

Arbeidsdokument 50000

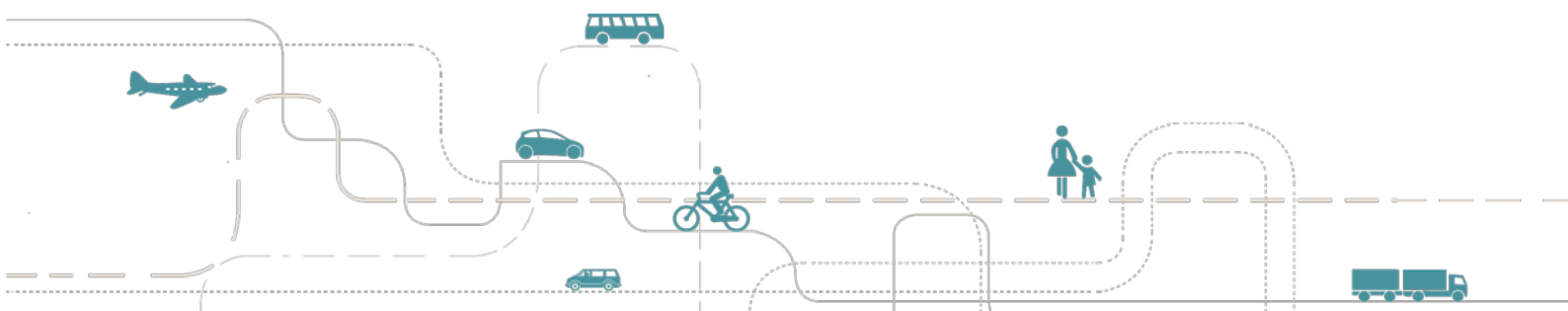
Oslo 18.12.2012

2508 Kollektivtransportforum

Julie Runde Krogstad
Tanja Loftsgarden
Jørgen Aarhaug

Årsrapport 2012

TØIs Kollektivtransportforum



1 Arrangementer i 2012

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 2012

Årets konferanse ble arrangert 1. og 2. februar på Radisson Blu Plaza Hotel. Konferansen kunne by på temaer som kollektivtransportens rolle i transportpolitikken, transport på skinner, kollektivtransport i byområder, økonomi i kollektivtransporten og knutepunkter for kollektivtransporten. Nedenfor følger en kort oppsummering av de enkelte foredragene som ble presentert. Presentasjonene i sin helhet finner du på Kollektivtransportforums nettside.

Konferansens første dag

Politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet Sigrid Brattabø Handegard holdt konferansens første innlegg. Utgangspunktet var at befolkningsveksten innebærer store utfordringer for blant annet miljø, arealbruk og framkommelighet. Kollektivtransport bør derfor bli et naturlig førstevalg i byer, mens kollektivtransport vil ha en annen rolle i distriktene. Handegard fokuserte spesielt på tre poenger. For det første må kollektivtransport prioriteres framfor bil. Belønningsordningen er i den forbindelse viktig. For det andre må det føres en treffsikker politikk gjennom blant annet elektronisk billettering, KID og nasjonal reiseplanlegger. For det tredje er samhandling mellom forvaltningsnivåer en nøkkelfaktor.

Gyda Grenstad fra Vegdirektoratet holdt deretter en presentasjon om kunnskapsstatus for bypakker. Grenstad fortalte om rammene for bypakkene før hun gikk nærmere inn på de enkelte byenes status for bypakker. Det ble poengtert at byene i stor grad står ovenfor de samme utfordringene. Oppsummert har de største byene utredet og beregnet kollektivløsninger, samtidig som det kommer mange nye bypakker i langt mindre byer enn tidligere.

Samferdselssjef i Telemark fylkeskommune Bjørg Hilde Herfindal, gikk spesifikt inn på kollektivtransportens rolle i Bystrategi Grenland. Utgangspunktet er at de skal bidra til å følge opp de nasjonale klimamålene og skape en attraktiv og konkurransedyktig byregion. Målsettingen er derfor blant annet å doble kollektivandelen innen 2020. En utfordring er at mange aktører er involvert, men få har ansvar. Dessuten er kommunikasjon til befolkningen viktig.

