



KOLLEKTIVFORUM

ÅRSRAPPORT 2015

Om Kollektivforum

TØIs Kollektivforum er en møteplass for bedrifter og organisasjoner som driver med kollektivtransport. Ved å være medlem i Kollektivforum støtter din organisasjon et nettverk hvor fagpersoner fra forskning, myndigheter og næringsliv får mulighet til å utveksle kunnskap og ideer på tvers av organisasjonsgrenser.

Forumet gir mulighet for faglig utvikling, tilgang til ny kunnskap om kollektivtransport i Norge og Europa, og deltagelse på arrangementer. Vi arrangerer årlig en konferanse, to arbeidsseminarer og en studietur. Som en hovedregel er studieturen forbeholdt medlemmene, mens de andre arrangementene også er åpne for andre. Fagstoff, presentasjoner fra arrangementene, referater og årsrapporter legges kontinuerlig ut på Forumets hjemmesider, kollektivforum.no. Medlemmene har også tilgang på et lukket område på TØIs hjemmesider, hvor man kan finne fagstoff og presentasjoner som har blitt tatt opp i Forumet i perioden fra 2006 til 2015.

TØIs Kollektivforum ble stiftet i 1999 for å etablere et møtested for kollektivtransport. Det er avdeling for Mobilitet og Organisering ved Transportøkonomisk institutt som driver forumet. En styringsgruppe med representanter fra Ruter, Vegdirektoratet og Vest-Agder fylkeskommune gir innspill til faglige aktiviteter og hvordan forumet skal videreutvikles. I tillegg har hver medlemsorganisasjon en kontaktperson for Forumet, som fungerer som en referansegruppe.

Kollektivforum er organisert som et spleiselag. Hver medlemsorganisasjon betaler en årlig medlemsavgift på 21 000 kroner. Statens vegvesen har et kollektivt medlemskap betalt av Vegdirektoratet som betaler en sum tilsvarende årsavgiften for seks organisasjoner (Vegdirektoratet samt fem regioner). Forumet finansieres kun av årsavgiften, som er viktig for at forumet kan eksistere. I tillegg dekkes enkelte av arrangementene av en deltagelsesavgift, som for medlemmene er basert på selvkost.

Medlemmer i 2015

I 2015 var til sammen 20 organisasjoner medlem i Kollektivforum.

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

I 2015 har styringsgruppen bestått av Kjersti Midttun fra Ruter, Per Frøyland og Malin Bismo Lerudsmoen fra Vegdirektoratet og Egil Strømme fra Vest-Agder fylkeskommune.

Økonomi og administrasjon

Kollektivforum er organisert som et spleiselag hvor hver medlemsorganisasjon betaler en medlemsavgift på 21 000 kroner årlig. Statens vegvesen har et kollektivt medlemskap betalt av Vegdirektoratet som betaler en sum tilsvarende årsavgiften for seks organisasjoner (Vegdirektoratet samt fem regioner). I tillegg blir deler av utgiftene knyttet til arrangementene årskonferansen og studieturen dekket gjennom egenandeler.

Den økonomiske rammen for å administrere Forumet i 2015 var på 525 000 kroner. Dette dekker tiden som går til planlegging og gjennomføring av arrangementene, dokumentasjon av aktivitetene gjennom referater, drift av Kollektivforums hjemmeside, samt kjøp av tjenester til arrangementene (innleide forelesere, bevertning på arbeidsseminarer m.v.).

I 2015 er det i tillegg brukt ressurser på å utarbeide en ny logo for Kollektivforum, samt å etablere en ny offentlig nettside kollektivforum.no som skal erstatte den tidligere interne medlemsiden. Dette betyr at alt materialet fra Forumet i 2016 vil være offentlig tilgjengelig, og at medlemmene ikke trenger passord for å nyttiggjøre seg av dette.

Prosjektleder for Kollektivforum på TØI i 2015 har vært Julie Runde Krogstad. I tillegg har Tineke de Jong, Eva-Gurine Skartland og Tanu Priya Uteng bidratt i prosjektet. Tineke de Jong har hatt et spesielt ansvar for studieturen og arbeidsseminaret i desember.



