



# Kollektivtrafikkbransjens innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029



<b>Forord</b>	<b>4</b>
<b>1. Våre hovedanbefalinger</b>	<b>5</b>
Marked og kundebehov må være grunnlaget for kollektivsatsing	
Styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil	
Sørge for samordning og bedre bruk av offentlige ressurser	
Sikre en tilgjengelig og attraktiv kollektivtrafikk	
Sikre tilstrekkelig finansiering	
<b>2. Oppsummering</b>	<b>6</b>
<b>3. Status for kollektivtrafikken</b>	<b>7</b>
<b>4. Strategier for et felles løft for kollektivtrafikken</b>	<b>10</b>
4.1 Kollektivtrafikkbasert utvikling er billigere for samfunnet	10
4.2 Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta trafikkveksten	10
4.3 Styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil	11
4.4 Nullvekstmålet må følges opp med en økning i tjenestekjøpet	11
4.5 Utnytte det samlede tilbudet bedre	12
4.6 Behov for ny organisering som setter kunden i sentrum og utnytter de offentlige ressursene bedre	13
4.7 Investeringene må kanaliseres dit de gjør størst nytte for seg	14
4.8 Utnytt mulighetene som åpnes ved høy urbanisering	14
4.9 Fjern barrierene mot å ta kollektivtrafikken i bruk	15
4.10 Bransjen vil bidra til at bymiljøavtalene får det rette innholdet	16
4.11 Markedsrettet tilbudsutvikling forutsetter økt kompetanse og bedre markedsmodeller	17
4.12 Holdninger må endres	18





---

# Forord

Å innfri nullvekstmålet for biltrafikken, samtidig som befolkningen vokser, innebærer at det bør planlegges for en betydelig vekst i antall kollektivreiser.

Beregninger viser at sterk satsing på kollektivtrafikken, sammen med flere gang- og sykkelreiser, vil gi vesentlig lavere kostnader for samfunnet enn om forventet trafikkvekst skal tas med bil.

Kollektivtrafikken kan håndtere hele den framtidige trafikkveksten i byområdene med lavere samlede klimautslipp enn dagens nivå. I tillegg kommer andre miljøgevinster; bedre bymiljø, redusert støy og støv, økt livskvalitet, og bidrag til byutvikling.

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport representerer innkjøpere og transportselskaper for hoveddelen av kollektivtrafikken i Norge. Kollektivtrafikkforeningen er et nasjonalt samarbeidsorgan for offentlige aktører med ansvar for planlegging, kjøp og markedsføring av kollektivtrafikk tjenester. NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for transportselskaper.

I fellesdokumentet «Flere og mer fornøyde kunder» (2012) var et sentralt mål å gjøre kollektivtrafikken til et hovedtema i Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023. Dokumentet har også fungert som et strategidokument i bransjen.

I NTP 2018-2029 er det naturlig å følge opp kollektivsatsingen med økt konkretisering av tiltak. Dette gjelder både nivå og innretning på drift og investeringer, samspill mellom aktørene og å stimulere til økt innovasjonstakt. Det trengs en nasjonal transportplan, som er noe mer enn en plan for vei og bane. Skal målene nås, er det blant annet behov for større integrasjon mellom jernbanen og det lokale tilbudet.

Aktørene i kollektivtrafikken kan selv gjøre mye for å forbedre og markedsorientere sine tilbud. Økt satsing på kollektivtrafikken krever imidlertid at alle aktører spiller på lag. Staten, fylkene og kommunene har virkemidler som må sees i sammenheng.

Noen steder lykkes man med å utløse til dels betydelig passasjervekst eller realisere andre delmål. I dette dokumentet formidles noen av suksesshistoriene, til inspirasjon for politikere, planleggere og andre.

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen ønsker å bidra til det samspillet som er nødvendig for at kollektivtrafikken skal kunne ta den oppgaven det er bred faglig og politisk enighet om.

Rapporten er utarbeidet av en arbeidsgruppe med representanter fra de to foreningene, med bistand fra Analyse & Strategi AS.

Oslo, februar 2016

# 1. Våre hovedanbefalinger



Foto: Marit Grøttheim

## Marked og kundebehov må være grunnlaget for kollektivsatsing, ved å:

- Prioritere tiltak og investeringer som nytter mest for flest
- Samordne på tvers av transportmidler
- Planlegge, bygge og legge til rette for kollektivtrafikk i byer og bygder
- Styrke kollektivkompetansen i forvaltningen

## Styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil ved å:

- Bygge flere kollektivfelt og sikre effektiv atkomst til holdeplasser og terminaler
- Gi kollektivtrafikken prioritering i trafikken
- Gjennomføre en restriktiv bilpolitikk i bysentra
- Benytte positive virkemidler for å stimulere til økt kollektivbruk

## Sørge for samordning og bedre bruk av offentlige ressurser ved å:

- Integre jernbanen og ekspressbussnettet tettere i øvrig kollektivtrafikk
- Styrke og formalisere samarbeidet med skolesektoren for å bremse kostnadsveksten på skoleskyss og spesialtransport
- Definere pasientreiser som en del av kollektivtrafikken
- Gjennomføre en organisering som setter kunden i

sentrum i hele reisekjeden, både gange, sykkel og kollektivtransport

- Basere administrasjonen av kollektivtransporten på naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner og etablere en klarere ansvarsfordeling mellom forvaltningsnivåene

## Sikre en tilgjengelig og attraktiv kollektivtrafikk ved å:

- Samordne reiseinformasjon, begreper og billettering nasjonalt
- Kreve sømløshet for kunder som reiser på tvers av transportmidler og trafikksselskaper
- Forenkle rutetilbudet og prisstruktur slik at barrierer brytes ned og flere vil reise kollektivt
- Stimulere til at null- og lavutslippsteknologi tas i bruk

## Sikre tilstrekkelig finansiering ved å:

- Bidra til å dekke økte driftskostnader etter hvert som passasjerantallet øker
- Sørge for at bevilgningen til bymiljøavtaler minimum følger ambisjonsnivået i dagens NTP
- Utvikle ordninger for å stimulere kollektivtrafikken i øvrige byområder
- Etablere langsiktige avtaler for utvikling og drift av kollektivtrafikk

## 2. Oppsummering

Nullvekstmålet for personbiltrafikken må videreføres og gjelde alle større byområder. Kollektivtrafikkbasert utvikling er billigere for samfunnet.

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.

Kollektivtrafikken må sikres økt konkurransekraft mot bil. Effektiv og pålitelig framføring bør være det fremste argumentet for å velge kollektivt. En buss kan erstatte 50 biler, og må få prioritet deretter.

Nullvekstmålet må følges opp med en økning i tjenestekjøpet. Målet kan ikke innfris med en årlig inflasjonsjustert tilskuddsramme. Staten må mer aktivt på banen for å finansiere driften av kollektivtrafikken.

Det samlede offentlige transporttilbudet bør utnyttes bedre. Kunder som reiser på tvers av driftsarter og trafikkelskaper skal ikke straffes. Offentlig betalte reiser bør samordnes via felles kjørekontor, uavhengig av hvilken del av det offentlige som betaler for reisen.

Det er behov for bedre samordning av innkjøpene av persontrafikk og ny organisering, som setter kunden i sentrum. Helsereiser, jernbane og ekspressbusser er en del av et samlet tilbud. Markedsbehov og optimalisering av samfunnets ressurser må ligge til grunn for innkjøpene.

Investeringsprosjekter med høyest markedspotensial bør realiseres først, slik at kundenytten kan realiseres så tidlig

som mulig. Staten må bidra til finansiering og framdrift for store investeringsprosjekter i storbyene.

Urbanisering gir muligheter til å anlegge attraktive og ikke-bilbaserte byområder. Veien går via en samordnet og kollektivtrafikkvennlig arealbruk. Ofte bør kollektivtrafikken legge premissene for arealplanene, og ikke omvendt.

Det må bli enklere og mer intuitivt å være kunde i kollektivtrafikken. Forenklingen må gjelde alle ledd – fra rutetilbud til billettering og informasjon. Barrierene mot å ta kollektivtrafikken i bruk må rives. Nasjonal reiseplanlegger og billett-system må på plass.

