreiser forutsetter at det legges et større press på å oppnå full framkommelighet for kollektivtransporten. Effekten av framkommelighetstiltak vil imidlertid avhenge av at tiltakene kombineres på en måte som gir mulighet til å hente ut størst mulig gevinst av forbedringene.

Gevinsten av bedre framkommelighet på vegnettet hentes i første rekke ut i form av mer effektiv ruteplanlegging, og ikke sekundene som trafikantene sparer på kortere reisetid. For trafikantene kan framkommelighetstiltak bety at:

- Punktligheten øker. Tidligere undersøkelser har vist at trafikantene opplever forsinkelser som en betydelig ulempe, og at de har en høy betalingsvillighet for å få redusert antallet forsinkelser og varigheten av forsinkelsene når de oppstår.

- Trengselen reduseres. Forsinkelser betyr ofte trengsel fordi det blir en opphoping av passasjerer som venter på neste avgang. Færre forsinkelser kan dermed bety økt reisekomfort.
- Omstigning blir «sikrere». Hvis man foretar en reise med bytte vil en forsinkelse på det første transportmidlet kunne medføre at man ikke rekker avgangen på det neste transportmidlet som planlagt. Økt punktlighet gir dermed større trygghet for å nå neste transportmiddel.
- Bedre komfort. Fremkommelighetstiltak fører til at fremføringen blir jevnere.
- Frekvensen øker. Fremkommelighetstiltak kan bidra til å øke bussenes og trikkenes omløpshastighet uten økte kostnader. Dette fordi busser og trikker som ikke står i kø kan kjøre flere runder i løpet av en time, og det samme antall vogner vil kunne tilby en høyere frekvens.

Analyser fra Oslo tyder på at disse ekstra etterspørselsgevinstene kan to- til tredoble effekten av bedre framkommelighet (Ruud mfl. 2010). 20 prosent bedre framkommelighet kan gi ca. 5 prosent flere passasjerer hvis en bare regner effekten av kortere reisetid, mens den mer enn fordobles hvis økt framkommelighet også reduserer forsinkelsene. Effekten kan nesten firedobles hvis frekvensen kan økes like mye som framkommeligheten økes. Disse tallene illustrerer at det er et betydelig potensial for økt kollektivtransport i Norge hvis en klarer å få full framkommelighet på vegene og effektiviserer rutenettet. Det er også helt avgjørende hvis en skal klare å nå en milliard kollektivreiser innenfor realistiske økonomiske rammer.

## Kombinasjon av tilbudsforbedring og regulering av biltrafikken

Målsettingen om en fordobling av antall kollektivreiser må sees i sammenheng med byområdenes mål om at kollektivtransporten, sammen med sykkel, skal kunne ta det meste av den forventede trafikkveksten. For å oppnå dette er det nødvendig å kombinere utvikling av kollektivtilbudet og forbedring av gang- og sykkelforholdene med regulering av biltrafikken i de største byområdene. Biltilgjengeligheten kan eksempelvis reduseres i områder av byen der hensyn til både miljø- og framkommelighet tilsier at man ønsker å fremme miljøvennlige transport på bekostning av privatbilen.

Flere studier, deriblant erfaringer fra flytting av Statens Hus i Trondheim, fra et område med god parkeringsdekning til et område med dårlig dekning, har vist at en strategi med å be-

grense parkeringstilgjengeligheten i sentrumsområdene har en betydelig effekt på valg av transportmiddel (Meland 2004). Økte parkeringsavgifter kan også være et aktuelt virkemiddel. Undersøkelser indikerer at vi som bilister synes å være mer sensitive for parkeringskostnader enn andre bilkostnader fordi avgiften er direkte relatert til hver enkelt reise (Litman 2006).

