

Arbeidsdokument av 1. februar 2012
2508 Kollektivtransportforum
Tanja Loftsgarden
Kåre Skollerud
Petter Christiansen

MO/50024/2012

Årsrapport 2011

TØIs Kollektivtransportforum

1 Arrangementer i 2011

Denne årsrapporten gir en oversikt over Kollektivtransportforums arrangementer i året som har gått. Programmer, presentasjoner, linker til rapporter og annen informasjon finnes på Kollektivtransportforums nettside (www.toi.no, ”lukket vev”). Mangler du brukernavn og passord til siden, ta kontakt med TØI.

1.1 Årskonferansen 2011

Årets konferanse ble holdt på Oslo Kongressenter 9.-10. februar. Konferansen kunne by på innlegg om regjeringens kollektivtransportpolitikk, belønningsordningen, miljøvennlig kollektivtransport, framkommelighet, kollektivknutepunkter og organiseringens betydning for kollektivtransporten. Nedenfor følger en kort oppsummering av de enkelte foredragene som ble presentert. Presentasjonene kan i sin helhet ses på Kollektivtransportforums nettside.

Konferansens første dag

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa åpnet konferansen med å presentere regjeringens kollektivtransportpolitikk for 2011. Hun innledet med å peke på at fylkeskommunen har hovedansvaret for kollektivtrafikken. I den sammenheng har regjeringen økt overføringene til fylkeskommunene og jernbane. Belønningsordningen har også bidratt til å øke bevilgningene til kollektivtrafikken og regjeringen har allerede varslet en fortsatt økning av belønningsordningen. En annen utfordring gjelder rekruttering av bussjåfører. For å øke rekrutteringen kan det være aktuelt å senke aldersgrensen for bussjåfører til 18 år. Med dette kan en få en bedre samordning av utdanning og yrkesmuligheter for næringen. Avslutningsvis fremholdt statsråden at kollektivtransporten må løftes høyere opp i arbeidet med neste nasjonale transportplan (NTP), samt at satsningen i pressområdene ikke må gå på bekostning av samferdselssatsningen i distriktene.

Neste post på programmet var Tore Langhmyr som fortalte om miljøpakken i Trondheim. Det ble lagt vekt på at miljøpakken skal sees som en helhetlig pakke av tiltak. Formålet er å få til en 50/50-delning av trafikken mellom bil og miljøvennlig transport. Tidsrammen er frem til 2018 og i praksis betyr dette at andelen til fots, sykkel eller kollektivtransport må øke med 33 prosent. Den økonomiske rammen er på 370 millioner kroner og over halvparten av midlene er brukerfinansiert. Kjøprising er i den forbindelse en viktig finansieringskilde. En viktig erfaring fra prosjektet er at innbyggerne er mer negative til tiltakene i gjennomføringsfasen. Trenden snur derimot etter tiltakene er gjennomført. Nå er to av tre positive til tiltakspakken og bruken av kollektivtransport øker.

Øystein Holvik, miljøvernssjef i Kristiansand kommune holdt deretter et innlegg om ATP-prosjektet. Dette er et samarbeid mellom 6 kommuner og 2 fylkeskommuner, der belønningsavtalen (2009-2012) utgjør en sentral del av finansieringen. Mål for perioden er at biltrafikken ikke skal øke fra 2010, samtidig som rushtidstrafikken skal reduseres med 5 prosent. I den forbindelse er det nødvendig med flere tiltak. Blant annet er det aktuelt med en dobling av bompenggeavgiften, etablering av kollektivfelt, endringer i parkeringspolitikken og en felles arealplan for regionen. Sørlandsparken bidrar derimot til at det er vanskelig å føre en streng parkeringspolitikk. Videre er det en aktiv satsing på å øke sykkelbruken og det legges store ressurser på å bygge et sammenhengende sykkelveinett.

Tore Askim holdt deretter en presentasjon om Buskerudsamarbeidet. Buskerudbyen er et politisk samarbeid som omfatter de fem kommunene fra Lier til Kongsberg. Bak samarbeidet ligger en innsikt i at utfordringer knyttet til biltrafikken ikke kan løses kommunevis og at kommunene mangler et samarbeidsforum. Samarbeidet har tidligere blitt preget av ulike utgangspunkt og oppfatninger mellom kommunene, Dette har ført til at man har brukt lang tid på prosessene. Noen av erfaringene med samarbeidet er at kunnskap er et viktig grunnlag for politiske prosesser. I dette området har det også vært helt avgjørende at man har utviklet en samordning mellom buss og tog. Uten en slik justering ville man antagelig oppnådd en langt dårligere konkurransesituasjon med privatbilen.