Bymiljøpakkene øker den tverrfaglige forståelsen for at en samlet virkemiddelbruk er nødvendig. Uttelling knyttet til oppnådde resultater vil øke viljen til å prioritere kollektivtrafikken på bekostning av bil. Kollektivtrafikkelskapene vil bidra med sin fagkompetanse og etterspør en formell rolle i bymiljøpakkene.

Det er behov for et kompetanseløft i bransjen, både gjennom et formelt utdanningsløp og styrking av kompetansen i forvaltningen. Markedsrettet tilbudsutvikling og resultatbasert uttelling i bymiljøpakker forutsetter mer kunnskap og bedre markedsmodeller.

Holdninger må endres. Vekstmålene for kollektivtrafikken kan ikke innfris bare ved at dagens kunder reiser oftere. Vi må ha helt nye kundegrupper om bord. Bransjen bør samarbeide om nasjonale holdningskampanjer, som kan bidra til å forsterke effekten av sammensatte tiltak.



Foto: Nettbuss

# 3. Status for kollektivtrafikken

## Kollektivtrafikkens marked vokser i og rundt de store byene

	Kollektivandel % <sup>1)</sup>			Motorisert andel % <sup>1)</sup>			Antall kunder (mill) <sup>4)</sup>				Befolkning (mill) <sup>5)</sup>		
	2009	2013	endr	2009	2013	endr	2009	2013	endr	årlig endr	2009	2013	årlig endr
Oslo	25 %	26 %	1 %	41 %	41 %	0 %							
<b>Omegn Oslo</b>	11 %	12 %	1 %	13,8 %	15,4 %	1,6 %	256	309	21 %	5 %	1103	1190	1,9 %
Stavanger <sup>2)</sup>	11 %	10 %	-1 %	-	15 %	-	24	24	1 %	0 %	421	452	1,8 %
Bergen <sup>2)</sup>	16 %	16 %	0 %	-	23 %	-	40	53	33 %	7 %	470	498	1,5 %
Trondheim <sup>3)</sup>	9 %	12 %	3 %	-	19 %	-	24	31	30 %	7 %	287	303	1,4 %
Sum Berg/Stv/Trh	13 %	-	-	19 %	-	-							
Omegn Berg/Stv/Trh	6 %	7 %	1 %	8 %	9 %	1 %							
De neste seks byene	8 %	8 %	0 %	11 %	11 %	0 %							
Mindre byer	5 %	5 %	0 %	6 %	7 %	0 %							
Resten av landet	4 %	4 %	0 %	5 %	5 %	0 %							

Kilder:

- 1) Hovedtall fra nasjonal RVU, TØI-rapport 1130/2011
- 2) 2009-tall: Samferdselsdepartementet, behandling av statsbudsjett 2013
- 3) 2009-tall: Miljøpakken Trondheim
- 4) Trafikkselskapenes egen rapportering
- 5) Statistisk sentralbyrå

## Vekst i kollektivtrafikken

Siden 2005 har det vært en vekst i kollektivreisenes andel av daglige reiser. Gjennomsnittlig antall kollektivreiser per person per dag har økt fra 0,25 i 2005 til 0,30 i 2013. Reiselengde for kollektivreiser (så vel som alle reiser) har økt siden 2009 (kilde: Nasjonal RVU 2013/2014).

## Kollektivtrafikkens marked vokser i og rundt de store byene

Befolkningsveksten har vært ujevnt fordelt og klart sterkest i og rundt de store byene. En årlig økning i folketall på opp mot 2 prosent gir grunnlag for sterk markedsvekst.

Etter de fire største byene, er kollektivtrafikkens markedsandel uendret (innenfor hele prosentall). Dette gjelder både de neste seks byene, mindre byer og resten av landet.

Det er et stort antall reiser som skal flyttes fra bil til kollektivt for å bevege den motoriserte markedsandelen 1 prosentpoeng. Samtidig understreker dette noe av utfordringene som ligger i å nå målene. Generelt sett viser den nasjonale reisevaneundersøkelsen (2013) at det ikke er oppnådd spesielt gode resultater i fireårsperioden, men peker på tegn til forbedring i utvalgte markeder.

## Forskjeller mellom rapporterte trafikk tall og utviklingen i markedsandel

Enkelte selskaper rapporterer om til dels svært sterk trafikkvekst; opp mot 5-7 prosent årlig. Dette er langt høyere enn den underliggende markedsveksten på 1,5-2 prosent. Dette

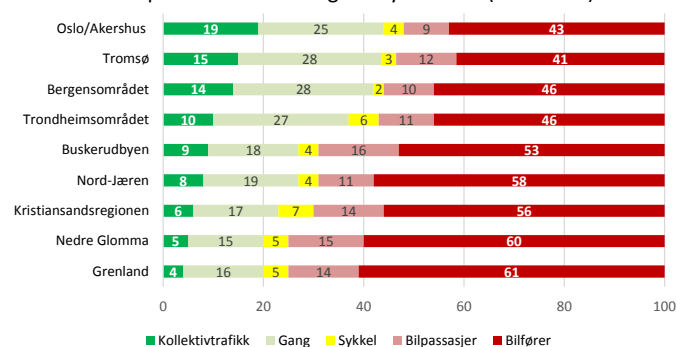
skulle indikere at kollektivtrafikken tok markedsandeler. Denne kraftige passasjerveksten reflekteres ikke i markedsandelene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Dette kan ha flere årsaker. En hypotese er at mange av de senere års nye kollektivreiser i liten grad ser ut til å erstatte bilreiser. I så fall kan man lete etter årsaker i prising, økt frekvens/tilgjengelighet og forholdet til gang/sykkel.

Trondheim rapporterer sterk vekst både i kollektivandel og antall påstigninger. I motsatt ende rapporterer Stavanger for tiden en nullvekst i antall reiser, som reflekteres i form av en liten reduksjon i markedsandelen.

## Store variasjoner i transportmiddel-fordeling mellom byområdene

Markedsandelen varierer mye mellom ulike byområder. Kollektivtrafikken oppnår høyest markedsandeler i Oslo/Akershus, Tromsø og Bergensområdet.

Transportmiddelfordeling i ni byområder (RVU 2009)



Gangandelen varierer fra 15 til 28 prosent, og avtar med økende bilbruk. Sykkelandelen er høyest i Kristiansand og Trondheim. De aller fleste reiser foretas med bil, selv i byområdene.

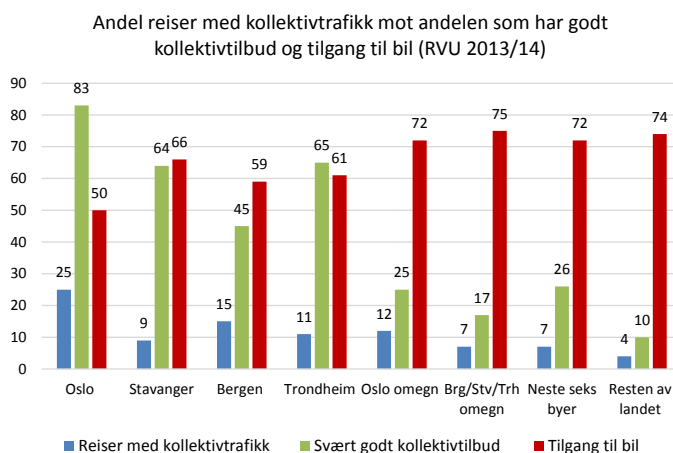
## De med best kollektivtilbud reiser mest

De med et godt tilbud (mindre enn 1 km til holdeplass og minst fire avganger i timen) reiser mer kollektivt enn resten av befolkningen. Utenfor slike områder er andelen lavere og mer tilfeldig. Dette er et argument for å prioritere kvartersrute, eller bedre, i områder hvor kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes. Også andelen reiser som bilfører varierer i stor grad med hvor godt kollektivtilbudet er. Det viser at folk parkerer bilen dersom kollektivtrafikken blir attraktiv nok.

Blant befolkningen med tilgang til bil er kollektivandelen kun 4 prosent av alle reiser, mens andelen er 25 prosent blant dem som hverken har tilgang til bil eller førerkort.