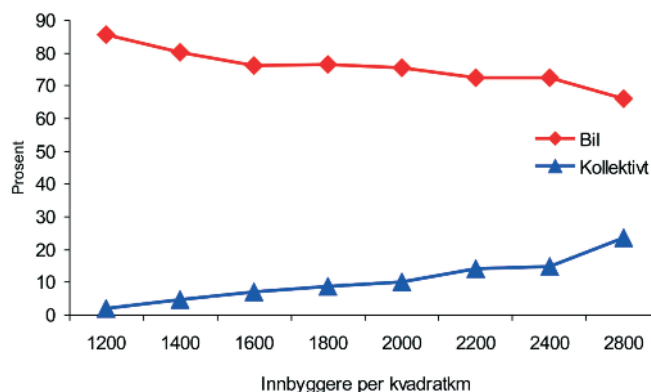
I 2010 ble Østlandsterminalen til Posten Norge flyttet fra Oslo S til Lørenskog med 2500 ansatte. Det ble arbeidet systematisk med aktiv informasjon til de ansatte, tilrettelegging av et godt kollektivtilbud i samarbeid med kollektivselskapene, i kombinasjon med et fåtall parkeringsplasser ved bedriften. Resultatet er at de ansatte ved Østlandsterminalen har en kollektivandel på rundt 70 prosent, mens andre bedrifter i nærområdet ligger på rundt 10 prosent.

Et annet eksempel er hentet fra kollektivtrafikken i Agder. I desember 2011 ble en ny bussrute opprettet på bakgrunn av at tele- og kommunikasjonsselskapet Ventelo flyttet over 300 arbeidsplasser ut fra Kristiansand sentrum. Potensielle kollektivtrafikanter ble kartlagt i forkant av flyttingen, og kollektivtilbudet ble tilpasset bedriftens arbeidstider. Allerede fra dag én har det vært en god dekning på bussruten med et snitt på mellom 30–35 kunder på hver avgang.

Et annet forhold gjelder prising av rushtidsreiser, eller køprising, som har blitt utredet i Kristiansand og Bergen (Norheim mfl. 2008, Norheim mfl. 2009). Erfaringer fra Stockholm og London har vist at denne typen avgift har en betydelig reduserende effekt på biltrafikken i rushtiden (Aas mfl. 2009). Samtidig gir inntektene en mulighet til å øke satsingen på kollektivtransport, og reduserer behovet for å skattefinansiere veginvesteringer.

## Behov for langsiktig arealplanlegging og effektiv arealutnyttelse

Det er en klar sammenheng mellom bystruktur, befolknings-tetthet og markedspotensialet for kollektivtransporten (Engebretsen 2003). En tettere bystruktur vil ikke bare gi flere kollektivreiser, men også spare samfunnet for kostnader til transportsektoren. En større internasjonal sammenligning av europeiske byer viste en klar sammenheng mellom bystruktur og transportkostnader for samfunnet. Andelen av BNP som brukes på transportkostnader er halvparten så stor i tettbygde byer som i spredbygde byregioner (Vivier & Pourbaix 2006).



Andel av daglig reiselengde (personkilometer) hvor det benyttes henholdsvis bil og kollektivtransport. Omfatter reiser som starter og ender i samme tettsted. Tettsteder med minst 20.000 innbyggere. Fordeling etter tettstedenes tetthet. Kilde tetthetstall: Statistisk sentralbyrå. Kilde reiser: RVU 2001. Figur fra Engebretsen 2003.

Kollektivtransportbransjen og fylkeskommunene må bære de økonomiske konsekvensene av et utbyggingsmønster som kan være vanskelig å betjene på en attraktiv og kostnads-effektiv måte. For å få byer og tettsteder med et mer konkurransedyktig kollektivtilbud, er det nødvendig med en langsiktig arealplanlegging der det på et tidlig tidspunkt i planleggingsprosessen fokuseres på tilrettelegging for en effektiv kollektivbetjening.

## Betydelig tilskudsbehov til kollektivtransporten

Det er mulig å ha en viss passasjerøkning uten at tilskudsbehovet øker, men en fordobling av antall kollektivreiser vil påvirke offentlige tilskudd til kollektivtransporten i betydelig grad.

Analyser for de seks største byområdene tyder på at det er mulig å øke antall kollektivtrafikanter med mellom 15 og 35 prosent uten økte tilskudd hvis rammebetingelsene legges til rette for kollektivtransporten samtidig som det åpnes for en effektivisering av rutenettet (Norheim 2005). Men en økning på 15–35 prosent vil ikke være tilstrekkelig for å kunne fordoble antall kollektivreiser. En beregning basert på nøkkeltall og tilskudd for lokal kollektivtransport, viste at en utvikling der kollektivtransporten tar mesteparten av forventet biltrafikkvekst, vil kreve ca. 4,6 milliarder kroner i økte tilskudd årlig til de ni største norske byområdene (Norheim mfl. 2011). Dette er kun et grovt anslag, der tilskudd til jernbanen ikke er inkludert.