OVERSIKT OVER ARRANGEMENTER I 2015

Arrangementer i 2015

Nedenfor følger en oppsummering av Kollektivforums arrangementer i 2015. Programmer, presentasjoner og annen informasjon finnes på Kollektivforums nettside kollektivforum.no.

Årskonferansen 2015

Kollektivforums årskonferanse ble arrangert mandag 2. og tirsdag 3. februar på Oslo Kongressenter. Rundt 70 deltakere hadde funnet veien til konferansen, som tok opp temaer knyttet til reisevaner, samkjøring, byplanlegging, bussløsninger og innfartsparkering. Mandag kveld ble avsluttet med guidet befaring og middag i Nydalen, hvor deltakerne fikk oppleve byutviklingen i praksis. Nedenfor følger en kort oppsummering av innleggene som ble presentert. Presentasjonene i sin helhet finner du på Kollektivforums nettside.

Konferansens første dag

Forskningsleder på TØI Aud Tennøy var dagens møteleder, og ønsket deltagerne velkommen til konferansen.

Statssekretær John-Ragnar Aarset åpnet konferansen med et innlegg om hvordan regjeringen vil nå klimaforlikets målsetting. Kollektivtransport skal være et aktivt valg, som ikke skal tas ut fra pekefinger og moralisme. Flere opplever et svært godt kollektivtilbud, og regjeringen ønsker å sette inn ressursene i de største byene. Et nytt krav til bymiljøavtalene, som skal organiseres etter Oslopakke 3-modellen, er at arealutvikling skal være en del av avtalen. I 2015 vil en liten del av etterslepet på jernbanen tas igjen. Når forslaget om reformering av jernbanen legges frem, vil konkurranseutsetting være en del av svaret, men det vil ikke være svaret på alt. Samspill mellom kollektivtransport og jernbane vil være sentralt.

Forskningsleder Randi Hjorthol presenterte ferske tall fra den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen (RVU). Datainnsamlingen begynte i juli 2013 og ble avsluttet i oktober 2014. Generelt ser vi at andel kollektivreiser av daglige reiser har holdt seg stabilt på 10 prosent (samme som for undersøkelsen i 2009), men flere i dag opplever tilbudet som svært godt. Kollektivandelen på daglige reiser er høyest i Oslo (26 prosent), og noe lavere i de andre store byene som Bergen (16 prosent), Trondheim (12 prosent) og Stavanger (10 prosent). Det er ennå ikke gjort analyser av tilleggsutvalgene, slik at mer konkrete resultater kommer etter hvert. Nøkkeltallrapporten kan hentes på TØIs nettsider (TØI-rapport 1383/2014).

Seniorforsker Tanu Priya Uteng skulle holde neste innlegget 'Hvem er morgendagens kollektivtrafikanter?'. Dessverre ble hun forhindret grunnet sykdom. Prosjektet er gjort på

oppdrag fra Samferdselsdepartementet, med mål om å skaffe til veie ny kunnskap om hvem morgendagens kollektivtrafikanter er, hvordan de vil reise og hvilke krav dette vil stille til fremtidens kollektivtransport. Den overordnede tidshorizonten for prosjektet har vært 2050, med ambisjon om å analysere endringer innenfor sentrale byregioner i Norge. Metoden som er brukt er blant annet delfi-undersøkelser (survey med eksperter). Resultatene fra denne undersøkelsen brukes deretter i en ATP-modell som beregner alternative utviklingsbaner innenfor ulike norske byregioner. Rapporten finnes på TØIs nettsider (TØI-rapport 1397/2015).