Neste post på programmet var framtidsutsikter for kollektivtransporten. Liva Vågane presenterte derfor resultater fra den nyeste nasjonale reisevaneundersøkelsen. Resultatene viser at den norske befolkningen har god tilgang på bil. Det er bare 15 prosent av dem som er 13 år eller eldre som svarer at de ikke har tilgang på bil. Det er også en tendens til at folk oppgir å ha bedre tilgang til kollektivtransport, men dette gir seg imidlertid ikke utslag i økt antall kollektivreiser. Her holder volumet seg ganske stabilt sammenliknet med 2005.

Njål Arge fra CIVITAS fremførte deretter et innlegg om bussens potensial for reduserte klimagassutslipp. Her ble det argumentert for at busstrafikken kan bli "klimanøytral" i 2020. Forutsetningen for dette er at det må satses både på tiltak som fremmer kollektivbruk, samt teknologiske forbedringer i motor- og drivstoffteknologien. Ved å kombinere disse to scenarioene vil man kunne oppnå en reduksjon i utslippene på busstrafikken. Samtidig vil en økt andel av den totale trafikken være kollektiv og sykkelbasert. Dermed kan man redusere de samlede utslippene.

Gøril Andreassen fra ZERO forklarte hvorfor det bør satses på alternativt drivstoff. I sitt innlegg tok Gøril Andreassen utgangspunkt i at Norge må kutte 90 prosent av sine miljøgassutslipp. Mulige erstatninger for tradisjonelt fossilt brennstoff er elektrisitet, biodrivstoff og hydrogen. Biodrivstoff ble presentert som et realistisk alternativ som reduserer klimagassutslippene radikalt og som samtidig kan tas i bruk nå. Som eksempel på dette ble det vist til Ruters busspark som har en rekke busser bygget for de ulike typene biodrivstoff. Biodrivstoff medfører også utslipp av skadelige stoffer. Første generasjon av biodiesel kan for eksempel føre til økte utslipp av NOx sammenliknet med tradisjonell diesel. Andre generasjon biodiesel vil imidlertid ikke være beheftet med dette.

Rolf Hagman fra TØI viste innledningsvis til at nullutslipp er en teknisk mulighet, men at harde økonomiske fakta gjør disse løsningene mindre relevante. I innlegget gikk han gjennom de aktuelle drivstofftypene for busser. Det ble påpekt at hydrogenbusser er potensielle nullutslippskjøretøy. utfordringen er blant annet at det foreløpig er urealistisk høye kapitalkostnader. Disse bussene ble derfor ikke ansett som noe reelt alternativ i dagens

marked. Hagemans konklusjon var at de alternative drivstoffene har litt ulike bruksområder, alt fra elektriske småbusser for begrensede områder, til større hybride kjøretøy.

Øystein Tandberg fra Statens vegvesen avsluttet konferansen første dag med et innlegg om oppgraderingen av Carl Berners plass. I 2008 var Carl Berners plass ett av Oslos mest trafikkfarlige punkter og at det var et av Oslos mest trafikkerte vegkryss. I år 2000 begynte en ny fase i planleggingen av reguleringen av Carl Berners plass. Det var en klar målsetting om at forholdene for kollektivtrafikken skulle bedres og området skulle fremstå som et kollektivknutepunkt. Plassen skulle også utvikles som byrom og utvikles med vekt på gode oppholdsarealer og framkommelighet for fotgjengere. Etter utbyggingen viste det seg at trafikken inn og ut av krysset var redusert med 38 prosent. Trafikktellinger fra omkringliggende veier viser at trafikken her har økt noe, men totalt har 16 tusen passeringer forsvunnet fra området. Effekten på trikk og buss er litt mer sammensatt. I retning fra sentrum har både buss og trikk fått raskere adkomst, mens det i retning mot sentrum bare er trikken som går raskere. Bussen bruker derimot betydelig lengre tid i denne retningen.