Neste post på programmet var transport på skinner. I den forbindelse presenterte Iver Wien fra Ruter ti prinsipper som er viktige for å bygge ut et godt kollektivnett. Prinsippene ble koblet til utviklingen av t-banesystemet i Oslo. Til slutt i foredraget ble det lagt vekt på veien videre i t-baneutviklingen og viste til t-baneprosjekter fra K2012.

Inge Brechan fra TØI holdt deretter et innlegg om intercitytogenes betydning for langpendling. Brechan gikk gjennom utvikling i pendlingsmønsteret de siste 20 årene og viste til andelen som pendler inn eller ut av Osloregionen. Videre ble det forklart hva som kjennetegner den typiske pendleren, samtidig som det ble sett på transportmiddelvalget for arbeidsreisene. Innlegget ble avsluttet med å peke på hvilke tiltak som bør prioriteres for at flere skal reise med tog.

Høyhastighetsutredningen offentliggjorde sine konklusjoner i januar 2012. Tom Stillesby, prosjektleder for høyhastighetsutredningen, kom derfor for å presentere hovedkonklusjonene. Stillesby tydeliggjorde først hva som var hovedmålet med utredningen før han forklarte konsekvenser knyttet til marked, investeringskostnader, miljø og økonomi. En av konklusjonene var at det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge, men utbyggingskostnadene er betydelige og samfunnsøkonomisk nytte er negativ.

Dagens siste tema var kollektivtransport i byområder. Peter Austin startet bolken med å fortelle om regionalt samarbeid for arealutvikling. Austin viste først til hvordan arealutviklingen påvirker reisevaner, samt resultater fra flyttemotivundersøkelsen. Deretter ble det pekt på generelle drivkrefter bak urban sprawl og forklart hvordan utbyggingsmønsteret i Akershus har vært fra 2001-2009. I den forbindelse er det viktig å utvikle storbyregional samordning for å skape legitimitet og oppfølgingsansvar for politikktutforming.

Hans Silborn fra Vegdirektoratet holdt et innlegg om transportutfordringene i Oslo-området. Dagens utfordringer er blant annet relatert til kapasitet, støy og lokal luftforurensing, sikkerhet, framkommelighet, sårbarhet samt manglende kvalitet i kollektivtrafikken. Befolkningsveksten kan forsterke slike problemer og det er derfor nødvendig at arealbruken er samordnet med transportsystemet og at det blir en tydeligere rolledeling i kollektivtrafikken.

Strategidirektør i Ruter, Hanne Bertnes Norli, presenterte deretter et foredrag om hvordan kollektivtransporten kan ta hovedtyngden av trafikkveksten i Østlandsområdet. Norli startet med å legge vekt på at kollektivtrafikken tar markedsandeler fra bil og at denne utviklingen har flere forklaringer. For å fortsette en slik utvikling er det nødvendig å ta igjen etterslepet, styrke stammene i kollektivnettet med nye tunneler for t-bane og jernbane med effektive knutepunkter, langsiktig utvikling av bussnettet og reell samordning av areal- og transportplanlegging.

Johan Selmer, plandirektør i NSB, tok også utgangspunkt i hvordan kollektivtransporten kan ta hovedtyngden av trafikkveksten i Osloområdet. Selmer la først vekt på å fortelle om togets rolle og oppgaver, samt den framtidige utviklingen av transportbehovet for jernbane. Konklusjonen var at det, under gitte forutsetninger, vil være mulig å doble antall reiser med tog i Oslo-området innen 2025.

Ettermiddagen ble avsluttet med en plenumsdiskusjon om utfordringene i storbyområdene.