## Kvaliteten på kollektivtilbudet og biltilgang henger sammen

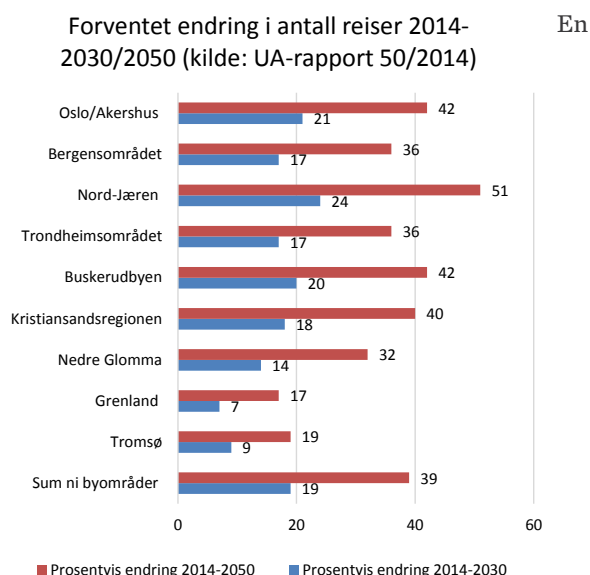
Hele 83 prosent av befolkningen i Oslo har et svært godt kollektivtilbud nærmere enn 1 km fra der de bor. I Stavanger, Bergen og Trondheim er andelen henholdsvis 64, 45 og 65 prosent. Markedsandelen har direkte sammenheng med kvaliteten på tilbudet. I Oslo velger flere å ikke eie egen bil, og har likevel god mobilitet. (49 % av husholdningene i Oslo eier ikke egen bil. Kilde: SSB Folke- og bolig tellingen, husholdninger, 2011.)



I kommunene rundt de store byene er biltilgangen omtrent som i landet for øvrig. Samtidig er kollektivandelen høyere, noe som indikerer at mange velger kollektivt fremfor privatbil fordi dette framstår som det beste alternativet.

## Største trafikkvekst i byområdene

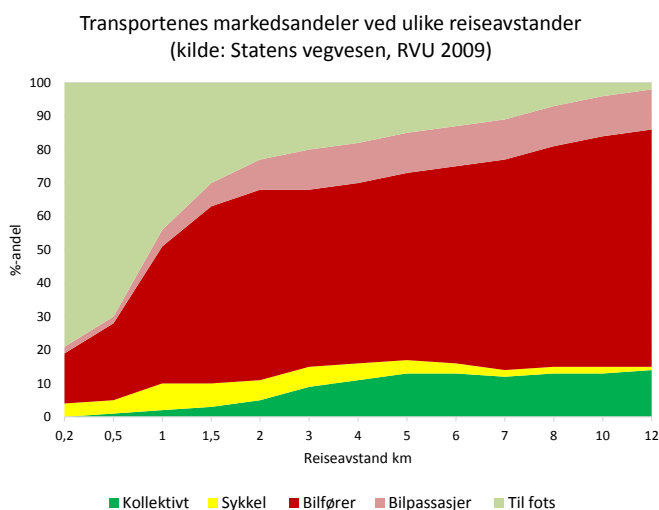
Befolkningsvekst får store konsekvenser for antall personreiser. I analysefasen av NTP er det ut fra befolkningsprognosene gjort framskrivinger for antall persontrafikkreiser (ÅDT) per byområde for 2030 og 2050.



prosentvis vekst i antall reiser på 35-50 prosent innen 2050 er nødvendig hvis nullvekstmålet for biltrafikken skal nås. Byene har ulike forutsetninger for å takle veksten. Byer med høy bilandel har en ekstra utfordring, ved at en større andel bilturer skal overføres til kollektivtrafikk, sykkel og gange.

## Kollektivtrafikkens marked

Kollektivtrafikkens markedsandel blir betydelig først ved reiser over ca 2,5 km. Merk også at det foretas svært mange korte reiser med bil. Selv reiser på 200-500 meter har betydelig bilandel. På svært korte reiser er det gange og sykling





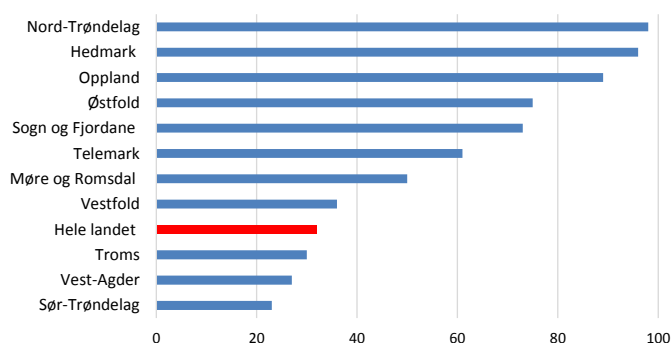
som konkurrerer best med bil, ikke kollektivtrafikk. Dette er viktig å merke seg ved planlegging av tilbudet.

## Lovpålagte oppgaver binder opp ressurser

Bransjen har over tid opplevd kostnadsvekst høyere enn inflasjonen. Årsakene kan være flere; kostnadsvekst på innsatsfaktorer, lønnsoppgjør og overenskomster, dimensjoneringsplikt, innovasjon, økt kvalitet og prisseffekter, ved andre og tredje generasjons buss- og båtanbud.

Kostnadsveksten knyttet til lovpålagte oppgaver – skole- skyss og spesialtransport – er spesielt krevende. Denne økningen skyldes også voksende befolkning, endringer i skolestruktur og at bidragene fra kommune dekker lav andel av de faktiske kostnadene. Økt omfang av spesialtransport kan skyldes flere diagnoser, at flere får innvilget søknad på grunn av farlig skolevei, og at flere blir oppmerksom på rettighetene sine.

Skoletransportens prosentandel av driftskostnadene i et utvalg fylker (kilde: SSB KOSTRA 2011)



I flertallet av fylkene utgjør kostnadene ved lovpålagte oppgaver 40-100 prosent av driftsbudsjettet. Flere fylker erfarer at kostnadsveksten innen lovpålagte oppgaver reduserer muligheten til å gjennomføre tilbudsstyrking innenfor andre deler av kollektivtrafikken.



Foto: Brakar



# 4. Strategier for et felles løft for kollektivtrafikken

## 4.1 Kollektivtrafikkbasert utvikling er billigere for samfunnet

Nullvekstmålet for personbiltrafikken må videreføres og gjelde alle større byområder.

Målet om at den forventede persontransportveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange er basert på en erkjennelse av at det verken er mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge seg ut av kapasitets- og miljøutfordringene.

Analysen fra utredningsfasen i NTP viste at et scenario som kombinerer positive virkemidler for kollektivtrafikk med restriktive tiltak for bil, krever 21 prosent lavere investeringer og 35 prosent lavere årlig tilskuddsnivå, og fører til bedre måloppnåelse (UA-rapport 50/2014).

I praksis er samlet virkemiddelbruk eneste farbare alternativ. Andre scenarier koster mer og er lite realistiske når det gjelder gjennomføring (kapasitet, attraktivitet). Tilbudsforbedring og fremkommelighet for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk må til, sammen med fortetting, parkeringsregulering og kø- og vegprising. Nødvendig prioritering av bussen forutsetter nedprioritering av bilen.

Gratis parkering ved arbeidsplassen trekkes fram som en av de viktigste årsakene til folks transportmiddelvalg. Skattefritak på arbeidsgiverbetalt månedskort vil oppleves som et positivt virkemiddel, og er trolig enklere å gjennomføre enn fordelsbeskatning på arbeidsgiverbetalt parkering. Potensialet for flere gang- og sykkelreiser må tas ut. Det er ikke et mål for kollektivtrafikken å konkurrere om reiser som burde vært tatt med gange og sykkel. Aktuelle tilpasninger

rettelegging for sykkel ved stasjoner og holdeplasser, utvides kollektivtrafikkens influensområde.

Ved utforming av tilbudet er det viktig å være bevisst på hvilke reiser som utgjør kollektivtrafikkens potensial. Først ved reiseavstander lengre enn 2,5 kilometer oppnår kollektivtrafikken en markedsandel av betydning (Nasjonal RVU). Kollektivtilbudet bør innrettes deretter.

