

Arbeidsdokument 50697

Oslo 15.1.2015

3900 Kollektivtransportforum

Julie Runde Krogstad

Arvid Strand

Kjersti Visnes Øksenholt

Njål Nore

# Årsrapport 2014

## TØIs Kollektivtransportforum



## Arrangementer i 2014

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](http://www.toi.no), ”logg inn”). Mangler du brukernavn og passord til siden, ta kontakt med oss.

### Årskonferansen 2014

Kollektivtransportforums årskonferanse ble arrangert mandag 3. og tirsdag 4. februar på Oslo Kongressenter. Det var stort oppmøte med godt over 70 deltagere inkludert foredragsholdere. Konferansen tok opp et bredt spekter med temaer som visjoner for kollektivtrafikken i Norge og Europa, nye organisasjonsformer i kollektivtrafikken, klima og lokalmiljø, tiltak for å få flere til å reise kollektivt, samt utfordringer knyttet til offentlig betalt bestillingstransport. Nedenfor følger en kort oppsummering av de enkelte foredragene som ble presentert. Presentasjonene i sin helhet finner du på Kollektivtransportforums nettside.

### Konferansens første dag

Konferansedeltagerne ble ønsket velkommen av dagens møteleder Harald Aas som er kommunikasjonsdirektør på TØI.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen åpnet konferanse med å fortelle om regjeringens visjoner for kollektivtrafikken. Planleggingstiden innen samferdsel skal generelt ned. Det samme skal skje med gjennomføringen av utbyggingsprosjekter ved å få på plass et veginvesteringsselskap. Det skal også på plass et infrastrukturfond, et fond som, ifølge statsråden, primært skal benyttes til vedlikehold. Ordningen med statlig dekning av halvparten av investeringene i nødvendige infrastrukturtiltak for kollektivtransporten, ga statsråden klart uttrykk for i første omgang skal gjelde de fire største byene i landet. Statsråden uttalte seg positivt om regionforstørring gjennom veg- og jernbaneinvesteringer. Først og fremst med argumentet at det gir befolkningen et større potensielt boligmarked – mer variert tilbud både hva pris og boligtype angår. Han var også udelt positiv til bruk av utstrakt bruk av innfartsparkering. Bruk av et mangfold av transportmidler er nødvendig. *La folk ta bilen til byenes utkanter, og gi dem kollektive tilbud til byen.* Han oppsummerte sitt innlegg i tre punkter:

- Mer gods over på kollektive reisemidler
- Den daglige pendlerturen skal gå raskere enn i dag
- Vi må ha et langsiktig perspektiv på jernbaneinvesteringene. Det innebærer at når Intercity-triangelet er ferdig – Halden, Lillehammer, Skien er nådd – kan vi fortsette til Trondheim, Bergen og Stavanger

Stenerik Ringquist har arbeidet som ekspert i UITP siden 2010 og arbeider med EU-spørsmål i kollektivtrafikken. Han påpekte at det skapes store utfordringer av økende konkurranse i den globale økonomien, økende køer og dårligere tilgjengelighet samt påtrengende klima- og miljøspørsmål både lokalt og globalt. De må møtes med mindre energiforbruk, bruk av renere energi, ved effektiv multimodalitet og utstrakt anvendelse av IKT. Han slo fast at redusert mobilitet er ikke en aktuell opsjon, og uttalte også at *elektriske biler vil bare skape grønne køer.* Avoid – Shift – Improve er fortsatt de aktuelle handlingsvegene, og de fire områdene for en grønnere transport er:

1. Bedret energieffektivitet
2. Nye drivstoffer
3. Flere reiser med kollektiv, sykkel og til fots samt multimodalitet
4. Rasjonalisere transportene

Gunnar Lindberg har vært direktør på TØI siden 2013 og har tidligere lang erfaring fra Sveriges Veg- og Transportforskningsinstitutt (VTI) og som nasjonal ekspert i Europakommisjonen. Lindberg ser kollektivtransporten som en del av løsningen på noen av de utfordringene vi står overfor i byene. Men hvilket potensial har den, for eksempel når det gjelder CO<sub>2</sub>? Han pekte på at en dobling av kollektivtrafikken i Sverige er kalkulert til å gi 6 % reduksjon i utslipp av CO<sub>2</sub>. Veger å gå i kollektivtransportpolitikken anså han først og fremst å være bruk av subsidier samt presentasjon av policypakker.

Julie Runde Krogstad er forsker på TØI og har analysert hvordan persontransport med jernbane er organisert i Europa, og viste at det er likelig fordelt mellom statlig og regionalt ansvar for den regionale jernbanen. Hun lanserte tre hovedalternativer for organisering av regional jernbane i Norge; 1) dagens ordning, men styrket samarbeid mellom NSB og lokale kollektivselskaper; 2) opprette nye organisasjoner, ved å omorganisere NSB til speile funksjonelle regioner; 3) overføre ansvar til regionale myndigheter. I kommentarrunden etter innlegget var det tilslutning til nesten alle alternativene. Med andre ord ingen løsninger med klar oppslutning.