Neste tema på programmet var samkjøring. Nicolay Schweigaard fra GoMore innledet om deres samkjøringsportal, transportens svar på 'AirBnB'. Forskjellen på GoMore og andre aktører som driver pirattaxivirksomhet (som Haxi og Uber), er at GoMore skal være et alternativ til kollektivtransport og ikke til bil. Med GoMore er det meningen at bilister som uansett skal fra A til B tar på andre passasjerer og deler kostnadene for turen (GoMore tar 9 prosent av totalbeløpet). I Norge er dette foreløpig nytt, og det krever en holdningsendring i befolkningen for å øke antall brukere. Samkjøring kan bidra til å utnytte den kapasiteten som allerede finnes på vegen i dag (i gjennomsnitt er det 1,15 personer i hver bil). Dagens lovgivning skaper imidlertid utfordringer i forhold til om samkjøring er lovlig (jfr. det å motta vederlag er forbudt).

Atle Hagtun i Norges Taxiforbund fulgte opp med et innlegg om taxibransjens syn på saken. Han var klar på at taxi er kollektivtrafikk og at det er transport som er tjenesten, ikke appen. Når man skal ha drosjekjøring som yrke og ikke hobby, er det en rekke krav som må følges (miljøkrav, taksameterforskrift, kjøreplikt, utdanning av sjåfører etc.). Hagtun poengterte at drosjene gjør et viktig samfunnsoppdrag og er stolte yrkesutøvere. Kjøreplikten som drosjene har i dag gjør at det er drosjedekning også i utkantstrøk. Drosjene kan ikke bare ta de lønnsomme turene slik piratvirksomheten gjør. Han mente derfor at det er lett å skille mellom piratvirksomhet som Haxi, Uber og samkjøring. Samkjøring er noe annet og bør derfor være lovlig.

Seniorforsker ved TØI Jørgen Aarhaug poengterte hvordan løyvepliktig transport defineres i lovteksten og at denne definisjonen er problematisk for samkjøring. Kjøring mot vederlag er forbudt, med noen få unntak, dersom den som gjennomfører denne transporten ikke har relevant løyve. Dette burde nyanseres ved at man setter en øvre grense for hvor mye det er lov til å ta betalt for en tjeneste. GoMore har foreløpig ikke noe tak på prisen man kan ta, men de ønsker nå å innføre en veiledende pris. Hovedutfordringen med dagens lovverk er imidlertid at reglene ikke håndheves. Det har over tid blitt innført strengere krav til kontroll på de lovlige aktørene, noe som øker deres kostnader, samtidig slås det i liten grad ned på åpenlys piratvirksomhet.

Neste post på programmet var byutvikling og kollektivtransport. Professor på Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet (NMBU) Petter Næss oppsummerte forskningen som er gjort på

sammenhengen mellom arealutvikling og kollektivtransport. Vi ønsker at flere skal reise kollektivt for å fremme bærekraftig mobilitet. Han poengterte at en by må være av en viss størrelse for å få et godt kollektivtilbud. Man skal ikke undervurdere gange og sykkel for mindre byer (de korte avstanders by). For å få flere over på kollektivt bør arbeidsplasser som har mange besøkende og arbeidende plasseres sentralt i byen, mens mer industripregete arbeidsplasser bør lokaliseres i utkanten. Tett boligutbygging nær kollektivknutepunkter i forstedene fremmer bruk av kollektivtransport. Boligløkalisering sentralt i byen gir ikke nødvendigvis høy kollektivbruk (men desto flere syklende og gående, som er det beste fra et klimaperspektiv). Høy veg- og parkeringskapasitet, gjør at arbeidende i mindre grad reiser kollektivt.

Bianca Maria Hermansen er urban designer (PhD) og daglig leder av Cititek. Hun mener at fokus på levskraft er viktig når man utvikler byen, fordi det handler om menneskets livsstil her og nå som et lokalt anliggende. Byen må utvikles ut fra hvordan brukerne opplever og opererer i nærmiljøet. 'Jaywalking' er naturlig menneskelig atferd, altså hvordan mennesker beveger seg i miljøet (for eksempel å ta snarveier). Det kan være et tegn på dårlig planlegging dersom folk beveger seg utenfor gangstiene for å komme frem. Hun viser til Times Square i New York, hvor man gjorde store arealer fri for biler: Bilene kom raskere frem, flere gikk, det var færre ulykker og økt verdistigning på eiendommene. Det er viktig å planlegge for flertallet, og ha en utforming som oppfordrer til atferdsendring. I 2002 klarte man å gjøre Nørrebrogate om til en sykkelgate ved å fjerne parkeringen, selv om butikkeiere var skeptiske, gjennom å kalle det hele for et eksperiment. I dag er det verdens travleste sykkelrute.