## 4.2 Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta trafikkveksten

Kollektivtrafikkens miljøbidrag handler både om å erstatte bilreiser, og å produsere egne reiser miljøvennlig. Ved flere enn seks passasjerer om bord er bussen et bedre miljøvalg enn bil, både med tanke på klimagassutslipp og lokal luftforurensning (Skyss miljøstrategi).

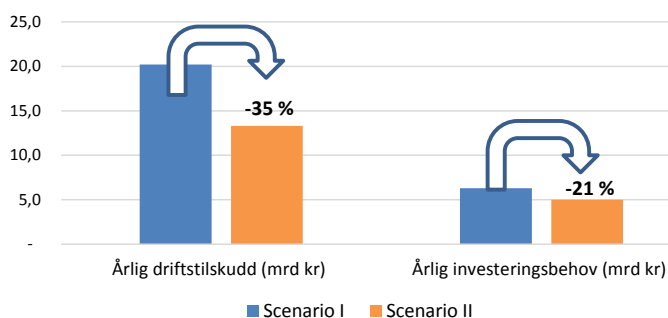
Transportsektoren står i alt for en tredel av dagens klimagassutslipp i Norge. Kollektivtrafikken utgjør en viktig del av løsningen for å redusere utslippene. En målsatt passasjervekst i byene på 50-100 prosent i 2030-2050 forutsetter en betydelig økning i rutetilbudet, dvs. flere buss-, båt-, trikk-, togavganger. Likevel kan kollektivtrafikken betjene hele den motoriserte trafikkveksten i byområdene med lavere samlede utslipp enn dagens nivå.

Hver vinter måles det i flere norske byer nivåer av lokal luftforurensning over grenseverdiene. Dette utgjør til tider et helseproblem, og har utløst behov for akutte tiltak. Langsiktig arbeid med å endre folks transportmiddelvalg er det viktigste svaret på disse utfordringene.

Bussbransjen opererer gjennomgående en svært moderne vognpark, med hovedvekt av Euro V- og Euro VI-busser. Bransjen støtter strenge miljøkrav til busser generelt og i byområder spesielt.

Norske busselskaper tester for tiden nye typer drivstoff og teknologi, blant annet biodrivstoff, hybridmotorer og elektriske busser. Oppdragsgivere vil bruke innkjøpene aktivt til å stimulere til lav- og nullutslippsteknologi. Endringene på teknologiområdet skjer så raskt at det utfordrer de tradisjonelle kontraktene (med normal levetid på 7-10 år). Etter hvert forventes det at de beste miljøvalgene også blir mest økonomiske. På kort sikt medfører imidlertid gode miljøvalg en høyere driftskostnad. Denne merkostnaden bør kunne søkes finansiert via bymiljøavtaler og annen statlig finansiering. Støtteordningene i Enova (tidl. Transnova) og

Hva må til for å innfri veksten i antall kollektivreiser i 2050? To scenarier.



**Scenario I:** Kun tilbudsforbedring/økt frekvens i kollektivtilbudet.  
**Scenario II:** Kombinasjon av virkemidler: økt frekvens, fortetting og redusert parkeringsdekning i sentrum. Illustrasjon basert på Urbanet-notat 75 og 75b/2014

NOx-fondet stimulerer til nye, miljøvennlige løsninger og er viktige for bransjen. På kort sikt er utfordringen å kunne finansiere utrulling av kjent teknologi i stor skala, snarere enn å utvikle enda flere alternativer.

Offentlige virkemidler har bidratt til en gledelig vekst i antall elbiler de siste årene. Den kraftige veksten utfordrer imidlertid fremkommeligheten for kollektivtrafikken flere steder. Fritaket for bompenger, ferge- og parkeringsavgift undergraver prinsippet om at den som har nytte av veien også skal betale for den, uavhengig av hvilken type drivstoff som benyttes. I byene utfordrer elbilens fordeler dessuten finansieringsmodellen for kollektivtrafikken. Løsningen på utfordringen mener vi først og fremst handler om velfungerende, attraktiv og miljøvennlig kollektivtrafikk for de fleste reisemål, og spesielt de sentrumsrettede reisene.

### 4.3 Styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil

En analyse av Oslo- og Akershusbefolkningens valg av transportmiddel (Ruter 2015) viser at effektivitet og pålitelighet er viktige årsaker til å velge bil:

- Et effektivt transporttilbud er det raskeste alternativet i hverdagen, passer min livsstil, er tilgjengelig og fleksibelt, enkelt å bruke og bidrar til mindre stress.
- Et pålitelig transporttilbud er forutsigbart, til å stole på, man vet når man er framme, er en sikker måte å reise på, og gir trygghetsfølelse.

Konklusjon: Jo mer effektiv og pålitelig kollektivtrafikken blir, dvs nærmer seg bilens strategiske posisjon, desto mer konkurransedyktig med bil.

Rask og forutsigbar reisetid bør være kollektivtrafikkens viktigste argumentet: «Jeg må rekke en viktig avtale, så jeg kan ikke ta sjansen på å bli sittende fast i bilkø». Dette gjelder uavhengig av reisemål: arbeid, skole, innkjøp, hente barnehage, fritid.

Busser som står fast i kø er meget dårlig bruk av samfunnets ressurser. Kundernes tidstap utgjør alene en årlig samfunnsøkonomisk kostnad på 3-4 mrd kr bare i Oslo og Akershus (Ruters Samfunnsregnskap). I tillegg kommer økte driftskostnader som følge av at den samme bussen kunne rukket å produsere flere avganger og betjene flere kunder i løpet av en rushtid. Dermed kunne bussen bidratt til den kapasitetsøkningen som er nødvendig for å innfri vekstmålene.

En buss kan erstatte 50 biler, og må få prioritet i trafikken deretter. Bransjen opplever problemer med å få innpass for dette perspektivet i diskusjoner om kollektivfelt, gateparkering, sentrumshandel og køfri atkomst til buss-



Høystandard bussløsninger med midtstilte, separate bussfelt gir forutsigbar kjøretid og kapasitet på nivå med skinnegående systemer. Stavangers bussvei, hvor første del ble åpnet i 2011, skal utvides til å bli Europas lengste bussveiprosjekt. Foto: Kolumbus.

terminaler og holdeplasser.

Dårlig programmert eller vedlikeholdt signalprioritering og utydelig skilting og veimerking bør det være relativt enkelt å gjøre noe med. Egne kjørefelt eller helt egne traseer krever mer, både av planinnsats, politisk prioriteringsevne og investeringsmidler, men har gjennomgående en svært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Statens vegvesens håndbøker må oppdateres med bedre løsninger for bussveier, rundkjøring med gjennomgående bussfelt, stoppesteder, og andre grep for å styrke bussens konkurransekraft. I tillegg må kollektivterminalene være lett tilgjengelige og effektive for både passasjerer og operatører. Alle operatører må likebehandles i forhold til eventuelle avgifter.

### 4.4 Nullvekstmålet må følges opp med en økning i tjenestekjøpet

Målet for kollektivtrafikken kan ikke innfris innenfor dagens tilskuddsrammer.

Fylkeskommunene har ikke tilstrekkelige rammer til å dekke økningen i tilskuddsbehovet. Flere byområder opplever voksesmerter, fulle avganger og frakjøring. Dermed framstår kollektivtrafikken som lite attraktiv overfor nye kundegrupper.

Staten må mer aktivt på banen for å finansiere driften av kollektivtrafikken. Statlig finansiering må skje uavhengig av hvem som eier transportmidlene. Sju av åtte kollektivtrafikanter reiser med andre driftsarter enn tog.

Det må sikres økt langsiktighet i finansieringen av driften. For innkjøper og leverandør er det ikke tilfredsstillende at det skrives mangeårige kontrakter om ruteproduksjon, samtidig som produksjonsnivået for det enkelte år avgjøres

ved de årlige budsjettprosesser. Det gir for liten forutsigbarhet, både for kundene som skal innrette seg etter det nye rutetilbudet og for de ansatte. Dette gir også økt risikopremie i kontraktene.