Hva betyr det så i praksis å øke fra dagens rundt en halv milliard til en milliard kollektivreiser årlig? Litt forenklet kan man si at det er mulig å realisere ved at det gis et driftstilskudd på rundt 10 kroner per nye kollektivreise.

## Vedlikeholdsetterslep

Skinnegående kollektivtransport har over lang tid manglet bevilgninger for å kunne erstatte gammelt og slitt vognmateriell, og helt nødvendig vedlikehold og drift av skinnegang og annen infrastruktur. Bare i Oslo er det beregnet et vedlikeholdsetterslep for trikk og T-bane på ca. 6,7 mrd. kroner. For å få til et nødvendig kollektivløft er det ikke tilstrekkelig at dette vedlikeholdsetterslepet tas igjen – det er nødvendig å være i forkant med planlegging av kapasitetssterk infrastruktur og nødvendig vognmateriell for fremtidens etterspørselsvekst.

## Standardisering av vognparken

Det er viktig med strenge miljøkrav og komfort på nye vogner. Samtidig må ikke disse kravene være så spesifiserte at det hindrer fleksibel bruk utover normal kontraktsperiode. Det bør derfor arbeides med en større grad av standardisering av kravene til vognparken, slik at både busser og tog kan utnyttas i ulike deler av landet.

Disse kravene må konsentreres om de viktigste forholdene ved vognparken, og være mest mulig funksjonelle. Kollektivtrafikkforeningens «Veiledende krav til busser i kollektivtrafikk» har til hensikt å gi bussbransjen felles retningslinjer for krav til busser som anskaffes i forbindelse med konkurranseutsetting av busstrafikk.

## Finansiering av drift og alternative finansieringsmåter

Flere analyser har vist at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke tilskuddene til kollektivtransporten. Likevel er det en betydelig utfordring å sikre finansieringen av tilskuddsbehovet, ikke minst fordi behovet konkurrerer med andre viktige tjenester som det offentlige skal ivareta; skole, helse osv.

Kapasitetsbehovet i årene fremover tilsier at det vil være et behov for en betydelig økning av midler til både drift og investeringer. Kollektivtransportbransjen er helt avhengig av gode, langsiktige og forutsigbare rammebetingelser om

nødvendig kapasitet skal kunne bygges opp for å ta den forventede trafikkøkning de kommende år.

Mange av landene som har lyktes best i å utvikle kollektivtilbudet, er nettopp de landene som har hatt stabile økonomiske rammebetingelser, gjerne gjennom en kombinasjon av offentlige tilskudd og supplerende finansieringskilder. Longva mfl. (2003) gir eksempler på noen slike ordninger:

- Bedriftsbeskatningen i Frankrike, som finansierer 41 prosent av kollektivtransporten i Frankrike (CERTU 2003), er lokal og øremerket transport og kan pålegges bedrifter med mer enn 9 ansatte.
- Energiskatten i Østerrike, hvor 2,5 prosent av el-avgiften er øremerket kollektivtransporten
- Inntektsskatt og parkeringsfond i Sveits. I Schaffhausen har de en inntektsskatt på 6 prosent som er øremerket til drift av kollektivtransporten i tillegg til at parkeringsavgiftene går til et fond som dekker reinvesteringer i vognparken.

Bompenger brukes til å finansiere kollektivtransport noen steder i Norge.

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag fra KS presentert en utredning om kollektivtransport og kostnader høsten 2011 (TØI rapport 1176/2011). Den presenterer erfaringer med dagens norske finansieringssystem, internasjonale erfaringer med mulige ordninger for å drive og/eller støtte kollektivtransporten og mulighetene for å overføre finansieringsløsninger fra andre land til Norge. I rapporten er videre ulike finansieringsordninger satt sammen til tre alternative finansieringsmodeller, som på ulike måter kan supplere dagens finansieringsmodeller.

5) Kilde: Rapporten «Kollektivtrafikk – et viktig virkemiddel for bærekraftig samfunnsutvikling». Juni 2010.