Konferansens andre dag

Seniorforsker Arvid Strand fra TØI åpnet konferansens andre dag med et innlegg om hva kollektivtransport vil kreve av investeringer og drift i de store byene. Strand tok utgangspunkt i at det er et stort sprik mellom målsettinger og prioritering av kollektivtransport. Dette gjenspeiles blant annet ved at framkommeligheten for busstrafikken er dårlig, samtidig som tilskuddsnivået er lavt i de større byene. Det er dermed en konstant underfinansiering av kollektivtransport. Strand argumenterte for at staten må komme sterkere på banen. Nødvendige forbedringer av kollektivtransport koster mer enn det myndighetene hittil har vært villige til å betale.

Bård Norheim fra Urbanet Analyse holdt et innlegg om hvorvidt transportmodellene undervurderer effekter av kollektivtiltak. Norheim la vekt på at kollektivtiltak undervurderes i transportmodellene gjennom at det ikke tar hensyn til for eksempel indirekte effekter. Effekter av kollektivtiltak øker betraktelig ved å inkludere indirekte effekter og tiltak som ikke er modellberegnet. Kollektivtransporten kan fordobles hvis synergieffekter utnyttes.

Neste innlegg ble presentert av Olav Fosli fra Oslopakke 3-sekretariatet. Temaet omhandlet Oslopakke 3 sin betydning for kollektivtilbudet. Fosli gjennomgikk først grunnlaget og organiseringen for pakken. Konklusjonene som ble fremhevet var at Oslopakke 3 har bidratt til forbedret kollektivtilbud, økt kollektivandel og redusert biltrafikk. Utfordringene er knyttet til å få dekket framtidig transportterspørsel for kollektiv og gange/sykkel, samt å finansiere investeringer for økt kapasitet, kvalitet og drift.

Anne Iren Fagerbakke, samferdselssjef i Hordaland fylkeskommune, gikk spesifikt inn på hvordan kollektivtransporten inngår i den helhetlige samferdselspolitikken i Bergen. Fagerbakke understreket at de har økt satsene i bomringen, samtidig som tredje byggetrinn for bybanen blir finansiert. Videre ble det vist til hva fylkeskommunen har gjennomført de siste årene, og hva som blir prioritert i tiden framover.

Knutepunkter for kollektivtransporten var konferansens siste tema. I den forbindelse holdt Jan Usterud Hanssen fra TØI et innlegg om innfartsparkerings rolle for utvikling av byområdenes transportsystem. Hanssen stilte spørsmål om hvor nyttig det er å satse store beløp på å tilrettelegge for parkering langs kollektivaksene. En av

konklusjonene var at parkering ikke bør prioriteres i byer og tettsteders sentrale områder.

Seksjonssjef i Jernbaneverket, Sjur Helseth, fortalte om hvordan Jernbaneverket kan utvikle gode knutepunkter langs jernbanenettet, også med innfartsparkering. Det overordnede strategimålet for innfartsparkering er blant annet å bidra til å redusere trafikkbelastningen. For å nå målet må det være en målrettet plan om å utvikle tilstrekkelig kapasitet i tilknytning til holdeplasser, stasjoner og knutepunkt tilpasset kundenes behov. Helseth problematiserte hva som menes med tilstrekkelig og pekte på flere eksempler på strekningen mellom Kongsberg og Oslo.

Konferansen ble avsluttet med en humoristisk vri på kollektivtransport fra Per Inge Torkelsen.

1.2 Arbeidsseminar om kollektivprioritering i by og kollektivtransport i distriktene

14. mai arrangerte Kollektivtransportforum årets første arbeidsseminar. Tema for seminaret var ulike utfordringer rundt prioritering av kollektivtransport i by og i distriktene. Før lunsj fikk vi innblikk i to prosesser rundt framkommelighetsprioritering av buss i Drammen og Trondheim. I tillegg fikk vi innblikk i superbussutredningen for Stavangerområdet. Etter lunsj fikk vi presentert utfordringer for organisering av kollektivtransporten i distriktene fra Finmark fylkeskommune og forskere ved TØI.