Det tar tid å innarbeide nye rutetilbud. Ingen bedrifter som lanserer nye produkter kan forvente å få lønnsomhet første året. Slik er det også for nye kollektivtilbud. Ettersom tilbudet blir innarbeidet, øker graden av selvfinansiering. Belønningsmidler/bymiljøpakker bør fortsatt kunne benyttes til startkapital for nye tilbud.

Det er kostbart å drive innovasjon og ta en pådriverrolle innenfor områder som teknologi, drivstoff, 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 i by og land. Transportbransjen skal være pådrivere for å ta i bruk ny teknologi, og samarbeide om innovasjoner.

Finansiering av kollektivtilbudet via bompenger synes å være et akseptert prinsipp hos trafikantene. Øremerking av tilskudd til drift av kollektivtrafikken er viktig.

Noe tilbudsforbedring bør kunne finansieres via økte priser. Gjennomsnittskunden ønsker bedre rutetilbud fremfor lavere priser. Dette har belegg både i spørreundersøkelser og fullskala forsøk. Til tross for dette, ser vi eksempler på at prisnivået settes ned i en del fylker, etter lokale politiske vedtak.

### Tilbudsforbedring er dobbelt så effektivt som prisreduksjon

**Undersøkelser av kundenes preferanser viser at styrking av rutetilbudet er mer effektivt for å generere nye passasjerer enn prisreduksjon. Det vil si at økte midler til kollektivtrafikken bør gå til å styrke rutetilbudet framfor å sette ned prisene. Hva skjer når vi beveger oss fra skrivebordet til virkelighet?**

Drøbak er en by i Akershus med ca 45 minutters reisetid med buss til Oslo. Pendlertrafikken fra Drøbak til Oslo er betydelig. Drøbak er knyttet til Oslo med et høystandard busstilbud.

I et halvt år ble prisene mellom Drøbak og Oslo satt ned med 33 prosent på enkeltbilletter og månedskort. Et halvt år senere ble det gjort forbedringer i rutetilbudet: 16 linjer ble til fire, frekvensen økt fra avgang hvert 20 minutt til hvert 7,5 minutt. Alle linjer starter ved Oslo S, for enkelhets skyld, med god rollefordeling mellom lokalstoppende buss for de som skal av underveis, og ekspressbuss til glede for de som reiser langt.

Prisreduksjon på 20 prosent (i gjennomsnitt) resulterte i 5 prosent flere reiser, det vil si en elastisitet på 0,25. Kostnaden per ny passasjer var 87 kr.

Tilbudsøkningen på 13 prosent resulterte i 7,2 prosent flere reiser, det vil si en elastisitet på 0,55. Kostnaden per ny passasjer var 41 kr.

Forsøket viste at økt frekvens var dobbelt så effektivt som prisreduksjon for å generere flere kunder i Drøbak.

## 4.5 Utnytte det samlede tilbudet bedre

Det er ikke omfanget på produksjonen av offentlig betalte transportere som er hovedproblemet, det er samordningen som er for svak. Langs jernbanen kjøres flere steder et fullverdig busstilbud. Bak skolebussen kjøres en minibuss for spesialtransport, deretter et par taxier med syketransport. Dette er dårlig bruk av samfunnets ressurser, og det gir svak utnyttelse av den samlede kapasiteten.

Jernbanens pålitelighet og kapasitet er kraftig forbedret de seneste årene. Nyten av investeringene må nå tas ut. Jernbanens potensial utnyttes best ved god integrasjon med den lokale kollektivtrafikken. Bussavganger som har karakter av å være «rushtidstog på gummihjul» må legges om til å mate til stasjonene i høy frekvens. Dette gir flere avganger å velge blant, og styrker det lokale kollektivtilbudet i stasjonsbyene.

Det må eksistere et billettsamarbeid både på periodebilletter og enkeltbilletter – tilpasset kunder som reiser ofte, men ikke hver dag. I dag straffes passasjerer som bytter mellom buss og tog ved at det kreves to enkeltbilletter.

Integrasjon koster, i form av overføringer fra fylkene til NSB. Skal fylkene ha de rette insentiver for å overføre trafikk til tog, må de ikke bli skadelidende i form av tilskudds- og inntektstap. Beslutninger om rutetilbud må tas på grunnlag av hva som er beste løsning for kunden, og ikke hvilket selskapsnavn det står på billetten eller om det kjøres på stål- eller gummihjul. Dette kan løses ved overført bestilleransvar for lokaltog til regionene.

Innfartsparkeringsplasser må åpnes for alle kollektivreisende. På mange jernbanestasjoner er parkeringen i dag forbeholdt togpassasjerer. Der sentrumsarealer benyttes til innfartsparkering bør det innføres brukerbetaling basert på markedspriser for å sørge for de rette insentiver, og sikre at parkeringsområdene forbeholdes de som har størst nytte av plassene.

Ekspressbussene spiller en viktig rolle i det samlede kollektivtilbudet, spesielt i markeder uten jernbane. Mange steder utgjør bussene det eneste kollektivtilbudet. Det bør vurderes en statlig tilskuddsordning for interregionale bussruter, på strekninger der ekspressbussene utgjør stammen i nettverket.

Fylkene opplever at en stadig større andel av budsjettene knyttes opp til lovpålagte transportere. Kostnadsvekst på skoleskyssen reduserer handlingsrommet og dermed muligheten til å satse helhetlig i sentrale strøk. Lokalisering av skoler, skolestruktur og åpningstider er av stor betydning for kostnadsnivået. Kommunene kompenserer i dag kun for



## 8 prosent reduksjon i kostnader til pasientreiser i Innlandet



Foto: Opplandstrafikk

**Enkle grep kan være svært virkningsfulle: I Oppland og Hedmark reiser pasienter med ledsager gratis med all kollektivtrafikk, ved framvisning av innkallingsbrev, timekort eller sms-innkalling fra Sykehuset Innlandet eller spesialisthelsetjenesten. Målet er å få flere pasienter til å velge buss framfor bil, ved reiser til og fra sykehusene.**

Om lag 50.000 pasienter har benyttet seg av tilbudet om gratis transport til behandling, siden oppstart av prosjektet i 2013. Det har ført til en redusert pasientreisekostnad på rundt 3 mill kr for Sykehuset Innlandet i 2014, tilsvarende 8 prosent av utgiftene til pasientreiser. Antall kommunekryssende reiser med drosje er redusert med 2 prosent, tilsvarende 1.500 turer (kilde: Pasientreiser.no)

Tiltaket er et eksempel på vellykket samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer i fylkeskommuner og helseforetak. Effektene handler både om økonomi, miljø og helsegevinst. Prosjektet bidrar til å styrke kollektivtrafikken, på tidspunkter og strekninger hvor det finnes ledig kapasitet.

KID-prosjektet, i regi av Samferdselsdepartementet, er nå formelt avsluttet, men er besluttet videreført lokalt fordi effektene er så gode.

en liten del av kostnadene til skoleskyss. Dette gir ikke insitantment til å redusere kostnadene. Mange steder ville selv små justeringer i skoletidene sørget for bedre utnyttelse av førere og materiell. Opplæringsloven tolkes og brukes ulikt. Bransjen ønsker et formalisert samarbeid med kommunene og fylkeskommunene om åpningstider på skolene.

Samordningen av offentlige transportbør også omfatte pasientreiser. Nå eksisterer to kjørekontorer side om side, fylkeskommunenes og helseforetakets, som disponerer hver sin flåte med biler, dubler kompetanse og parallelle IT-systemer. Aktørene har hver for seg for lite volum til å realisere stordriftsfordeler eller oppnå tilstrekkelig konkurranse om oppdragene. Transportkontorene bør samordnes, slik at kunden forholder seg til et kontaktpunkt, uavhengig av hvilken del av det offentlige som betaler regningen for den aktuelle reisen.

## Flere passasjerer etter omlegging fra direktelinjer til matelinjer i Bærum

I nærområdet rundt Oslo er togtilbudet blitt vesentlig styrket de senere årene, både med økt frekvens, stive rutetider, kapasitet og pålitelighet. NSB og Ruter samarbeider om en strategi med mer mating fra buss til knutepunkter hvor toget har tilstrekkelig kapasitet, og overgang ikke innebærer vesentlig kundeulempe. I Lillestrøm, Jessheim og Sandvika snus nå busser som tidligere kjørte delvis parallelt med toget til Oslo sentrum.