Konferansens andre dag

Gunnar Eiterjord, samferdselsjef i Rogaland fylkeskommune, startet konferansens andre dag med et innlegg om forvaltningsreformen gir bedre rammebetingelser for kollektivtransporten. I utgangspunktet mente Eiterjord at forvaltningsreformen kan bedre rammebetingelsene. En av årsakene til dette er at fylkeskommunene har fått hånd om flere deler av «verktøykassen». Derimot er det nødvendig at fylkeskommunen har dristighet og djervhet for å utnytte dette potensialet fullt ut. Eiterjord gikk deretter nærmere inn på situasjonen i Rogaland. Han pekte blant annet på at det er viktig å etablere et samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunen, staten og næringslivet.

Silvia Olsen fra TØI presenterte deretter en rapport om konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen. NSB vant anbudet og startet opp i 2006. Målet med konkurranseutsettingen var å redusere kostnadene samtidig som de ville bedre tilbudet, øke passasjertallet og øke potensialet for offentlig styring. Arbeidsvilkårene skulle ikke endres. Disse målene ser også ut til å være oppfylte. Etter 2006 har det blitt flere togavganger, flere kjørte togkilometer, høyere passasjerantall, høyere kundetilfredshet, god punktlighet, lavere driftskostnader og uendrede arbeidsvilkår. Avslutningsvis viste Olsen til at situasjonen på Gjøvikbanen også gir noen utfordringer. Blant annet ble det pekt på at administrasjonskostnadene var høye.

Per Frøyland fra Vegdirektoratet fortsatte med en presentasjon om knutepunkter for personaltransport. Frøyland mente at for mye av veksten i bosetting og arbeidsplasser kommer i områder med dårlig kollektivtransportdekning. Samtidig vil trafikkveksten føre til miljø- og trengselsproblemer. Det ble pekt på at satsningen på knutepunkt må følges opp med krav til knutepunkt og et godt samordnet rutetilbud hvor ulike typer kollektivtransport er koordinert. Frøyland pekte også på at det er de regionale behovene som bør stå i sentrum, og frarådet satsning på å bygge ut et nasjonalt nett av knutepunkter. Fylkeskommunen bør derimot få et særlig ansvar for planlegging og prioriteringer. En lærdom fra et gjennomført casestudie er at det er et behov for samle de ulike aktørene i en «masterplan» og at en aktør bør ta det overgripende ansvaret, samtidig som samarbeidet må være forpliktende for deltakerne, også økonomisk.

Jernbanetorget har blitt oppgradert og Sandra Peterson fra Statens vegvesen fortalte i en gjennomført undersøkelsen av oppgraderingen. Utredningen konkluderte blant annet med at oppgraderingen har ført til kortere kjøretid, noe økt holdeplasztid, særlig for trikken og kortere

gåavstander. Samtidig er det rom for forbedringer. For eksempel bør sikkerhetsarbeidet følges opp. En spørreundersøkelse viser at brukerne er godt fornøyd med området og synes det er forbedret på de fleste punkter. Statens vegvesens kost-nytte anslag konkluderer med at opprustningen har dobbelt så stor nytte som kostnad.

Konferansen ble avsluttet med arkitekt og byplanlegger Peter Butenschøn. Han holdt et innlegg der han trakk kulturhistoriske linjer om jernbanen som knutepunkt og bindeledd mellom by og land. Butenschøn viste flere eksempler på i hvilken grad stasjonene var gode knutepunkt eller ei, blant annet basert på lokaliseringen og mangfoldet av service og tjenester i tilknytning til stasjonene.

1.2 Arbeidsseminar om nyorganisering i samferdselssektoren

9. mai arrangerte Kollektivtransportforum årets første arbeidsseminar. Tema for seminaret var ”Utfordringer for bussnæringen og et helhetlig betalings- og informasjonssystem i samferdselssektoren”. Seminaret var delt inn i to hovedblokker. Før lunsj fikk vi høre om utfordringer for bussnæringen og etter lunsj var temaet status og arbeid med et helhetlig betalings- og informasjonssystem.