Ekspedisjonssjef i kollektivtransport- og baneavdelingen i Samferdselsdepartementet Fredrik Birkheim-Arnesen konstaterte at det kommer noe ut av konkurranse om persontransport med tog i Norge. Erfaringene fra Gjøvikbaneprosessen var at de reisende opplevde bedre togtilbud. Også andre aktører opplevde at tilbudet ble mer forutsigbart. Anbudsprosessen var imidlertid ressurskrevende, og det ble ansett lite heldig at det ble med det ene forsøket. Men nå er imidlertid arbeidet med å konkurransesette persontransporttilbudet med tog startet opp igjen – trolig først og fremst som en konkurranse om sporet.

Gunnar Alexandersson leder utredningen om jernbanens organisering i Sverige på oppdrag fra den svenske regjeringen. Han ga en omfattende redegjørelse om utviklingen i produksjonen av buss- og jernbanetjenester i Sverige. For bussens vedkommende ble det meste av busstrafikken anbudsutsatt fra slutten av 1980-tallet fram til årtusenskiftet. I samme perioden skiftet eierskapet av kollektivselskapene fra å være i stor grad offentlig eide til å bli private. I denne prosessen ble behovet for subsidier sterkt. Dette potensialet for besparelser gjennom anbudsutsettelse er nå for det meste uttømt. Også innen jernbanen ga bruk av anbud kostnadsreduksjoner. Samtidig har reisehastigheten blitt dårligere, og punktligheten er også et stadig problem. Det har vært ganske beskjedne endringer i bussens og togets markedsandel i perioden 1988-2012. Et unntak er togets andel på korte reiser; doblet fra 3 til 6 prosent i perioden. Til sist redegjorde han om den pågående utredningen om jernbanens organisasjon.

Trafikkplansjef i Ruter Kjersti Midttun fortalte om Ruters arbeid med kontraktskrav for miljøvennlige busser. Ruter har nettopp lansert en materiellstrategi og hun redegjorde for det arbeidet som pågår i den forbindelse. Det er behov for en slik strategi for å få mest mulig buss for tilgjengelige midler. Arbeidet er ikke avsluttet.

Terje Sundfjord er næringspolitisk fagsjef i NHO Transport. Han påpekte innledningsvis i sitt foredrag at bussene bidrar lite til de totale utslippene i norske byområder (1,3 prosent av alle utslipp fra transportsektoren i byområdene. Dessuten pekte han på at verdiene for NO<sub>x</sub> og PM<sub>x</sub> er sterkt redusert fra 2007 til 2012. Det har vært en sterk vekst i kjøp av nye busser de senere årene. Materiellkrav i anbudene har ført til at brukbare busser er blitt faset ut, til tross for at eldre busser, ifølge Sundfjord med henvisning til Vestlandsforskning, klarer seg godt hva gjelder utslipp og energibruk. Hans hovedkonklusjoner var at valg av bussteknologi må sikre lang levetid for busser, og den teknologien som velges må ha en viss fleksibilitet i valg av drivstoff. Elbusser vil ha en framtid i byene, hevdet han, med henvisning til erfaringer fra svenske byer som Karlskrona, Jønkjøping og Sundsvall, mens dieseldrift eller dieselhybrid vil være aktuelt utenfor byene – og som overgangsløsninger i byene.

Rolf Hagman er seniorforsker på TØI og han fortalte om de siste resultatene fra testlaboratoriet i Finland om utslippene fra dieselbusser produsert for å tilfredsstille Euro 6 krav. Svært lovende funn gjorde at hans konklusjon var at dieselbusser kan bli det nye miljøalternativet. Utfordringene er imidlertid flere, blant annet representert ved to spørsmål:

1. Hvordan går det når bilene er blitt noen år gamle?
2. Hvordan vil det gå med prisen på biodiesel?

På spørsmål fra salen om hvilken buss Hagman ville anbefale å kjøpe, var svaret: *Gassbuss vil øke NOx-utslippene, og hybridbuss kan bli enda bedre enn dieselbuss*. Sammenlikning av diesel- og hybridbuss var ikke en del av foredraget.

Konferansens første dag ble avsluttet med en plenumsdiskusjon hvor følgende spørsmål ble stilt: Treffer politikken dagens utfordringer? Innledningsvis ble det vist en film som Julie Runde Krogstad og Harald Aas hadde fått fram om synet på kollektivtransporten blant reisende med t-bane, trikk og buss i de indre delene av Oslo. Gjennomgående stor tilfredshet i et område kjennetegnet ved høy frekvens og god framkommelighet. Ruters tilfredshetsmålinger viser for øvrig det samme. Plenumssekvensen ble ellers preget av en, stort sett, positiv rapportering landet rundt om tilstanden i kollektivtransporten. Optimismen synes å være stor.