Runar Stustad fra Buskerud Fylkeskommune åpnet seminaret med å fortelle om ”enkle fremkommelighetstiltak for buss”, hvor ombygging av busslommer til kantstopp i Konnerudsgata var tema. Kantstopp øker fremkommeligheten for buss, da bussen får fri bane fremover og ikke må vente på biler som skal forbi. Ombyggingen skapte store reaksjoner i Drammen. Ordføreren kom på banen og skyldte på fylkeskommunen, som igjen skyldte på Statens vegvesen. Arbeidet med å fjerne busslommene ble stanset. Det hele endte med at vegsjefen måtte begrunne tiltakene for Samferdselskomiteen. Hovedbegrunnelsen var at tiltakene førte til økt trafikkikkerhet for skolebarn i området. Stustad problematiserte det faktum at det er så vanskelig å innføre tiltak som er negative for bilistene, og at man ofte er ”redd” for å si at man prioriterer bussen. Andre lærdommer fra Drammen er at man bør informere godt om tiltak i forkant og at aktørene må stå samlet når det ”stormer”, ikke skyldte på hverandre. Det er viktig å ta tiden til hjelp, nye trafikkmønstre tilpasser seg som regel til slutt.

Trondheim har lyktes med å innføre tiltak som prioriterer busstrafikken. Steinar Simonsen fra Statens vegvesen region midt gir oss et innblikk i noen av suksessfaktorene. Etter at Trondheim bystyre gjorde vedtak om å omgjøre

sambruksfelt til rene kollektivfelt i 2007, ble det 5 km nye kollektivfelt på innfartsårene til og fra Trondheim sentrum. Dette skapte heftige reaksjoner, mange mente kollektivfeltene burde fjernes. Kommunen fikk også Næringsforeningen mot seg. Det ble gjennomført tilfredshetsundersøkelser før og etter tiltakene, som viser at negativt fokus i media har stor påvirkning på befolkningens målte tilfredshet. Dette går imidlertid over. Det viste seg etter hvert at handelen i bysentrum gikk opp som følge av tiltakene og ikke ned som Næringsforeningen fryktet i forkant. Det er viktig med sterke ledere i stormen og god informasjon i forkant av tiltakene.

Siste presentasjon før lunsj ble gitt av Tore Jensen fra Rogaland Fylkeskommune. Han fortalte om ulike Busway-konsepter fra konseptvalgsutredningen som er gjort for Nord-Jæren. Ved hjelp av Busway-konseptet vil kollektivtilbudet bedres ved høyere frekvens, helpendelruter og X-ruter. Til grunn for utredningen ligger de høye prognosene for befolkningsvekst, og forventet situasjon i 2020/2040. Dette krever effektiv kollektivtransport. Med dagens folketall kan ikke en bybaneløsning forsvares selv om de fleste kommuner ønsker dette. I et 2040-perspektiv kan det imidlertid være aktuelt. Et Busway-konsept er billigere enn bybane, og mer fleksibelt. Rogaland vil lage en Busway-infrastruktur som kan benyttes både for Busway-ruter og øvrige bussruter. For å binde sammen kollektivknutepunkt og sykehus er det sett på løsninger som rullende fortau.

Etter lunsj ble fokuset rettet mot utfordringer i distriktene, hvor Jørgen Blix fra Finnmark fylkeskommune fortalte om deres situasjon. Det er utfordrende å drive kollektivtrafikk i Finnmark, da området er stort med spredt bebyggelse. Kollektivtransporten er organisert som nettokontrakter, administrert av fylkeskommunen. Det er nå satt i gang et arbeid om en ny kontrakt for anskaffelser i kollektivtransport. Målsetningen er å besørge en gjennomtenkt og grundig anskaffelse av kollektivtjenester i Finnmark, som bidrar til å bedre tilbudet. For å nå dette vil fylkeskommunen utforme bedre kontrakter og være tydelige bestillere. De vil oppnå bedre koordinering av ruter, prøve mer miljøvennlige alternativer og fokusere på knutepunkter. Det er viktig å dimensjonere materiellet riktig og gå ned på busstørrelsen der det er få passasjerer, eller eventuelt åpne for at drosjer kan kjøre kollektivt.