# FEM STRATEGIER FOR ET KOLLEKTIVLØFT

Kollektivtransportbransjen kan selv gjøre mye for å forbedre og markedsorientere sine tilbud, men økt satsing på kollektivtransport krever at flere aktører spiller på lag. For å oppnå et kollektivløft er det nødvendig at kollektivtransporten blir et hovedtema i Nasjonal transportplan 2014–2023, og at det der legges konkrete føringer for hvordan hovedaktørene bør samarbeide for å kunne realisere en fordobling av kollektivtrafikken.

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen, som sentrale representanter for bransjen, fremmer forslag om fem strategier for å realisere den kollektivsatsingen det synes å være bred enighet om. Tre av disse strategiene gjelder forhold bransjen selv har betydelig innflytelse og kontroll over, og der flere tiltak kan iverksettes relativt raskt. De to siste gjelder primært rammebetingelser og samfunnsmessige forhold av avgjørende betydning for bransjen. Noen tiltak tilknyttet disse strategiene vil først gi vesentlig effekt på sikt, men det er viktig raskt å få satt en ny «kurs» for å kunne nå de langsiktige målene.

Som grunnlag for et kvalitativt bedre kollektivtilbud og en effektivisering av kollektivtransporten foreslås følgende fem strategier:

1. Enklere kollektivtransport
2. Økt kompetanse
3. Mest og best mulig kollektivtrafikk for pengene
4. Langsiktig planlegging og tilrettelegging
5. Helhetlig virkemiddelbruk

## 1. Enklere kollektivtransport

For å få til en sterk økning i antallet kollektivreiser må kollektivtilbudet forenkles i alle ledd, slik at barrierene mot å reise kollektivt reduseres. Utviklingsarbeidet som allerede er i gang bør forsterkes. En strategi for enklere kollektivtransport vil nødvendigvis være noe forskjellig fra de største byene og til andre deler av landet.

### I. Informasjon og billettering

Over hele landet bør det fortsatt satses målrettet på sømløse reiser ved bruk av gode ITS-løsninger for reiseplanlegging, elektronisk billettering og større grad av kontantfri kollektivtrafikk.

- Opplysninger om reisetilbud må være tilgjengelig der kunden er, når kunden trenger det!
- Gjennomgående billetter uavhengig av transportmidler, operatørselskaper og geografiske grenser.
- Felles trafikantinformasjon med enhetlige symboler og begreper

### II. Høy frekvens i de største byene

Målet er å gjøre kollektivtilbudet i byene så enkelt å benytte at omstigning gir minimal ventetid og at trafikantene ofte ikke trenger rutetabellen. Det vil kreve et rutetilbud hvor det utvikles et stramlinjenett med:

- Minimum 10 min. frekvens
- Full framkommelighet/ingen forsinkelser
- Direkte overgang uten vesentlig ventetid i knutepunkter

### III. Krav til et minimumstilbud utenfor de største byene

Utenfor de største byene bør det defineres et krav til minimumstilbud for innbyggerne. Dette tilbudet bør differensieres etter type område og befolkningstetthet.

Egenskaper som bør vektlegges ved et slikt tilbud er:

- Faste times- eller halvtimesruter i sentrale strøk og et godt tilbud om bestillingstransport i spredt befolkede områder.
- Vognmaterieell tilpasset transportbehovet
- Sømløs transport med direkte overgang i knutepunkter

## 2. Økt kompetanse

Et viktig tiltak for å øke kollektivandelen er kompetanseheving i alle ledd, både for å sikre en mest mulig kostnads-effektiv satsing og for å gjøre bransjen mer attraktiv.

I bransjen er det behov for økt kompetanse og kapasitet for å kunne møte en stor vekst i ruteproduksjonen. Det gjelder i forhold til å ha nok sjåfører og ruteplanleggere og for å ha kompetanse til å analysere og utvikle tilbudet i takt med brukernes behov. Aktuelle tiltak for å nå denne strategien kan være:

### I. Langsiktig satsing på rekruttering av personell

- Statusheving av sjåfør-/føreryrket må inngå i en langsiktig rekrutteringsstrategi. Kollektivtransportbransjen støtter en lovendring som senker alderskravet for persontransportførere fra 21 til 18 år, forutsatt at det igangsettes et opplæringsløp gjennom den videregående skolen.