## Konferansens andre dag

Dagens første tema var 'Viktige tiltak for å få flere til å reise kollektivt'. Først ut var Ingunn Ellis fra Urbanet Analyse, som fortalte oss om hvordan ulike trafikantgrupper i ulike byområder vektlegger reisetid og komfort ulikt. Bakgrunnen for foredraget er det pågående Transnovaprojektet «Klimaeffektiv kollektivsatsing». Målsettingen var å vise hvordan man ikke kan benytte generelle verdsetningsstudier for å bestemme strategi for å forbedre tilbudet da dette kan føre til at man over- eller undervurderer effekten av et tiltak, ettersom verdsettingen av ulike tiltak varierer veldig mellom ulike byer og ulike trafikantgrupper.

Fra Bymiljøetaten i Oslo kommune kom Helge Jensen for å fortelle oss om hvilke tiltak som gjøres og skal gjøres rundt om i Oslo for å bedre framkommeligheten for trikk og buss. Blant tiltakene de vurderer er tidsdifferensiert bruk av gatenett, samt omstridt fjerning av bilparkering på spesielt utsatte strekninger. Målet er å bli kvitt forsinkelene. Det er beregnet at man i Oslo vil kunne kjøre én trikk 'ekstra' i timen hvis alle forsinkelser forsvinner – man får dermed et bedre tilbud og får flyttet flere mennesker med samme materiell.

Seniorforsker Nils Fearnley fra TØI fortalte oss videre om hvorfor det er grunner til å være skeptisk til gratis kollektivtransport. De viktigste momentene er at man går glipp av viktige billettinntekter, at kunden i hovedsak blir sett på som en kostnad og at man mister markedssignalene man kan få fra en betalende gruppe. Videre er de positive effektene mange skryter av gjerne overdrevet – det er i hovedsak tidligere fotgjengere og syklister som benytter gratis buss, mens bilistene kun utgjør en liten andel av økningen i antall passasjerer. Det kan likevel være en god idé å få utnyttet kapasiteten bedre i tilfeller der bussene allerede kjører bortimot tomme, og hvor kollektivtransporten er så lite brukt at billettinntekten uansett er forsvinnende liten.

Dagens andre tema var 'Offentlig betalt spesialtransport', hvor Jens Peter Langberg fra Movia hadde tatt turen fra Danmark for å fortelle oss hvordan deres system Flextrafik er organisert. Nøkkelord er utfordringer med tanke på forventet økning i antall passasjerer i årene fremover, samt hvordan deres system automatisk koordinerer turer og samkjøring på aktuelle turer. Flextrafik avleverer kunden til avtalt tidspunkt i 92% av tilfellene, mens systemet har en koordineringsgrad på 88%.

Dagens siste innlegg om utfordringer knyttet til samordning av spesialtransport ble holdt av seniorforsker Merethe Dotterud Leiren fra TØI. Vi fikk en innføring i hvordan ulike spesialtransport er organisert, og hvem som har ansvar for hva. Videre ble potensialet for besparelser gjennom samkjøring, utnyttelse av kjøretøyparken og felles planlegging og innkjøp kommunene imellom diskutert. Dagens spesialtransport i kommunene har en lav utnyttelsesgrad og er dyr å gjennomføre, samtidig som den oppfattes billig av kommunene som allerede har gjort investeringen. Samkjøring er likevel noe som kan oppleves som en kvalitetsforverring av eksisterende brukere. Avslutningsvis fikk vi et innblikk i hvordan et mulig samordningsselskap kunne vært organisert.

## Arbeidsseminar om fremkommelighet: «Hvordan få bussene frem?»

Bussen er motoren i kollektivtilbudet i Norge, men slåss om plassen med bilene og forsinkes ofte i rushtrafikken. Hastighet og regularitet reduseres også av dårlige kryss- og holdeplassløsninger, billettering, unødige- eller kronglete bytter m.v. På bakgrunn av dette arrangerte Kollektivtransportforum onsdag den 21. mai et interaktivt arbeidsseminar, hvor fem temaer knyttet til bussfremkommelighet ble introdusert av ulike innledere. Deretter diskuterte deltagerne i ulike grupper tiltak for hvordan bussene kan komme raskere frem. Et detaljert referat inkludert momenter fra gruppediskusjonene i dette arbeidsseminaret finnes på Kollektivtrafikkforums medlemssider. Her følger en kort oppsummering av innleggene som ble holdt.