Vi som jobber med kollektivtrafikk klager ofte over dårlig økonomi. Men har vi egentlig nok penger, men bruker dem lite effektivt? Dette spørsmålet stilte Arvid Strand fra TØI, som presenterte caset nedre Glomma. Fredrikstad/Sarpsborg har landets høyeste andel offentlig tilskudd som ligger på opp mot 70 %, men har likevel landets laveste andel kollektivreiser per innbygger. I Østfold måtte de gå inn og vurdere linjer og tilbud på nytt for å effektivisere driften. Strand argumenterte for at kollektivselskapene jevnlig bør vurdere det eksisterende linjenettoplegget og hvilke

ressurser som settes inn i bestillingsopplegg av ulike slag: Utnytter vi materiellet godt nok? Hva betaler vi for tilbudet og kan disse kostnadene forsvares?

Kollektivtransport i distriktene er dyrt, befolkningsgrunnlaget sviktende, forventningene til dels urealistiske og finansieringen fra staten utilstrekkelig. Jørgen Aarhaug fra TØI oppsummerte de største utfordringene for kollektivtransporten i distriktene. En stor andel av kollektivtransporten i distriktene er lovpålagt transport som skoletransport. Frie midler til fylkeskommunen har økt med 30 % siden 2005, mens fylkeskommunens utgifter til kollektivtransport har økt med 54 % i samme periode. Hvis vi ser nærmere på tilbudet ser det ut som om vi bruker mer penger, men får lite igjen på marginen. Til slutt er det et faktum at kollektivtransport er et byfenomen. Halvparten av kollektivtransporten i landet skjer i Oslo og Akershus.

1.3 Kollektivtransportforums studietur til Helsingfors 23. - 26. september

Studieturen gikk i år til Helsingfors. Målet med turen var å få erfaringer og kunnskap om kollektivsystemet og kollektivprosjekter i Helsingfors, som flere år på rad har toppet undersøkelser om publikums tilfredshet med kollektivtrafikken. Studieturen skal også være en møteplass for fagfeller på tvers av organisasjon og roller i en uformell setting. En viktig del av turen var derfor også gode faglige diskusjoner og hyggelig sosialt samvær.

I løpet av dagene i Helsingfors fikk vi høre om organisering av kollektivtransport i Helsingfors og Finland gjennom besøk hos det regionale kollektivselskapet HSL, Byplankontoret, prosjektet Vestmetroen og Trafikkverket.

Hos HSL fikk vi høre om planlagte prosjekter, planlegging og organisering av kollektivtrafikk i Helsingforsregionen. På Stadsbyggnadskontoret (trafikkavdelingen) fikk vi et innblikk i byplanleggingen i Helsingfors. Det ser ut som de har en større satsing på sykkelfelt enn de fleste norske byer. I tillegg fikk vi prøvd ut kollektivsystemet og sett på sykkeltraseer og byutviklingen som pågår. Vi besøkte prosjektet Vestmetroen, som bygges ut mot Esbo, en kommune vest i Helsingforsregionen, og er et av flere prosjekter som planlegges. I Trafikkverket var kollektivseksjonen relativt ny, og de jobbet med mange av de samme utfordringene vi har i Norge. Vi fikk høre om arbeidet med nasjonal reiseplanlegger, elektronisk billettering og et forsøksprosjekt med bestillingstransport i distriktene. Vi erfarte at de i Finland arbeider med mange av de samme utfordringene vi har i Norge.

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 utfordringer for norsk kollektivtransport

Den 4. desember gikk årets siste arbeidsseminar av stabelen. Temaet var utfordringer for norsk kollektivtransport i distrikter, byer og nasjonalt.