Ved ruteendringen i desember 2012 ble to rushekspresser fra nabolagene Skui og Tanum i Bærum lagt ned, for å øke frekvensen på lokalbussene som mater til Sandvika stasjon for overgang til tog.

Ruter reduserte bussbehovet fra 17 til 9, doblet eller tredoblet frekvensen mellom nabolagene og Sandvika, og oppnådde en samlet passasjerøkning på 20 prosent. Det er en liten nedgang i antall reisende til Oslo, men bortfallet oppveies av nye passasjerer fra Sandvika. Kostnaden for morgenrush (som er dimensjonerende) er redusert med 80 prosent for Skui og Tanum. I dette eksemplet er ressursene brukt mer effektivt, samtidig som besparelsen kan reinvesteres i andre deler av tilbudet.

## 4.6 Behov for ny organisering som setter kunden i sentrum og utnytter de offentlige ressursene bedre

Det offentlige er ansvarlig for et stort spekter av persontransportoppgaver. Innkjøpet fremstår i dag som fragmentert: Staten står for kjøp av transporttilbud på jernbane og fordeles midler til øvrig kollektivtrafikk, skoleskyss og spesialskyss gjennom bevilgningene til fylker og kommuner over statsbudsjettet. Fylkene er innkjøper av transporttilbud med buss, bane, trikk, båt og ferger, samt skoleskyss til videregående opplæring. Kommunene har ansvar for spesialtransport (TT) og skoleskyss til grunnskoleelever. Helseforetakene kjøper pasientreiser.

Samordningen bør styrkes gjennom at antall ansvarlige innkjøpere reduseres, kompetansen heves og rollene tydeliggjøres.

Kollektivtrafikk har potensiale til å løse en vesentlig del av persontransportbehovet i funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner. For å realisere dette bør bestillerrollen legges til større geografiske enheter.

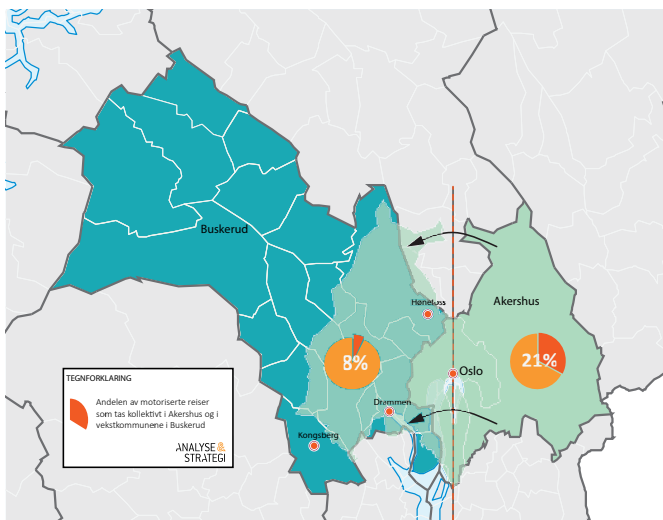
Kollektivtrafikken blomstrer ikke innenfor små geografiske områder. Organisatoriske selskapsgrenser som deler naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner, er åpenbart suboptimalt. Dagens modell inviterer også til suboptimale løsninger mellom driftsarter.

Det bør være et mål at reisende innenfor naturlige

dagpendlingsområder slipper å benytte seg av tilbudet fra flere administrasjonsselskaper. Funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner må defineres som noe større enn kommunene. Ingen norsk bykommunes kollektivtrafikk er frikoblet fra regionen rundt. Å gi bykommunene ansvar for sin egen kollektivtrafikk kan ikke være svaret på disse utfordringene.

Det er potensial for å utnytte kapasiteten i den offentlig betalte transporten bedre. Bedre samordning og mer effektive innkjøp vil kunne gi mer og bedre transport for pengene. Et felles kontor for offentlige transporttjenester vil også gjøre tilbudet mer tilgjengelig for innbyggerne, og gi kundene et kontaktpunkt for alle transportter. Juridiske forhold, eierskapsstruktur, teknikk eller ulike budsjetter bør ikke stå i veien for bedre samordning.

I jernbanereformen foreslås det opprettet et jernbanedirektorat. Dette bør utvides til et kollektivtrafikkdirektorat, som blir statens kompetanseorgan innen kollektivtrafikk, som blant annet prioriterer mellom statlige bidrag til investeringer i kollektivtrafikkinfrastruktur.



Illustrasjonen viser kollektivtrafikkens markedsandel i Akershus og et tilsvarende område av Buskerud. Pendleavstanden og togtilbudet er sammenlignbart. I Akershus, som har integrert sin kollektivtrafikk med Oslo, er markedsandelen 2,5 ganger høyere.

## 4.7 Investeringene må kanaliseres dit de gjør størst nytte for seg

En forutsetning for å investere store ressurser på samferdsel, er at midlene brukes effektivt og på en slik måte at prosjektene gjennomføres raskt. Investeringsbeslutningene må bygge på samfunnsøkonomiske analyser, og ta høyde for befolkningsvekst, innovasjon og teknologisk utvikling.

Staten må prioritere prosjekter med størst kundenytte og

markedspotensial, som eksempelvis bidra til å sikre finansiering av bussvei Nord-Jæren, superbuss i Trondheim, kontinuerlig utbygging av Bybanen i Bergen, Fornebuane, trikk langs Ring 2 og ny sentrumstunnel, for økt systemkapasitet på T-banen i Oslo.

Behovene er store og ambisjonene høye. Planlegging og beslutningsprosesser tar for lang tid. Investeringer med høy samfunnsnytte bør prioriteres og realiseres raskere enn i dag, da de vil ha størst betydning for markedsmålene. I dag erfares treghet i gjennomføring av prosjekter, og det finnes eksempler på at bevilgede midler – av ulike årsaker – blir stående ubrukt «på bok» i flere år. Dermed forsinkes nytten av tiltaket.

Det finnes eksempler på at det bygges infrastruktur for kollektivtrafikken som det strengt tatt ikke finnes behov for. Holdeplasser på steder der det ikke kjøres busstilbud, investeringer på feil sted, hvor nytten er lav, overdimensjonert kapasitet på terminaler osv., skyldes ofte for dårlig samhandling mellom Statens vegvesen, samferdselsavdelingene hos fylkeskommunene og kollektivtrafikksselskapene. Bransjen ønsker faglig begrunnet innflytelse på hvordan investeringsrammene disponeres, og at beslutningene er i tråd med langsiktige utviklingsplaner for kollektivtrafikken.

Flerårig budsjettering og mulighet for omprioritering innenfor investeringsprogram sikrer raskere prosjektgjennomføring og anvendelse av investeringsmidlene.

## 4.8 Utnytt mulighetene som åpnes ved høy urbanisering

Norge har de siste årene hatt historisk høy befolkningsvekst. Veksten har vært ujevnt fordelt, og klart sterkest i og rundt de store byene. Tett utbygging er i utgangspunktet gunstig, med tanke på muligheten for å gi et attraktivt kollektivtilbud. Kollektivtrafikkens markedsgrunnlag i byområdene har i stor grad styrket seg selv de siste årene.

Urbanisering gir muligheter for å anlegge attraktive, ikke-bilbaserte byområder, som det er godt å bo i. Arealbruk og utbyggingsmønster, som bygger opp under de miljøvennlige trafikkformene, er avgjørende for at kollektivtrafikk, gange og sykkel skal ta trafikkveksten. Satt på spissen er det arealplanleggerne i kommunene som indirekte bestemmer hva slags kollektivtilbud det er forsvarlig å gi, og avgjør i hvilken grad kollektivtrafikken kan lykkes. Ofte er det kollektivtrafikken som bør legge premissene for arealplanene og ikke omvendt. Når kollektivtrafikken i ettertid skal «reparere» en for svak areal- og transportplan (ATP), blir resultatet sjelden vellykket.

## Kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling i praksis

Det er stort behov for å utvikle boligområder i og rundt de store byene. Arealplanleggere i kommunene har stor innflytelse på hva slags rutetilbud som senere kan gis, på bakgrunn av en svak eller sterk ATP.