Første innleder var Erlend Iversen fra Hordaland fylkeskommune som fortalte om erfaringer fra bruk av sambruksfelt i Bergen. Noen av erfaringene (over en begrenset periode på 2-4 uker) er at sambruksfelt reduserte trafikken i morgenerushet med om lag fem prosent. To av tre innfartsårer fikk bedre fremkommelighet i sambruksfeltet, mens den siste fikk dårligere fremkommelighet i begge felt, da strekningen hadde god flyt i normalsituasjonen. I tillegg har Rv 580 Flyplassveien hatt sambruksfelt siden 2008, og erfaringene derfra er at ettermiddagskøene nå er tilnærmet like store i sambruksfeltet som i det andre feltet. Iversen la frem tre hovedkonklusjoner om sambruksfelt som han ønsket å diskutere:

- (1) Sambruksfelt er interessant dersom det kan fungere som en brekkstang til å oppnå større grad av kollektivprioritering sammenlignet med 0-situasjonen
- (2) Om sambruksfelt er et godt virkemiddel må vurderes i hvert enkelt tilfelle
- (3) Kollektivfelt med prioriterte løsninger gjennom kryss er det eneste som gir robuste løsninger mer uavhengig av hendelser i vegnettet

Innleder nummer to var Steinar Simonsen fra Statens vegvesen region midt, som presenterte ulike kryssløsninger for bussfremkommelighet. Statens vegvesen har nylig avsluttet høringsrunden for revisjonen av håndbok 232 Kollektivtransport på veg og gate, som er en teknisk veiledning for planlegging og utforming av infrastruktur for busstrafikk. Han dro frem ni ulike løsninger for bussfremkommelighet i kryss. En av dem var Stavangerløsningen med busstrasé gjennom rundkjøringa, dette er en prøveordning som skal evalueres og godkjennes av Vegdirektoratet før andre eventuelt kan bruke den. En ulempe med fysiske trafikkdelere er at busser ikke kan kjøre forbi hverandre, selv om det kan bedre fremkommeligheten med separate traseer for buss og bil.

Neste innleder var Øystein Grov fra Ruter. Han viste til at frekvens og punktlighet er viktigere enn fremføringshastighet. Lav fremføringshastighet og lav punktlighet henger ofte sammen. Han tok i bruk historiske eksempler, bl.a. at buss på strekningen Nationaltheatret – Skøyen som hadde rutemessig kjøretid på 10 minutter i 1960 som har økt til 17 minutter i dag. Mer trafikk og flere biler er en viktig bakenforliggende årsak. Konkret forsinkes bussene også av flere lyskryss, friksjon fra sideveier, kryssende fotgjengere og flere busser. Raskere fremføring er en fordel for passasjerene, men gir også lavere kostnader. Dette fordi samme buss bruker kortere tid (og kan ideelt sett kjøre flere turer per dag). Kjøretiden kan reduseres ved:

- Færre stopp
- Kortere oppholdstid på holdeplass
  - Raskere billettering
  - Tilstrekkelig kapasitet på holdeplasser
- Rettlinjepsipp uten avstikkere eller enveiskjørteløyper i enden av ruta

Innleder nummer fire var Kari Ovesen Haugland fra Brakar, som ga oss innblikk i dilemmaer og prioriteringer av ruteplanlegging og byttepunkter i Buskerud. Ruteplanlegging er ofte et samarbeid med kommunene, og det kan være utfordrende å dekke ulike behov. Noen avveininger går på om man skal sette opp direkte buss eller legge til rette for bytte med tog (Hokksund). Et annet spørsmål er hvorvidt

det bør planlegges slik at alle busser kommer inn til stasjonen samtidig for å få til enkle bytter (Kongsberg). Ulempen er at man ikke får utnyttet antall avganger til å gi bedre frekvens på fellesstrekninger. En utfordring er ofte dårlige data om hvor de reisende bytter og deres behov. Brakar har i noen tilfeller vært ute og gjort tellinger.

Siste innleder var Jan Usterud Hanssen fra TØI som snakket om tiltak for å redusere bilbruken slik at fremkommeligheten blir bedre. Han viste til erfaringer fra ulike land med køprising, men at det er blitt gjort få evalueringer av hvilken betydning slike tiltak har for bussfremkommeligheten. Det er imidlertid vanskelig å måle effektene fordi det også skjer andre endringer på vegnettet, for eksempel tilrettelegging for gående og syklende. Køprising har i hvert fall ført til at antall kollektivreisende øker. Parkerte biler er et annet element som kan utgjøre en hindring for bussene. Bilen skal manøvreres inn og ut, dører åpnes, plassene er for smale, det er ikke påbudt at parkeringen skjer i kjøreretningen, det er generelt for smale gater. Det er viktig for fremkommeligheten at traséene ryddes og bruken av plassene reguleres.

## Kollektivtransportforums studietur til Wien og Graz 14.-17. september

Kollektivtransportforums studietur har tre hovedmål: (1) At deltagerne får utvekslet erfaringer og blir kjent på tvers av organisasjonsgrenser, (2) Knytte kontakter til fagmiljøer i andre land, (3) Lære hvordan man arbeider med kollektivtransport i andre byer.

Et spesielt fokus på årets studietur var multimodalitet, altså samspill mellom ulike transportformer. Helhetlige transportstrategier og et bedre samspill mellom transportformene kan i sum bidra til å dempe bilveksten. I Wien har kollektivtransporten en markedsandel på hele 39 prosent, mens bil er på 28 prosent, sykkel er 6 prosent og gående 27 prosent. De siste årene har byen opplevd nedgang i bilhold og vekst i kollektivtransporten. Byen er ikke direkte sammenlignbar med norske byer – Wien har om lag 1,7 millioner innbyggere og en befolkningstetthet på 4 131 innbyggere/km<sup>2</sup> (til sammenligning har Oslo en befolkningstetthet på 1 400 innbyggere/km<sup>2</sup>).