Administrerende direktør i Unibuss Helge Leite åpnet seminaret med å fortelle om utfordringer for bussnæringen. Det er spesielt tre områder som ble fremhevet. For det første ventes en sterk befolkningsvekst i byområder. Dette vil skape mer trafikk, og bussen må ta en stor del av den økte veksten. Det er en utfordring at det ikke bygges ut tilstrekkelig veginfrastruktur for å imøtekomme denne veksten, samtidig som det er en stor utfordring å rekruttere stadig nye bussjåførere. Her er det et stort gap mellom behov og tilgang. Videre er trafikksystemet preget av køer og redusert framkommelighet. Dessuten medfører anbud og bruttokontrakter, samt detaljregulering utfordringer. For å rekruttere og beholde bussjåførere har det vært viktig for Unibuss å tilrettelegge for et godt arbeidsmiljø som fremmer blant annet lavere sykdomsfravær og høyere pensjonsalder for bussjåførere.

Deretter holdt Terje Sundfjord fra NHO Transport et innlegg om rekrutteringsutfordringene. Det ble tatt utgangspunkt i at det er stort behov for nye bussjåførere, og at det er viktig å beholde sjåførere i yrket. I den forbindelse har store deler av bussbransjen tatt sikte på å øke lønnsnivået, kompetansen og omdømmet. Gjennom en bred satsing har disse målsetningene bidratt til at det er iverksatt flere tiltak. Blant annet har det vært lønnsøkning, og økte krav til yrkessjåførutdanning samt krav om etterutdanning. Målet er at dette skal bidra til å gi økt status og omdømme. Dessuten har bransjen lansert en egen hjemmeside på www.busslappen.no. Videre har bransjen aktivt rekruttert sjåførere fra utlandet. Dette er ansett som et nødvendig virkemiddel og bedriftene har gode erfaringer fra en slik politikk. Økt samarbeid med fylkeskommuner og administrasjonsselskap har også vært en viktig del av strategien.

Siste presentasjon før lunsj var fra Aslak Fyhri fra TØI. Han presenterte resultater fra en undersøkelse der formålet var å beskrive hva som oppleves som utrygt for passasjerer og sjåførere. Det ble skilt mellom to typer av risiko; ulykker og ubehagelige hendelser (ran, bli slått ned, trakassering etc). For flere transportmidler var sjåførere mest redd for ubehagelige hendelser. Bussjåførere fryktet mest andre trafikanter, taxisjåførere fryktet i størst grad rusa passasjerer, mens t-banesjåførere synes ungdomsgjenger og taggere skaper mest utrygghet. Resultatene tyder på at personer som har opplevd ulykker eller ubehagelige hendelser har økt utrygghet i arbeidet.

Neste post på programmet omhandlet et helhetlig betalings- og informasjonssystem. I den forbindelse kom administrerende direktør Pekka Hongisto fra selskapet Matkahuolto i Finland for å fortelle om deres erfaringer. I Finland har de kommet et godt stykke lenger når det gjelder å utvikle et felles betalings- og informasjonssystem. For eksempel omfatter informasjonssystemet over 40 000 turer, med flere enn 20 000 holdeplasser og 500 000 tidsangivelser på holdeplassene. Videre er det mulig å bestille plass for enkelte reiser, samtidig som de har utviklet et reisekort som kan benyttes på alle reiser.

I Norge har vi ikke kommet like langt, men Thor K. Haatveit fra Samferdselsdepartementet fortalte om arbeidet med å innføre elektronisk billettering med mobile løsninger. Formålet med dette arbeidet er å bidra til å skape et enklere og mer konkurransedyktig kollektivtransport, samt bedre tilbud og tjenester. Prosessen innebærer at mange aktører deltar, samtidig som det gjenstår en rekke avklaringer før et slikt system kan innføres. Det er blant annet relatert til sikkerhet, personvern, funksjonalitet, plattform og restalternativer til elektronisk og mobile billettering. Målsettingene er at det utvikles en felles standard for mobil billettering med felles forvaltning. Dermed kan vi bevege oss fra reiseplanleggere til elektroniske og mobile billettbetalingssystemer og billetter.