Foto: Anders Martinsen for Krag Gruppen AS.

Utbyggingen av Justneshalvøya i Kristiansand kommune er et eksempel på utbygging av et nytt boligområde på kollektivtrafikkens premisser.

Lokaliseringen er gunstig. Området ligger langs en etablert kollektivkorridor mellom Fagerholt og Justvik, og innebærer foretting innenfor eksisterende strukturer.

Det fantes allerede et busstilbud mellom Fagerholt og Justvik. De første innbyggerne på Justneshalvøya fikk dermed et kollektivtilbud fra første dag, mens busslinjen fra Kristiansand til Justvik fikk bedre passasjergrunnlag. Økt markedsgrunnlag vil generelt legge til rette for styrking av tilbudet med flere avganger, til glede for eksisterende og nye kunder.

Busslinjen ble planlagt tvers gjennom det nye boligområdet på Justneshalvøya, mens biltrafikken må kjøre rundt. Dermed gis kollektivtrafikken effektiv betjening og prioritet, og gangavstanden til holdeplassene reduseres.

Det er bred enighet om at det trengs samordnet areal- og transportplanlegging, og gode prosesser er i gang. Erfaringen er imidlertid at kunnskapen om kollektivtrafikken er for lav hos by- og arealplanleggere, eller at andre mål er viktigere i arealplanen. Selskapene i kollektivtrafikken vil gjerne bidra i disse prosessene, med kunnskap om hva som fungerer.

Å drive god arealplanlegging er ikke forbeholdt byområdene. Det må stilles strengere krav til kommunene om foretting i regionsentra. Lokalisering av skoler, institusjoner og servicetilbud er av stor betydning for muligheten til å tilby effektiv kollektivtransport. I byområder bør veksten kanaliseres til områder ved kollektivknutepunkt eller langs trase med høystandard bane- eller busstilbud.

Det må stilles krav til at kollektivtrafikken prioriteres på

ulike nivåer i forvaltningen. Fylkesmannens innsigelsesmyndighet må benyttes som et verktøy for å sikre en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling.

## 4.9 Fjern barrierene mot å ta kollektivtrafikken i bruk

Det må bli enklere og mer intuitivt å være kunde i kollektivtrafikken. Forenklingen gjelder alle ledd, fra rutetilbud til informasjon og betalingsløsninger, slik at barrierene mot å reise kollektivt reduseres. Målet må være at tilbudet framstår som intuitivt også for lavfrekvente kundegrupper; de som representerer framtidens potensielle kunder.

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.

Det må tilrettelegges for sømløse reiser som bidrag til en mer attraktiv kollektivtrafikk. Kundene skal ikke møte organisatoriske eller praktiske problemer, som følge av at reisen foregår med flere driftsarter, eller krysser en geografisk grense. Dette gjelder både i planleggingen og gjennomføringen av reisen, og dersom uforutsette hendelser oppstår. Et sømløst tilbud utvikles rundt trafikktilbud, infrastruktur, betalingsløsning/billetter, pris, informasjon og avvikshåndtering. Stoppestedene må utvikles til å bli tydeligere salgspunkter for kollektivtrafikken, med høyere standard og bedre informasjon om rutetilbudet.

Nasjonal reiseplanlegger er et viktig tiltak, og må fullføres med full kraft og i henhold til fremdriftsplanen.

Prosjektet følges opp av utvikling av Nasjonalt billett-

## Umiddelbar passasjervekst etter forenkling i Haugesund

Passasjerutviklingen på bussene på Haugalandet har vært relativt svak over flere år. Fra juni 2015 ble det gjort store endringer. Rutestrukturen ble forenklet og lettere for passasjerene å forstå. De mest trafikkerte linjene fikk 15 minutters frekvens. Med avgang hvert kvarter vil en del passasjerer tenke at bussene går så ofte at rutetabellen blir mindre viktig.

Kolumbus valgte å flytte ressurser fra ruter med lavt belegg for å styrke tilbudet der flest folk bor. De aller fleste fikk et bedre tilbud ved endringen, men noen få mistet avganger eller tilbudet sitt helt. Slike endringer er naturligvis omstridt.

Etter noen måneders drift rapporterer Kolumbus om passasjervekst på hele 8 prosent. Konsekvensen av en markedsstyrt tilbudsutvikling er at man fra tid til annen må ivareta de mange best mulig. Slike grep er nødvendige for å nå målene for kollektivtrafikken i byområdene.



## Fra 14 til 4 bybusslinjer – 25 prosent passasjervekst i Bodø



Foto: Analyse & Strategi AS

Busstilbudet i Bodø ble lagt om i 2012. 14 linjer med endestopp i sentrum ble endret til fire linjer som pendler gjennom sentrum. Nettet var tidligere preget av høy flatedekning nær sentrum, varierende avgangstider og avvikende kjøremønstre, som krevde mange fotnoter i rutetabellene. Nytt rutetilbud har faste avgangstider, mens produksjon er flyttet fra bysentrum til byens randsoner. Dermed er tilbudet økt for reisende i områder hvor gange og sykkel ikke er et alternativ. Omleggingen ble støttet av nytt informasjons- og designprogram.

Synkende etterspørsel på ca. fem prosent per år er snudd til betydelig vekst i bruken av buss. Etter to år er økningen på 25 prosent, mens produksjonsveksten var på 13 prosent (i perioden er takstene dessuten økt 18 prosent). Dårligere betingelser for bilbruk kan ikke være en forklaring på den sterke veksten i antallet bussreiser. Verken bensinpris, parkeringsbetingelser eller biltrafikkvolumet i Bodø er endret til bussens fordel.

Omleggingen av bybussnettet i Bodø har påvist en stor «forenklingseffekt», slik en også har rapportert i internasjonale studier. Man står igjen med en «unormal» vekst på 35-40 prosent i antall reiser, knyttet til forenkling, bedre tilpasning til reisebehov og informasjon.

Produksjonsøkningen koster fylkeskommunen 5,5 mill kr årlig. Etter to år var økningen i billettinntektene 6,4 mill kr. Dermed er endringen også bedriftsøkonomisk lønnsom.

Kilde: Nordland fylkeskommune, TØI Samferdsel.

system. Priser og billetter er en stor barriere for potensielle kunder, som ikke kjenner systemet. Noe av forenklingen kan gjøres (og er delvis gjort) hos fylkene selv. Samtidig erfarer man at den lokale politiske kreativiteten er stor, noe som ofte bidrar til å trekke i motsatt retning av målet om forenkling. Nasjonalt billettsystem vil kreve harmonisering f.eks. av begreper, billettslag, rabattkategorier, soner, mv.

Rabattstrukturen er ikke synkronisert godt nok med vekstmålet, og oppfattes som lite strategisk utformet. Dagens rabatter stimulerer ikke til å unngå reiser i rushtiden. Unge voksne 20-30 år betaler full pris i den perioden av livet som er deres viktigste for å etablere gode transportvaner, mens de

over 67 år beholder sine rabatter, til tross for økt betalings-evne. Tilfeldige reisende, ofte potensielle kunder, som står i en valgsituasjon mellom buss og bil, betaler den aller høyeste prisen i kollektivtrafikken (enkeltbillett). Dette er et paradoks, der mange andre bransjer gir kraftige rabatter for å rekruttere nye kunder.

Tilgjengelighet for alle er et mål for kollektivtrafikken. Universell utforming kommer alle reisende til gode, ikke bare mennesker med funksjonsnedsettelse. Oppnåelse av krav og mål for universell utforming krever oppmerksomhet, bevilgninger og innsats.

Nye ITS-løsninger legger til rette for anropsbaserte løsninger (bestillingstrafikk). Flex er bestillingstrafikk og inngår som en del av det ordinære kollektivtilbudet. Flex er for alle, og man kan få hjelp av sjåføren til av- og påstigning om man behøver det. Flex stopper bare der reisende skal hentes og leveres. Derfor kan kjøretiden variere fra tur til tur. Flextrafikk kan redusere inngangsbarrierene mot å ta kollektivtrafikken i bruk. Samtidig ligger produktet tett opp til kvaliteten på pasientreiser. Det ligger dermed godt til rette for samordning av slike reiser.