Graz er en by som strever med en høyere bilandel enn Wien, den ligger på om lag 47 prosent. Sykkelandelen er relativt høy, på 15 prosent, mens kollektiv- og gangandelen hver utgjør 20 prosent. Bergen kan være en sammenlignbar by. Der er andelen som reiser med bil 55 prosent, kollektivandelen 16 prosent, sykkelandelen 3,5 prosent og gående utgjør 26 prosent. Graz har om lag 300 000 innbyggere og en befolkningstetthet på 2 100 innbyggere/km<sup>2</sup>. Bergen har om lag 250 000 innbyggere og en befolkningstetthet på 2 800 innbyggere/km<sup>2</sup>.

Wien har de siste årene hatt suksess når det gjelder kollektivtransport. Blant annet førte priskampanjen i 2010 til flere reisende. Da reklamerte Wienerlinien med årskort til en pris på 365 euro – en euro dagen for å kunne reise så mye man ville med kollektivtransport et helt år! Kollektivselskapet har også satt i gang et forsøksprosjekt med elektriske busser som lades fra strømmettet på trikken – dette er en rimelig løsning når man allerede har etablert et trikkenett. I tillegg jobber selskapet med å etablere en «mobilitetsapp» med informasjon og betaling for offentlige og individuelle transporttjenester for kundene. Wienerliniens mål var å legge til rette for samspill mellom ulike transporttjenester (ikke kun kollektivtransport).

I Graz opplevde vi at byen har mange av de samme utfordringene som finnes i flere norske byer. Trafikken var stor i deler av byen, og gatene trange. Byen hadde likevel etablert et sammenhengende sykkelfelt. En ulempe var at syklene tok areal fra de gående, kanskje i større grad enn fra bilene. Likevel fikk vi erfare at det finnes enkle måter å tilrettelegge for sykler på, uten å bygge om gater eller lage egne sykkelveier. Kombinasjon av trikk- og sykkeloppmerking mellom sporene var en mye brukt løsning i de trange bygatene i gamlebyen. Vi så også flere enveiskjørte gater med toveis sykkelfelt, samt oppmerking av toveis sykkelfelt på fortauene. Graz har også nettopp bygget en ny hovedstasjon, hvor jernbanen er bedre koordinert med kollektivtransporten og et nytt design synliggjør kollektivtransportens rolle i byen.

## Arbeidsseminar: «Planlegging på tvers av organisasjonsgrenser – hva gir suksess?»

Mandag 24. november arrangerte vi årets siste arbeidsseminar i Kollektivtransportforum.

Kollektivtransporten planlegges i samspill mellom arealmyndigheter og flere transportmyndigheter. I dette arbeidsseminaret tok vi på bakgrunn av det formelle rammeverket for oss utvalgte case, for å drøfte hvordan planlegging på tvers av organisasjoner kan bli effektiv og gi et godt kollektivtilbud tilpasset byområdets behov.

Dagens første innleder var seniorforsker på TØI Merethe Dotterud Leiren. Hun ga en oversikt over hvordan dagens kollektivtrafikk er organisert, hvem som planlegger, bestemmer og betaler. Hun trakk frem problemstillinger knyttet til hva som påvirker valg av transportmiddel (komfort, tid og penger) og hvilke aktører som sitter på virkemidler som kan endre transportmiddelfordelingen. For eksempel er det utfordringer knyttet til at drift- og arealplanlegging ligger på ulike hender. Til slutt stilte hun spørsmålet: Er det behov for en annen ansvarsdeling? Hun lanserte fire alternativer som deltagerne diskuterte i grupper før neste innlegg:

1. Gi staten økt ansvar for kollektivtransport i by
2. Samle mer ansvar (også tog) på regionalt nivå
3. Større kommuner som overtar fylkeskommunens ansvar
4. Beholde dagens ansvarsdeling

De neste to innleggene omhandlet samarbeid mellom areal- og transportmyndighet i Bergen og Trondheim. Dersom man sammenligner de to byene med andre bypakker synes et viktig suksesskriterium å være at en bykommune og ikke flere utkantkommuner er involvert.