## II. Nettverksbygging

Nettverksbygging for å øke kompetansen mellom ulike aktører med ansvar for kollektivtransporten. En viktig del av kollektivtransportsatsingen kan være å styrke arenaene der man kan utveksle erfaringer og styrke kompetansen innenfor kollektivtransportområdet. Det er i dag etablert ulike arenaer for kompetanseutvikling, både i regi av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og forskningsmiljøer. Vi vil foreslå en gjennomgang av de ulike arenaene for kompetanseutvikling som er etablert i dag, og se etter muligheter for økt samordning og felles prosjekt og aktiviteter. Aktuelle tema kan være:

- En årlig kollektivtransportkonferanse for eksempel etter mønster fra Transportforum i Sverige, med fokus på både praktiske erfaringer og forskningsmessige utfordringer.
- Jevnlige temaseminarer med fokus på spesielle temaer og problemstillinger som kan bidra til å utvikle kollektivtransporten.
- En kollektivtransportnettside som kan være en viktig portal for kollektivmyndigheter, planleggere, forskere/konsulenter og journalister. Nettsiden må ha en form som i størst mulig grad ivaretar oppdatert informasjon om status for kollektivtransporten og hvordan den kan utvikles videre.

Kunnskapen om kollektivtransport bør dessuten styrkes vesentlig i universitetsmiljøene som utdanner areal- og transportplanleggere. Et professorat i kollektivtransport ved NTNU kan være et relevant tiltak i en slik sammenheng.

## 3. Mest og best mulig kollektivtrafikk for pengene

Økt kollektivtrafikk satsing vil kreve betydelig økte ressurser både til investeringer i infrastruktur og til drift av kollektivtransporten. Det er nødvendig med en sterkere prioritering av kollektivtrafikken i forhold til andre viktige offentlige tjenester. Dette forutsetter at man kan dokumentere en god utnyttelse av de ressursene som blir brukt til kollektivtransport.

Effektiv bruk av midler handler om at både trafikantene og samfunnet skal få et best mulig tilbud ut av hver krone som brukes i kollektivtransporten. Det må settes krav til at kollektivsatsingen gir effekt, både ved at den gir flere passasjerer, og at den gir mindre miljøforurensning. Økt satsing på en oppgradering av infrastrukturen må kombineres med økte

tilskudd til drift. Det er dårlig samfunnsøkonomi å kjøre med lav frekvens på et høystandard linjenett. Samtidig må det stilles strenge krav til effektiv utnyttelse av midlene. Kollektivsatsingen må i hovedsak konsentreres om de strekningene der kollektivtransporten er mest konkurransedyktig.

Et krav til mer og bedre kollektivtransport for pengene innebærer at det må være mulig å måle effekten av satsingen. Det bør etableres enkle og troverdige systemer for målinger som sikrer at ressursene til kollektivtransporten satses og utnyttes best mulig. Systemet må være objektivt og åpent, slik at både myndigheter og kollektivselskaper kan benytte det som et aktivt verktøy for å forbedre tilbudet over tid. Aktuelle elementer er:

### I. Kundebarmeter

- Utvikling av en felles kundetilfredshetsundersøkelse for kollektivtransporten, som gjør det mulig å sammenligne kundetilfredshet mellom byer og områder, kartlegge hvilke faktorer som bør forbedres og studere utviklingen over tid. I utviklingen av et felles kundebarmeter bør en ta utgangspunkt i erfaringene fra områdene som har benyttet slike målinger lengst for å finne et felles enkelt system som dekker de viktigste kvalitetsmålene.

### II. Effektivitetsmålinger

- Markedsstatistikken for kollektivtransporten bør videreutvikles og rettes mot mål om mest mulig effektiv drift, blant annet produksjonseffektivitet (ruteproduksjon), markedseffektivitet (passasjerer) og rutetilbud (takster, hastighet og frekvens).
- Det bør settes ned en gruppe som foretar en prioritering av de viktigste måltallene og definerer konkrete effektivitetsmål for kollektivtransporten. Antall måltall bør begrenses, og målene bør differensiere mellom ulike områder og markedssegmenter.
- Effektivitetsmålene bør være offentlig tilgjengelige, også der hvor det bare er en eller noen få operatører.