Siste post på programmet bestod av Ivar Christiansen fra Vegdirektoratet. Utgangspunktet var å fortelle om det pågående arbeidet med en ny nasjonal trafikkportal. En bærende tanke er at god informasjon om alternativene skal få flere til å reise kollektivt. Dette blir drevet fram som et felles prosjekt mellom Ruter, Trafikanten, NRK og SVV. Prosjektet har en utfordrende visjon og ønsker å ta i bruk nyeste teknologi. Men en hovedutfordring gjelder i forhold til medietilsynet, og da spesielt knyttet til NRK sin rolle. Målet var å ha en versjon klare for publikum i oktober 2011.

1.3 Kollektivtransportforums studietur til Sveits 23.-26 oktober

Studieturen gikk i år til Sveits- Bern og Zürich. Målet med turen var å få erfaringer og kunnskap om kollektivsystemet i et land hvor det har vært satset mer på dette enn i Norge, og kanskje til og med se eksempler til etterfølgelse.

Vårt vertskap bød gjennom hele programmet på gode og lærerike presentasjoner. Vi startet på nasjonalt nivå hos ministeriet i Bern og fulgte opp med orienteringer og befaringer i de to byene, hovedstaden Bern og storbyen Zürich. Det er åpenbart at det satses på miljø både ved å bygge ut et godt kollektivsystem, begrense biltrafikken og prioritere busser og trikker i trafikken. For mer informasjon om studieturen, se eget referat på Kollektivtransportforums nettside. På nettsiden finnes også presentasjonene fra innledere samt noen utvalgte bilder.

1.4 Arbeidsseminar om framtidens kollektivtransport

Årets siste arbeidsseminar ble holdt 5. desember. Temaet var ”Kollektivtransportens finansieringsformer og lange reiser”. Seminaret var delt opp i to bolker. Før lunsj var temaet ”Finansieringsutfordringer og løsninger for nye prosjekter”, og etter lunsj ”Byer, reisevaner og ekspressbussmarkedet”.

Silvia Olsen fra TØI startet seminaret med et innlegg om alternative modeller for finansiering av kollektivtransport. Olsen presenterte utfordringer knyttet til finansiering av kollektivtransporten og erfaringer med ulike finansieringsformer. Olsen la vekt på at det ikke finnes en enkelt finansieringsmodell som løser alle problemer, men at det må avklares hvilke problemer som ønske løst før man velger en finansiell løsning. Finansieringsordninger kan oppfattes som en verktøykasse der virkemidlene fra hver modell kan kombineres på ulike måter.

Espen Martinsen fra Ruter holdt deretter et innlegg om mulige finansieringsformer i forbindelse med utvikling av ny kollektivløsning til Fornebu. Utbygging av metro til Fornebu vil konkurrere med midler i en kraftig underfinansiert Oslopakke 3. Spørsmål blir da om man klarer å sette sammen et spleiselag på 4,5 mrd kroner. En konsulentrapport konkluderer med at Fornebuprojektet er egnet for en OPS (offentlig privat samarbeid), og at dette kanskje kan gi raskere gjennomføring av prosjektet. Dette kan være en samfunnsøkonomisk gunstig måte å få prosjektet gjennomført på, selv om utgiftene til selve prosjektet nok blir noe høyere.

Paul M. Nilsen, fylkesrådmann i Hordaland fylkeskommune fortsatte med erfaringer fra gjennomføringen av Bybaneutbyggingen. Nilsen la i sitt innlegg vekt på at Bybanen må karakteriseres som en suksess og at man ikke må underkjenne dens rolle som en ”imagebygger” som gjør at Bergen oppfattes som attraktiv og moderne. Bergenspakken ble beskrevet som en vellykket konstruksjon som bl.a. hadde gjort finansieringen og ikke minst koordinering enklere. En del av lærdommen fra Bybaneutbyggingen har også vært at det er viktig å ha godt profesjonelt utbyggingsapparat. Dessuten la Nilsen vekt på betydningen av å ha organisatoriske enheter av en viss størrelse og med en rimelig grad av selvstendighet, slik f.eks. Ruter er et eksempel på. Dette kan bl.a. være et gode hvis man skal organisere prosjektet gjennom avtaler gjennom forhandlinger med stat og fylkeskommunen. Da er aktørenes forhandlingskraft av betydning.