Fagsjef i Bergen kommune Rune Herdlevær var neste innleder. Han ga innblikk i samarbeid på tvers av organisasjonsgrenser med eksempler fra planleggingen av bybanen i Bergen. Han påpekte at politikerne har vært drivkraften bak arbeidet, men at alt ikke nødvendigvis har gått på skinner. Det handler blant annet om:

- Uenighet om mål blant ulike aktører – endre målene fordi konklusjonene ikke passer
- Uenighet om prosjektomfang – skal prosjektet løse utfordringene for hele transportsystemet eller bare dreie seg om bybane?
- Uenige om ansvar – er ansvaret felles, eller er det kommunen som prosjektleder som må løse alle utfordringer alene?
- Hvem eier investeringsmidlene? – gjelder bystyrevedtak i kommunen også for vegvesenet?
- Ideologisk uenighet – uenighet om ansvar, sitat: «vi skal ikke være en synlig bremsekloss», mistro, krevende å få alle til å innse at vi er i samme båt
- Administrasjon og politikk – det har vært et godt samarbeid mellom lokale politikere og sjelden uenigheter om vedtak, men det er lang avstand mellom faglig og politisk nivå

Lærdommen fra Bergen er viktigheten av administrativ enighet om målsetninger fra starten av og i detalj. I tillegg er det viktig å ta med sentrale aktører tidlig i prosessene for å unngå omkampene. Til slutt er individuelle egenskaper til personene som er involvert viktig.

Henning Lervåg er ansatt i Trondheim kommune og leder Miljøpakke Trondheim. Han startet sitt innlegg med litt historikk fra «Trondheimpakken» som var et prosjekt i Statens vegvesen med høyt konfliktnivå. Da Miljøpakken ble etablert i 2010, ble 10 etterprøvbare mål formulert, hvor utviklingen skulle evalueres årlig. Aktørene ble enige om at 50 prosent av midlene skulle brukes på kollektivtransport og 50 prosent på veg. Miljøpakken ledes av «Kontaktutvalget» som er en politisk styringsgruppe hvor ordføreren fra Trondheim kommune, fylkesordføreren og vegdirektørens stedsfortreder sitter. Dersom det er uenighet i faggruppene, løftes dette opp i kontaktutvalget. I tillegg vil alle avgjørelser av prinsipiell

betydning tas her. Med unntak av et par ganger har representantene som sitter i kontaktutvalget alltid blitt enige. I Miljøpakken har man allerede oppnådd masse: Prioritert fremkommelighet for kollektivtrafikk, redusert biltrafikk til sentrum, fått nye busser, holdeplasser og knutepunkt, oppnådd en kraftig økning i kollektivreisende som har økt med over 50 prosent både på bybuss og regionbuss. Nye prosjekter det arbeides med er et superbuss-system, sykkelveger og informasjon. Trondheim har også kommet langt med å avklare hvordan trafikkveksten kan reduseres gjennom arealplanlegging. Suksesskriterier fra Miljøpakken kan oppsummeres som følgende:

- Ingen nabokommuner deltar i Miljøpakken
- Lokal innflytelse, ordføreren er involvert og engasjert
- Samme politisk flertall på alle nivåer, for eksempel hadde man sannsynligvis ikke fått gjennom bompengesystemet med dagens regjering
- Effektivt beslutningssystem med politisk styringsgruppe bestående av tre personer (på grunn av den nye modellen for bypakker kan gruppen allerede fra nyttår utvides med Fylkesmannen og Jernbaneverket)
- Når det gjelder økonomi er man hverandres «vaktbikkjer»
- God informasjon til publikum, klart å bygge opp Miljøpakken som en merkevare, og den er trukket frem som et forbilde i europeisk sammenheng

I dagens siste to innlegg dykket vi dypere ned i problemstillinger knyttet til samarbeid rundt knutepunkter.

Magne Flø er rådgiver i Oppland fylkeskommune og deltar i Østlandssamarbeidets arbeidsgruppe som arbeider med å beskrive ulike aktørers rolle i knutepunkter. Målet er å utarbeide en modell for knutepunktutvikling, hvor blant annet partenes roller beskrives, samt ansvar, prosesser, forslag til avtaler etc. Det er svært mange aktører som har interesser i knutepunktutvikling: Kommunene, næringslivet, Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom, fylkeskommunene, vegeierne (som kan være både stat, fylkeskommune og kommune). Det er mange løsninger for knutepunktutvikling, og utgangspunktet er veldig forskjellig fra fylke til fylke. Knutepunktet består av mange delelementer og balansen må være riktig mellom arealbruk og byutvikling. Flø opplever at kommunene har en tendens til å trekke seg tilbake for å skygge unna spørsmålet om finansiering. Det er ofte Rom Eiendom eller kommunen som eier arealet rundt knutepunktet. Knutepunktutvikling er ofte et spleiselag, og der kommer spørsmål om eierforhold inn. Dersom fylkeskommunen skal investere stort i et knutepunkt, er det ofte et ønske om å eie arealet også. Og dersom fylkeskommunen investerer midler i en stasjon eid av Rom Eiendom, hvem tar ansvar for vedlikehold etterpå? Hvem har ansvar for å vedlikeholde arealet mellom tog og buss på stasjonsområdet?