Arnfinn Markeng fra Hedmark Trafikk presenterte Flexkonseptet som er innført i Hedmark. Hedmark trafikk har omstrukturert tilbudet sitt og flyttet tilbudet fra mange dyre linjer i distriktene med lav frekvens til høyere frekvens på et mindre antall by og regionruter som har fått et mer høyfrekvent tilbud. I tillegg er Flex introdusert som et tilbud til de områdene som ikke blir dekket av det forbedrede kollektivtilbudet. Markeng trakk fram at Flex benytter minibusser som ikke er i trafikk (mellom skolekjøringene) til å tilby opp til tre avganger per dag. De må forhåndsbestilles med over en time og forholder seg til det offentlige vegnettet som "holdeplass". Det viktigste målet er å få god pålitelighet i tilbudet. Trafikkutviklingen har vært positiv, men tregere enn forventet. Det jobbes med å finne et godt system for å håndtere personer som ikke møter opp til bestilt tur. Kostnadene har økt noe i forhold til det tidligere kollektivtilbudet, men produktet er blitt veldig mye bedre. Flextilbudet er ikke del av KID ordningen.

Styreleder i Norges Taxiforbund Knut Thomassen presenterte drosjenes rolle i distriktene. Han pekte på at alt utenom Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim i praksis er distrikt. Drosjene er en fleksibel del av kollektivtransporten, og et viktig tilbud spesielt for eldre og funksjonshemmede. Det er også disse som først merker det når drosjetilbudet forsvinner. Det er imidlertid vanskelig å finne søkere til løyver som blir levert inn i distriktene, noe som delvis skyldes at det er lite attraktivt å drive drosje med driveplikt og lav inntekt og at det finnes andre jobber som er mer attraktive. Thomassen peker videre på at de økonomiske forholdene i stor grad skyldes anbudssystemet for pasienttransport som utgjør en stor del av drosjenes inntekter i distriktskommunene. Han mener at tilbudet over alt og alltid henger sammen med kjøreplikten, som igjen henger sammen med behovsprøvingen. Dette i seg selv er likevel ikke nok til å sikre dekning i distriktene, man trenger også økonomi i kjøringa. Thomassen eksemplifiserer kostnadene ved drosje kontra turbil og peker på at det er konkurranse på ulike vilkår. For å opprettholde drift på et bopelsløyve er nødvendig omsetning 1,2 til 1,4 mill.

Samferdselssjef i Vest-Agder fylkeskommune Vidar Ose fortsatte med å fortelle om utfordringer i byene. Ose pekte på at Vest-Agder er et viktig eksportfylke, med rask befolkningsvekst og at dette medfører utfordringer for planleggingen. Kø er et økende problem. Løsningen man vil bruke i Kristiansand er en felles areal- og transportplan for Kristiansand og de nærmeste omlandskommunene. Den skal bidra

til å strukturere befolkningsveksten langs kollektivkorridorene. Kollektivtrafikken her langs korridorene skal styrkes gjennom bussmetrosystemet. Kristiansand har en ambisiøs målsetning om høye kollektivandeler og ser at pengene ikke strekker til for å nå dette målet.

Rådgiver fra Møre og Romsdal fylkeskommune Hilde Johanne Svendsen fortalte om utfordringer med kollektivtransport og infrastruktur i Ålesund. Der er målet at kollektivandelen skal opp til 20 prosent og fylkeskommunen ser på ulike scenarier i arbeid med en ny bypakke. Hun trakk fram tre utfordringer: Rutebilstasjonen som bør fornyes, flybussatsinga som har gitt mye negativ medieoppmerksomhet og det at Ålesund er en smal by med lite plass. Det er vanskelig å gi prioritet til enkelte trafikkantgrupper. Kryssinger av Brusundet er særlig vanskelig. Det er samtidig flere hurtigbåtlinjer til byen hvor særlig en er trafikk tung. Fylkeskommunen har god kontroll over transporttettersspørselen og ser at det er god tilgang på parkeringsplasser i Ålesund sentrum og at denne blir bedre.