Etter lunsj var det klart for nytt tema ”Bystruktur, reisevaner og ekspressbussmarkedet”. Øystein Engebretsen fra TØI innledet bolken med innlegg om bystruktur og reisevaner. Engebretsen konkluderte med at bymessig fortetning, kombinert med et effektivt kollektivsystem kan bidra til reduksjon av biltrafikken i de store tettstedene. Samtidig er det viktig å ha fokus på det regionale nivået og å se hele arbeidsmarkedet i sammenheng.

Jørgen Aarhaug fra TØI presenterte deretter funn fra et pågående prosjekt i regi av det svenske forskningsrådet VINNOVA om forskjeller og likheter i langdistansepersontransport i Norge og Sverige. Hovedfunnene er at det både er store likheter i utviklingstrekkene mellom transportsystemene i Norge og Sverige, og store ulikeheter. Ekspressbussene har opplevd en betydelig vekst i begge land. Men veksten kommer fra helt ulike markeder. I Norge er det i hovedsak kortere linjer, det vil si linjer som er 200 kilometer eller kortere fra endepunkt til endepunkt, som har hatt en stor framgang. I Sverige er det i hovedsak endepunktmarkedet, på betydelig lengre linjer som er ekspressbussenes hovedfokus. Slike linjer har vært viktigere for den norske ekspressbussnæringen tidligere, men har de senere år (siden 2007) opplevd en tilbakegang, som i stor grad blir forklart med økt konkurranse fra fly.

Avslutningsvis holdt Bjørn Østbye fra NOR-WAY Bussekspress et innlegg om utfordringer og frustrasjoner i dagens ekspressbusmarked. I sitt innlegg viste Østbye til sterk vekst i ekspressbusmarkedet de siste 25 årene. Høy kundetilfredshet og kundelojalitet karakteriserer også bransjen. Utfordringene derimot er knyttet til at veksten i ekspressbusmarkedet har stoppet opp, det etableres få nye ruter og en del ruter sliter med dårlig økonomisk lønnsomhet. Østbye nevnte noen mulige årsaker til dette. Blant annet økt konkurranse fra privatbilen, sterkere konkurranse fra fly på de lange rutene og dårlig tilgjengelighet og fremkommelighet for kollektivtrafikk rundt knutepunktene. I tillegg påpekte Østbye at anbudsregimene har ført til at administrasjonsselskap har overtatt ruter og gjort det vanskelig for ekspressbussene å konkurrere med lokalt rutetilbud.

2 Medlemmer

I 2011 var følgende aktører medlem av Kollektivtransportforum:

- Samferdselsdepartementet
- Statens vegvesen Vegdirektoratet og de fem regionene
- Akershus fylkeskommune
- Aust-Agder fylkeskommune
- Finnmark fylkeskommune
- Buskerud fylkeskommune/Buskerud Kollektivtrafikk
- Hedmark fylkeskommune
- Hordaland fylkeskommune
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Nord-Trøndelag fylkeskommune
- Oppland fylkeskommune
- Rogaland fylkeskommune
- Sogn og Fjordane fylkeskommune
- Sør-Trøndelag fylkeskommune
- Vest-Agder fylkeskommune
- Ruter
- Kolumbus (Rogaland Kollektivtrafikk)
- Agder Kollektivtrafikk
- Vestviken kollektivtrafikk
- NHO Transport
- Unibuss
- Kollektivtransportproduksjon (KTP)

3 Økonomi

Medlemsavgiften er beholdt på 21.000 kroner pr år. Inntektene til forumet er på 567. 000 kroner. Dette dekker timer til planlegging, gjennomføring, oppsummering av aktivitetene, drift av den interne hjemmesiden, kjøp av tjenester til arrangementene (innleide foredrag, bevertning på arbeidsseminarer m.v.). I tillegg betaler medlemmene for studieturen og årskonferansen. Deltakelse på arbeidsseminarer er gratis.

4 Prosjektleder

Prosjektleder for Kollektivtransportforum på TØI har vært Tanja Loftsgarden og Jan Usterud Hanssen. Fra og med 1. januar 2012 vil Tanja Loftsgarden være kontaktperson og besvare alle henvendelser (e-post: tlo@toi.no, tlf.: 90 64 59 04)

Utover dette vil også avdelingsleder Frode Longva være tilgjengelig for eventuelle henvendelser (e-post: flo@toi.no, tlf.: 48 03 08 32)