Seminarets siste foredragsholder var tidligere samferdselssjef i Oppland fylkeskommune Arild Bøhn, som illustrerte utfordringene med Lillehammer skysstasjon som case. Han ga et bilde av historien bak Lillehammer skysstasjon. Lillehammer skysstasjon ble åpnet i 1993 før OL i Lillehammer og var da et samarbeid mellom Lillehammer kommune, NSB og Oppland fylkeskommune. Da var den et mønsterprosjekt for hva en skysstasjon skulle være. I 2008 ble det bestemt å oppgradere stasjonen, og visjonen for prosjektet var: "Lillehammer skysstasjon skal i 2011 fremstå som Norges mest moderne og tidsriktige informasjons- og reisesenter med godt omdømme, med klar identitet, med sterk miljøprofil og med god lokal forankring." Samferdselsdepartementet profilerte prosjektet som et pilotprosjekt, og bevilget KID-midler til oppgraderingen. En lærdom Bøhn viste til var at prosessen ikke bør ta for lang tid, for hvis den gjør det kommer det garantert nye forslag inn som må vurderes.



## Medlemmer i 2014

I 2014 var til sammen 21 organisasjoner medlem i Kollektivtransportforum:

- ❖ Agder Kollektivtrafikk
- ❖ Akershus fylkeskommune
- ❖ Buskerud fylkeskommune
- ❖ Finnmark fylkeskommune
- ❖ Hordaland fylkeskommune
- ❖ Møre og Romsdal fylkeskommune
- ❖ Oppland fylkeskommune
- ❖ Rogaland fylkeskommune
- ❖ Jernbaneverket
- ❖ Kolumbus
- ❖ KS
- ❖ NHO Transport
- ❖ Norges Taxiforbund
- ❖ Ruter
- ❖ Samferdselsdepartementet
- ❖ Sogn og Fjordane fylkeskommune
- ❖ Sør-Trøndelag fylkeskommune
- ❖ Statens vegvesen
- ❖ Telemark fylkeskommune
- ❖ Vest-Agder fylkeskommune
- ❖ Vestviken kollektivtrafikk

## Økonomi

Medlemsavgiften er beholdt på 21.000 kroner per år. Inntektene til forumet i 2014 var på 622. 500 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.). Deltakelse på arbeidsseminarer er kun for medlemmer og dekkes av medlemsavgiften. I tillegg betaler medlemmene egenandeler for studieturen og årskonferansen. Studieturen er åpen kun for medlemmer av forumet. Årskonferansen er åpen for alle, men ikke-medlemmer må betale en høyere pris for å delta.

Eventuelt resterende midler på prosjektet ønsker vi å bruke til å utarbeide kunnskap som kan være til nytte for våre medlemmer. Dette innebærer mindre kunnskapsoppsummeringer som for eksempel en erfaringsdatabase med korte beskrivelser av vellykkede og mindre vellykkede prosjekter som er gjennomført blant medlemmene, slik at vi kan skape en læringseffekt og kunnskap om hvilke tiltak som virker og under hvilke betingelser de virker. I tillegg kan det være aktuelt å utarbeide kunnskapsoversikter av aktuelle temaer som medlemmene ønsker oversikt over, som for eksempel høystandard superbussløsninger. Vi hadde et mål om å gå i dialog med medlemmene om dette i løpet av 2014. Dessverre strakk ikke tiden til på grunn av høy aktivitet i bransjen, men vi ønsker fremdeles å utarbeide en strategi for hvordan forumet i større grad kan utnyttes til å utvikle ideer og prosjekter sammen, til felles nytte og samarbeid.

## Prosjektleder

Prosjektleder for Kollektivtransportforum på TØI i 2014 har vært Julie Runde Krogstad. Julie vil være kontaktperson for forumet også i 2015 (e-post: [jrk@toi.no](mailto:jrk@toi.no), tlf.: 99 25 48 14).

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

# Oversikt over vår forskning på kollektivtransport og arealutvikling i 2014

## TØI-rapporter

Forfatter	Tittel	Publ.nummer
Njål Nore og Jan Usterud Hanssen	Innfartsparkering og brukerbetaling. Notat utarbeidet for Hordaland fylkeskommune	1364/2014
Kjersti Visnes Øksenholt	Konsekvensvurdering for utbygging av Torggata 5 i Askim	1355/2014
Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud, Liva Vågane	Arbeidsreiser til Nydalen. Eksempelen BI	1348/2014
Petter Christiansen, Tom Erik Julsrud	Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika	1344/2014
Petter Christiansen	Innfartsparkering i Hordaland – resultater fra spørreundersøkelse og nummerskiltregistrering	1342/2014
Aud Tennøy, Odd Midtskog, Kjersti Visnes Øksenholt, Njål Nore	Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?	1334/2014
Tom Erik Julsrud, Jon Martin Denstadli, Jo Herstad	Bruk av mobilt kommunikasjonsutstyr underveis. Hva skjer med reiseopplevelsen?	1330/2014
Aud Tennøy, Kjersti Visnes Øksenholt, Njål Nore	Arealutvikling i Haugesund: Utbygging i sentrum gir høyest måloppnåelse	1322/2014
Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud, Liva Vågane	Arbeidsreiser til Fornebu. Eksempelen Statoil	1320/2014
Frode Longva	Finansiering av kollektivtransport	1317/2014
Jørgen Aarhaug	Alternativer for drosjeregulering i Vestfold	1318/2014
Jan Usterud Hanssen, Åsa Aretun, Nils Fearnley, Robert Hrelja, Petter Christiansen	Parkeringsnormer i utvalgte norske og svenske byer. Status og effekter på bilnehav, atferd og økonomi	1311/2014
Jørgen Aarhaug	Drosjer som del av bytransporttilbudet	1308/2014
Arvid Strand, Tore Kvarud, Petter Christiansen, Øystein Engebretsen	Detaljvarehandel i 20 bykommuner. Analyse av utviklingen i bysentrum og kommunen totalt 2004-2012	1303/2014
Jørgen Aarhaug, Julie Runde Krogstad, Liva Vågane	Bedre data for kollektivtransporten	1305/2014
		1298/2014