### 4.10 Bransjen vil bidra til at bymiljøavtalene får det rette innholdet

Bymiljøavtalene prioriterer de største byområdene, og setter fokus på tiltak i markeder der kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes. Innretningen er egnet til å samle kompetanse, øke forståelsen for sammenhengene, og bidra med øremerkede midler til kollektivtrafikken. Avtalene bygger på lokal enighet og tilpasninger, og erkjenner at løsningene på utfordringene kan variere fra byområde til byområde.

Tildeling skjer hos sentral myndighet, hvor prioritering er avhengig av resultatene fra forhandlingene om avtaler. De demokratiske beslutninger ligger på lokalt nivå, innenfor nokså begrenset spillerom. Dette innspillet fokuserer på hvordan modellen kan forbedres:

- Kollektivtrafikksekselskapene har en uavklart rolle i bymiljøavtalene. Bransjen tilbyr sin fagkompetanse for å bidra til den nødvendige markedsrettingen av avtalene, og at de rette tiltakene prioriteres.
- Kollektivtrafikkens infrastruktur er bygget for å vare. Lang sikt i kollektivtrafikken er betydelig mer enn fire år. En mulighet er investeringsplaner med 20 års horisont som rulleres hvert 4. år.
- Driftsklar infrastruktur skal tas i bruk og betjenes med høy-frekvent tilbud. Erfaringen er ofte at det er enklere å fi-

nansiere infrastrukturtiltaket enn den kommende driftsfasen. Det bør åpnes for øremerking av midler til drift i bymiljøavtalene.

- Et viktig prinsipp er å la resultatene telle, og gi uttelling basert på i hvilken grad målene nås. Dette framtvinger en erkjennelse av at restriktive tiltak for biltrafikken er nødvendig for å nå målene. At byområdene tilsynelatende konkurrerer om den samme potten, står i motsetning til dette.
- Det er avgjørende å få fortdgang i arbeidet med bymiljøavtaler, og forhandlingene mellom Statens Vegvesen og de større byene må få høyeste prioritet.
- Det er også viktig at byene som i dag er med i belønningsordningen blir innlemmet i arbeidet med bymiljøavtaler, og at de mellomstore byene får tilsvarende gode ordninger for å stimulere kollektivtrafikken.

### Effekten av et samlet grep i Trondheim



Foto: AtB AS

**Passasjervekst er bra. Enda viktigere er det at markedsandelen vokser, og at man lykkes med å overføre volum fra bil til grønne transportformer. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen kan Trondheim vise til uvanlig stor vekst i kollektivtrafikkens markedsandel. Fra 9 prosent i 2009 til 11-12 prosent i 2013/14. Denne veksten er betydningsfull og imponerende.**

Her er en oversikt over tiltak i perioden:

- Tiltak: Prisreduksjon, produksjonsøkning i både by- og regiontrafikk, økt frekvens.
- Enkelhet: Mobilbillett introdusert, erstattet svært rigid kon-tanthåndtering.
- Infrastruktur: Det er etablert kollektivfelt på viktige innfartsårer, slik at kollektivtrafikken får en reisetidsfordel i rushtrafikken.
- Restriksjoner for biltrafikken: Tidsdifferensierte bomsatser.
- Miljø: Moderne busser, forberedt for biogass. Oppstart hybrid-busser - blant de første i landet.
- Organisering: Ansvaret for planlegging av kollektivtrafikken er samlet hos AtB.

Utviklingen i Trondheim viser mulighetene ved helhetlig virkemiddelbruk og godt samarbeid mellom aktørene i kollektivtrafikken.

## 4.11 Markedsrettet tilbudsutvikling forutsetter økt kompetanse og bedre markedsmodeller

Rutetilbudet må utvikles og gjøres mer kunde- og markedsrettet. Det forutsetter at innsikt i kundenes prioriteringer og holdninger er en viktig del av beslutningsgrunnlaget.

Til vurdering av effekt av ulike tiltak, benyttes transportmodeller basert på historiske reisevaner. Modellene har svakheter med hensyn til presisjonsnivå, og er lite tilgjengelig for andre enn eksperter. Det er også en rekke forhold som ikke fanges opp (godt nok) av transportmodellene. Eksempler er effekten av forenkling, informasjon og markedsføring og kundenes preferanser for skinnegående tilbud (skinnfaktor). For å ta riktige beslutninger, trengs bedre etterspørselsmodeller, som gir innsikt om kost-nytte ved aktuelle tiltak.

I dag styrer kollektivtrafikksekselskapene litt for ofte «i blinde». Det eksisterer innsikt gjennom mange kilder og kanaler, men litt for tilfeldig og ikke satt i system. Manglende informasjon om kollektivtransportens belegg og forsinkelser i rushtidene, er et eksempel. Manglende kostnadstall for jernbane er en annen problemstilling. Generelt mangelfulle data knyttet til gange og sykkel, og etterspørselseffekt av tiltak for å øke gang/sykkelandelen mangler også.

Det er forskjell i beregninger og detaljeringsgrad i foreliggende planer for byområdene. Dette gjelder særlig sammenhengen mellom de planlagte investeringene og transportkapasiteten. Dersom resultater fra bymiljøpakkene skal ligge til grunn for utbetaling, trengs bedre markedsmodeller, kontinuerlig måling av reisevaner, og nasjonal benchmarking av resultater.

Det er behov for et kompetanseløft i kollektivtrafikkbransjen.

- Statens vegvesen, statens fagorgan for kollektivtrafikk, må få rom til å styrke sin kompetanse innen kollektivtrafikk både nasjonalt og regionalt.
- Ruteplanleggere i selskapene er ofte «selvlærte» og har «gått gradene» i selskapet. Bransjen opplever det som utfordrende å rekruttere kompetente planleggere, som er en strategisk kjernekompetanse i kollektivtrafikken. Det foreslås derfor etablert en nasjonal utdanning for kollektivtrafikk.
- Det foreslås videre opprettet et professorat innen kollektivtrafikk, på universitetsnivå, med fokus på forståelse av sammenhengen mellom arealplanlegging, klima og kollektivtrafikk.
- Foreningene vil spille en sentral rolle i å bygge ut flere felles

møteplasser for kunnskapsdeling mellom aktører i kollektivtrafikken. Felles kurs- og utdanningstilbud kan understøtte dette.

#### 4.12 Holdninger må endres

Vekstmålene for kollektivtrafikken kan ikke innfris bare ved at dagens kunder reiser enda mer. Hovedutfordringen ligger i at vi må få helt nye kundegrupper om bord.

Kollektivtrafikksselskapene deler sine kunder i ulike segmenter. De mest lojale kundene, kollektivtrafikkens «ambassadører», benytter allerede kollektivtrafikken til praktisk talt alle reiseformål. En annen stor gruppe reiser kollektivt ofte, men ikke hver dag. De aller fleste kundene har alternativer. Kollektivtrafikken må dermed framstå som et førstevalg.

I regionene er hovedutfordringen å få flere passasjerer om bord. Det er gjerne daglige reiser til arbeids-/studiested som

er det utløsende behovet.

I storbyene er markedsandelen høyere, spesielt på sentrumsrettede arbeidsreiser. Der er utfordringen å få flere til å ta kollektivtrafikken i betraktning i stadig flere sammenhenger; for ulike typer av reiser (fritid, service/handel, omsorg), samt å øke kollektivandelen på reiser som ikke er sentrumsrettet.

For å utløse et skifte er en holdningsendring helt nødvendig. Konkurrenten vår, bilprodusentene, benytter store markedsføringsmidler på nasjonale kampanjer, for å øke salget. Kollektivtrafikkbransjen bør samarbeide om nasjonale holdningskampanjer, som i liten grad selv utløser endret reiseatferd, men som bidrar til å forsterke effekten av sammensatte tiltak. Tidligere utredninger har pekt på at «myke» tiltak (informasjon) kan være vel så effektive som «harde» tiltak (infrastruktur, rutetilbud) når det gjelder å generere flere reiser.



«Buss når du kan. Bil når du må». Dette er utfordringen, kort fortalt i holdningskampanje. Foto: Ruter





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)