### III. Permanent Belønningsordning, med strengere krav til resultatoppnåelse

- Dagens Belønningsordning har vært en vitamininnsprøytning for flere av byområdene i Norge. Samtidig er det bare en del av byene som kan søke om midler, og de gis bare for en begrenset periode.
- Dagens ordning bør utvides til å omfatte flere byer og videreutvikles og gjøres om til en permanent ordning for



kollektivtransporten. Dette forutsetter at det stilles strengere krav til resultatoppnåelse, både når det gjelder kvalitet og effektivitet.

#### **IV. Kontrakter som stimulerer til videreutvikling av kollektivtilbudet.**

- Det er potensial for mer dynamiske avtaler og forretningsmodeller som kan stimulere innkjøper og transportselskap til et tettere samarbeid om videreutvikling av kollektivtilbudet. Det er nødvendig med avtaler som kan skape et bredere grunnlag for kontinuerlig utvikling av kollektivtilbudet i tråd med endringer i reisemønster og kundenes ønsker og behov.

### **4. Langsiktig planlegging og tilrettelegging**

Det tar tid å skape et konkurransedyktig kollektivtilbud. For det første tar det lang tid å utvikle tilbudet, og det tar tid å endre trafikantenes reisevaner. Det kan ta mellom 5 og 10 år før en klarer å hente ut hele effekten av større kollektivtrafikksatsinger. Og hvis disse satsingene innebærer større kollektivtransportinvesteringer i nye baneløsninger, vil planleggingen ta minst like lang tid.

Byene som har lyktes med sin kollektivtrafikksatsing, er ofte kjennetegnet av stabile og forutsigbare rammebetingelser, når det gjelder planlegging, organisering og finansiering. Det

gir rom for langsiktig planlegging og muligheter til å justere kursen underveis når markedet og kravet fra kundene endres. Utfordringen er å overføre de positive erfaringene fra andre byer ved å tilpasse dem til lokale forhold, samtidig som vi beholder et fokus på effektiv ressursutnyttelse.

Det er avgjørende at det arbeid og de prosesser som er i gang for å belyse hvordan det skal bli mulig å sikre mer forutsigbare rammebetingelser for kollektivtransporten, fortsetter i høyt tempo og med involvering av alle sentrale aktører. Som en del av dette arbeidet bør det ses på muligheter for å oppnå:

- en mer helhetlig og langsiktig areal- og transportplanlegging, med aktiv samordning av arealbruk og kollektivtransportløsninger, som inngår i fylkenes og kommunenes planarbeid,
- en forpliktende langtidsplan for å oppgradere infrastrukturen
- en langsiktig og forutsigbar plan om økte driftsmidler til kollektivtrafikken i takt med trafikkveksten
- infrastrukturinvesteringer foretas med markedsanalyser og driftsopplegg som utgangspunkt

### **5. Helhetlig virkemiddelbruk**

Helhetlig virkemiddelbruk og stabil finansiering av driften innebærer at kollektivtransporten i større grad må inngå i en



overordnet strategi for byområdene, og at flere virkemidler må kombineres for å nå målet om at kollektivtransporten skal ta det meste av trafikkveksten. Det er mange aktører som sammen har ansvaret for de ulike virkemidlene, og som har stor betydning for kollektivtransportens mulighet til å nå målet om en milliard reiser innen 2030. Det bør gjerne utvikles en konkret intensjonsavtale mellom de viktigste aktørene for å få en mer helhetlig virkemiddelbruk. Innholdet i en slik avtale må avklares mellom partene.

I arbeidet med en mer helhetlig virkemiddelbruk og eventuell intensjonsavtale mellom hovedaktørene, er det fra kollektivtrafikkbransjens synspunkt viktig at følgende tiltak/momentene blir vurdert:

- Et nasjonalt stamnett for kollektivtransporten på vegbane, til sjøs og i luften for å få et helhetlig og godt fungerende kollektivt transportsystem på tvers av landet.
- For å sikre et samordnet nett og god tilgjengelighet til sentrale målpunkter for reisen, må utviklingen av det regionale og lokale kollektivtilbudet sees i sammenheng, blant annet gjennom utvikling av prioriterte knutepunkter. Knutepunktene bør bygge opp om ønsket by- og tettstedsutvikling.
- For å få en mer effektiv utnyttelse av ressursene og bedre integrasjon mellom transportformene, må samordningen av offentlig betalte transporter økes.
- For å sikre et attraktivt busstilbud må bussene ha pålitelig framkommelighet på vegnettet, og spesielt frem mot viktige knutepunkter.
- For å få til en overgang fra bil til kollektivtransport bør trafikkregulerende tiltak vurderes. Forskning og erfaringer fra andre land viser at trafikkregulerende tiltak som kjøping og parkeringsregulering i bysentra klart styrker effekten av et bedre kollektivtilbud. Slike virkemidler kan også styrke finansieringsgrunnlaget for kollektivtrafikken.
- Satsing på bedriftsrettede mobilitetsstyrings-tiltak for å gjøre det mer fordelaktig å reise med miljøvennlig kollektivtransport enn med bil til jobb, både ved hjelp av statlige virkemidler og tiltak på initiativ fra private og offentlige bedrifter:
  - Gratis parkering ved arbeidsplassen og månedskort for de ansatte behandles på lik linje skattemessig.
  - Statlige incentiver som gjør det mer fordelaktig å reise miljøvennlig til jobb.
  - En mer aktiv politikk for å stimulere arbeidstakere til bruk av miljøvennlige transportformer.
- Utvikling av gode måltall for konkurranseflatene mellom bil og kollektivtransport for å kunne følge utviklingen over tid og få mer kunnskap om effekten av ulike virkemidler. En offensiv strategi for å styrke kollektivtransporten forutsetter en bedre og mer samordnet kartlegging av rammebetingelser.

# OPPFØLGING OG VIDEREFØRING INNEN BRANSJEN

Skal vi lykkes med å få til en fordobling av kollektivtrafikken, må nødvendige tiltak, virkemidler og prosesser forankres både i nasjonale og regionale planer. Samtidig er det viktig at Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport samarbeider om ulike prosjekter for å videreutvikle bransjen.

De to foreningene har foreløpig identifisert 10 prosjekter som legges til grunn for et oppfølgende arbeid. Hvem som skal ha hovedansvaret for gjennomføring av de ulike prosjektene, hvordan de skal organiseres og om de skal inkludere eksterne parter, vil variere. Gjennomføringen vil også avhenge av hvilke ressurser partene vil kunne mobilisere blant sine medlemmer.

## Prosjekt 1: En kundedrevet bransje

Det å legge til rette for et mer kunderettet kollektivtilbud vil være den viktigste utfordringen for kollektivtransportbransjen. Det er derfor viktig å få kartlagt de viktigste driverne for å få et mest mulig attraktivt kollektivtilbud, samt strategier for hvordan bransjen kan utvikles for å møte kundene og markedets behov mer og bedre for kollektivtransport.

Det utvikles en felles kundetilfredshetsundersøkelse for kollektivtransporten, som gjør det mulig å sammenligne kundetilfredshet mellom byer og områder, kartlegge hvilke faktorer som bør forbedres og studere utviklingen over tid. Hensikten er å få flere og mer fornøyde kunder. Basert på de kontinuerlige målingene i kundebarometret bør settes konkrete mål på utvikling av kundetilfredsheten, og måltall for ulike områder og egenskaper ved reisen.

## Prosjekt 2: Møteplasser for kompetanseutvikling og dialog

Kollektivtransportbransjen har mye fagkunnskap og erfaring om kollektivtransport, men kan også hente kunnskap fra andre land og bransjer. I dag er bransjens møteplasser fragmentert og til dels i konkurranse med hverandre. Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport ønsker å bygge ut flere felles møteplasser for kunnskapsdeling mellom kollektivtransportens aktører. Vi vil foreslå en gjennomgang av de ulike arenaene som er etablert i dag, og se etter

muligheter for økt samordning og felles prosjekt og aktiviteter mellom offentlige aktører, forsknings- og konsulentbransjen og bransjens egne aktører. Foreningene ønsker å styrke kompetansen ved å utvikle et tilbud med felles konferanser og mulige utdanningstilbud i bransjen.