Farideh Ramjerdi, Rune Elvik, Petter Christiansen, Jonas Eliasson, Oddgeir Osland, Hege Westskog	(When) are financial policy instruments environmentally effective?	
Merethe Dotterud Leiren, Jørgen Aarhaug, Julie Runde Krogstad, Kåre Skollerud	Samordning av offentlig betalt spesialtransport i Oslo og Akershus	1297/2014
Jørgen Aarhaug, Petter Dybedahl, Kåre Skollerud, Kjersti Visnes Øksenholt	Gratisferge – Erfaringer fra forsøket i Solund og Bjarkøy	1290/2013
Petter Christiansen, Kjersti Visnes Øksenholt, Jan Usterud Hanssen	Evaluering av parkeringsnormene i Oslo kommune	1284/2013
Aud Tennøy, Kjersti Visnes Øksenholt, Jørgen Aarhaug	Miljøeffekter av sentral knutepunktutvikling	1285/2013

## Vitenskapelige artikler

Forfatter	Tittel	Publ.nummer
Merethe Dotterud Leiren	Scope of negative integration: A comparative analysis of post, public transport and port services	Journal of Common Market Studies 2014
Jørgen Aarhaug, Kåre Skollerud	Taxi: different solutions in different segments	Transportation Research Procedia 2014, 1(1): 276-283
Silvia J. Olsen, Nils Fearnley	Policy transfer of public transport funding schemes – the case of Norway	Research in Transportation Economics 2014
Andreas Justen, Nils Fearnley, Moshe Givoni, James Macmillan	A process for designing policy packaging: ideals and realities	Transportation Research Part A: Policy and Practice 2014 60:9-18
Lisa Hansson, Frode Longva	Contracting accountability in network governance structures	Qualitative Research in Accounting & Management 2014 11(2): 92-110
Rune Elvik, Farideh Ramjerdi	A comparative analysis of the effects of economic policy instruments in promoting environmentally sustainable transport	Transport Policy 2014 33: 89-95

## Store forskningsprosjekter (pågående)

**URBANEFF** skal utvikle ny empirisk kunnskap om hvordan polysentrisk arbeidsplasslokalisering, flytting av lager fra sentrale byområder for å gi plass til ny byutvikling, og utvidelse av veikapasitet i by påvirker biltrafikkmengder og klimagassutslipp. Prosjektet ledes fra Transportøkonomisk institutt, og det finansieres av Norges forskningsråd gjennom KLIMAFORSK-programmet. Se mer informasjon på våre nettsider.

I **KLIMATT** skal vi samle, utvikle, tilgjengeliggjøre og aktivt formidle kunnskap om samordnet areal- og transportutvikling for mer attraktive og klimavennlige byer. Kunnskapen skal samles i en veileder.

Dette vil være et verktøy for dem som lager og vedtar planer om areal- og transportutvikling. Prosjektet er finansiert av Transnova og en rekke samarbeidspartnere. Se mer informasjon på våre nettsider.

I **TransBYTT** skal vi undersøke betingelser for at kollektivbyttepunkter skal fungere best mulig for reisende og operatører. Dette gjør vi ved å undersøke utvalgte byttepunkter (case) i fem fylker: Oslo/Akershus, Hedmark, Hordaland, Sør-Trøndelag og Vest-Agder. Resultatene skal publiseres i en rapport. Vi lager også en veileder. Den skal presentere erfaringer og løsninger fra ulike case. Prosjektet er finansiert av Transnova og en rekke samarbeidspartnere. Se mer informasjon på våre nettsider.

Prosjektet **Reisevaneendring i Oslo og Akershus; analyser av seks trafikknutepunkt** skal gi kunnskap om hvordan en kan oppnå mer miljøvennlige arbeidsreiser innenfor seks sentrale områder i regionen. Følgende områder blir analysert innenfor prosjektet: Nordbyhagen, Nydalen, Gaustad, Linderud, Fornebu og Oslo sentrum. I hver sone er det etablert samarbeid med større virksomheter, og egne tiltakspakker utvikles i lys av gjeldende prognoser for befolkningstilvekst, pendling og næringsutvikling. Prosjektet er finansiert av Regionalt Forskningsfond i Oslo og Akershus, samt en rekke samarbeidspartnere innenfor regionen. Se mer informasjon på våre nettsider.