Med et overblikk over ulike utfordringer i distrikt og by, gikk vi videre til utfordringer på mer nasjonalt plan. Kontorsjef Lasse Winterberg fra det danske Transportdepartementet holdt en presentasjon om den danske ”aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik”. Winterberg presenterte avtalen som ett av to store forlik i samferdselspolitikken i Danmark. Avtalen gir 1 mrd kroner årlig til takstnedsættelser og investeringer. Dette blir organisert gjennom frivillige avtaler med de lokale kollektivselskapene i regionene og med DSB for jernbanen. Man har valgt en modell hvor en bruker det meste av pengene i periodene mellom rushtidene og på et ungdomskort. Investeringsmidlene går i hovedsak til elektrisk materiell på jernbanen, støtte til bygging av lettbaner i de mindre byene og økt frekvens på metroen i København.

Spesialrådgiver i Samferdselsdepartementet Pål Tore Berg presenterte ”utfordringer og problemstillinger i Kollektivtransportprosjektet”. Prosjektets rapport vil først foreligge etter at NTP er vedtatt, da det er opp til politikerne å prioritere. Berg pekte på at hovedutfordringen er befolkningsveksten i de store byene og behov for mobilitet i distriktene. En annen utfordring er manglende koordinering av virkemidler og suboptimering. Han trakk blant annet fram eksempler fra helsesektorens transporter. Ytterligere en utfordring er barrierer til systemet. Han trakk fram eksempler fra Tyskland som relevante.

Arbeidsseminaret ble avsluttet med en Paneldiskusjon hvor Berg, Ose og Svendsen satt i panelet og forskningsleder Aud Tennøy fungerte som ordstyrer.

2 Medlemmer

I 2012 var følgende aktører medlem av Kollektivtransportforum:

- Agder Kollektivtrafikk
- Akershus fylkeskommune
- Aust-Agder fylkeskommune
- Buskerud fylkeskommune/Buskerud Kollektivtrafikk
- Finnmark fylkeskommune
- Hedmark fylkeskommune
- Hordaland fylkeskommune
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Nord-Trøndelag fylkeskommune
- Oppland fylkeskommune
- Rogaland fylkeskommune
- Kolumbus FKF
- Kollektivtransportproduksjon AS
- NHO Transport
- Ruter AS
- Samferdselsdepartementet
- Sogn og Fjordane fylkeskommune
- Sør-Trøndelag fylkeskommune
- Statens vegvesen/Vegdirektoratet og fem regioner
- Telemark fylkeskommune
- Vest-Agder fylkeskommune
- Vestviken kollektivtrafikk

3 Økonomi

Medlemsavgiften er beholdt på 21.000 kroner pr år. Inntektene til forumet var 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.). Deltakelse på arbeidsseminarer er kun for medlemmer og dekkes av medlemsavgiften. I tillegg betaler medlemmene for studieturen og årskonferansen.

4 Prosjektleder

Prosjektledere for Kollektivtransportforum på TØI i 2012 har vært Tanja Loftsgarden og Julie Runde Krogstad. Julie overtok som prosjektleder i juni 2012, og vil være kontaktperson for forumet også i 2013 (e-post: 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, tlf.: 48 03 08 32)

5 Årets TØI-rapporter om kollektivtransport

Forfatter	Tittel	Publ.nummer
Jørgen Aarhaug, Beate Elvebakk	Universell utforming virker - evaluering av tiltak i kollektivtrafikken	1235/2012
Silvia J. Olsen, Julie Runde Krogstad, Jørgen Aarhaug	Herre i eige hus? Evaluering av kollektivtrafikken i Telemark	1234/2012
Julie Runde Krogstad, Nils Fearnley, Kjersti Visnes Øksenholt, Jørgen Aarhaug, Gisle Solvoll, Thor-Erik Sandberg Hanssen	Nasjonalt takstsystem: Kan stykkevis og delt - bli helt?	1233/2012
Jørgen Aarhaug, Julie Runde Krogstad, Kåre H. Skollerud	Drosjer i Trondheim - konkurranse på like vilkår?	1207/2012
Jørgen Aarhaug, Nils Fearnley	Hva skjer med ekspressbussene?	1200/2012
Jørgen Aarhaug, Per Frøyland, Sari Wallberg	Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi	1197/2012