## Prosjekt 3: Informasjon og billettering

For å gjøre det attraktivt å reise kollektivt, er god informasjon og enkel billettering viktig. Kort sagt: Opplysninger om reise-tilbud må være tilgjengelig der kunden er, når kunden trenger det! Trafikantinformasjonen bør forbedres og gjøres mer enhetlig. Kundene bør få tilbud om gjennomgående billetter som er uavhengig av transportmidler, operatørselskaper og geografiske grenser. Nasjonale og regionale løsninger bør tilstrebes og utviklingsarbeidet med gjennomgående elektroniske billetter bør fortsette.

## Prosjekt 4: Miljøprogram

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport laget et første miljøprogram for kollektivtrafikk. Miljøprogrammet viser hvordan kollektivtrafikken kan være en del av løsningen på miljøutfordringene og hvilke ambisiøse mål og virkemidler som kan gi flere kollektivreisende og mer miljøvennlig kollektivtransport. Miljøprogrammet må kontinuerlig måles, ajourføres og videreutvikles i takt med teknisk og økonomisk utvikling.

## Prosjekt 5: Insitamentsordninger og dynamiske kontrakter

Det er potensiale for mer dynamiske avtaler og forretningsmodeller som kan stimulere innkjøper og transportselskap til et tettere samarbeid om videreutvikling av kollektivtilbudet. Prosjektet skal utvikle avtalemaler som kan skape et bredere grunnlag for kontinuerlig utvikling av tilbudet i tråd med endringer i reisemønster og kundenes ønsker og behov.

## Prosjekt 6: Måltall og effektivitet

Et krav til mer og bedre kollektivtransport for pengene innebærer at det må være mulig å måle effekten av satsingen.



Det bør etableres enkle og troverdige systemer for målinger slik at involverte parter kan være sikre på at de ressursene som satses på kollektivtransporten utnyttes best mulig.

### Prosjekt 7: Framkommelighet

Muligheten til å få en fordobling av antall kollektivreiser innebærer at kollektivtrafikken må få full framkommelighet og prioritet. Bransjen vil fremme forslag til lokale, regionale og nasjonale tiltak som kan sikre bedre framkommelighet og punktlighet i kollektivtrafikken. Disse tiltakene fremmes for vegmyndighetene slik at det kan legges til grunn i handlingsprogrammene.

### Prosjekt 8: Bussindeks

Det bør være balanserte reguleringer og indekser som sikrer god og forutsigbar kostnads- og inntektsutvikling i kontraktene mellom innkjøper og transportselskap. Et alternativ er etablering av nøytrale indekser som kan vurderes i framtidige kontrakter. Det vil også være relevant å komme med anbefalinger for hvordan endringer i offentlige avgifter kan håndteres i kontraktsammenheng.

### Prosjekt 9: Gode eksempler

Det gjøres mye godt arbeid innenfor kollektivtransportbransjen. Flere steder lykkes man med å få til økt kundevekst.

Noen får til gode miljøløsninger og andre har fått til gode ITS- løsninger, som gjør reisen enklere for kundene. Det er viktig at fordoblingsarbeidet løfter fram de gode eksemplene. Gjennom å vise fram gode løsningsforslag kan de motivere og inspirere politikere, beslutningstakere og kollektivtransportbransjens egne aktører til å følge opp de gode eksemplene. Det er også viktig å dokumentere at bransjen går fra ord til handling. Erfaringene fra det svenske fordoblingsarbeidet har vist at det er viktig å bruke de gode eksemplene i utviklingsarbeidet ([www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se)).

### Prosjekt 10: Felles intensjonsavtale mellom myndigheter og bransjen

For å nå målet om en milliard kollektivreiser må kollektivtilbudet forbedres i kombinasjon med at rammebetingelsene for næringen bedres. Det gjelder for eksempel bedre framkommelighet, arealplanlegging som bygger opp under trafikkgrunnlaget, og at kollektivtransportens konkurransekraft styrkes i forhold til bil. Det må arbeides for en felles intensjonsavtale mellom de mest sentrale aktørene som sikrer at alle trekker i samme retning, og at målet om en milliard kollektivreiser kan nås.



Kollektivtrafikk  
foreningen

Kollektivtrafikkforeningen  
c/o Ruter AS, Postboks 1030 Sentrum, N-0104 Oslo  
[www.kollektivtrafikk.no](http://www.kollektivtrafikk.no)



NHO Transport  
Postboks 5477 Majorstuen, N-0305 Oslo  
[www.transport.no](http://www.transport.no)