Nydalen har vært et vellykket byutviklingsprosjekt i Oslo. Christian Joys har vært med på utviklingen siden 1990-tallet, og ga oss et innblikk i prosessen. Visjonen var å bygge en by i byen, men den var planlagt uten T-bane. Elven ble gjenåpnet og bygninger restaurert, og man sikret gjenværende kontantstrøm ved å lage leiekontrakter med eksisterende industri, og leie ut ledige og nye bygg. T-baneringen ble bygget på begynnelsen av 2000-tallet, og det var ikke gitt, for motstanderne var mange (både blant forskere og fra statlig hold). Investeringen har imidlertid bidratt til at antall arbeidsreiser med kollektivtransport til Nydalen er doblet. De nye leilighetene som ble bygd fikk fjernvarme slik at overskuddsenergi fra et bygg kunne brukes i et annet bygg (hadde ikke vært mulig uten offentlige tilskudd). Med Christian som guide, fulgte konferansedeltagerne med opp i Nydalen for en befaring før middagen.

Konferansens andre dag

Forsker Njål Nore var møteleder for konferansens andre dag, som ble innledet av et morgenkåseri fra Andreas Hompland, norsk samfunnsdebattant. Kåseriet i sin helhet er tilgjengelig på Kollektivforums nettside.

Neste tema på programmet var kollektivtransportens infrastruktur. Tore Jensen fra Rogaland fylkeskommune er prosjektleder for superbussvegen i Rogaland og delte sine erfaringer med oss. I dag er kollektivandelen i Rogaland på 6 prosent. En utfordring er Forus (en bilbasert næringspark) som nå har flere arbeidsplasser enn Stavanger og Sandnes sentrum, og som gir mer kø ut av byen enn inn i byen. Rogalandsprosjektet er et av de største bussvegprosjektene i Europa, og man legger opp til mulig konvertering til bybane. Man har valgt en midtstilt løsning hvor buss går gjennom rundkjøringer. Over halvparten av strekningene får 16 avganger i timen når bussvegen står ferdig i 2021. Infrastrukturen vil tas i bruk etter hvert som den blir ferdig (de første 6 km er alt åpnet). Det er masse utbyggingsplaner langs bussveien, og det er forventet at prosjektet har en arealstrukturerende effekt.

Utviklingsdirektør i Ruter, Hanne Bertnes Norli, ga et innblikk i hvordan Ruter tenker om rolledelingen mellom transportmidlene i fremtida. Ruter har de siste årene hatt en enorm vekst i kollektivtransporten med økte markedsandeler, og høy kundetilfredshet. På grunn av den sterke befolkningsveksten i Oslo sentrum siden 2005, har trikken fått servert markedet på et fat, da det har vært økte kollektivandeler selv om tilbudet ikke har endret seg. Fremover ser Ruter for seg at andelen som går og sykler på korte reiser øker, mens det er nødvendig å forsterke T-banenettet med mating fra busser inn mot knutepunkter i sentrum. Ruter ønsker også å utvide sitt virkeområde mot mobilitet, og ikke kun kollektivtransport. For eksempel kan man tenke seg mobilitetsapper som både kan brukes mot bysykkel, kollektivtransport og bildeling.

Siste tema på dagens program var innfartsparkering. Forsker på TØI Petter Christiansen fortalte om hva som kjennetegner brukere av innfartsparkering, basert på data fra et Transnovaprojekt om innfartsparkering. Prosjektet har gitt unike data fra nummerskiltregistrering på innfartsparkeringsplasser (inkludert registrering om barnesete i bilen) som ble koblet til adresser (9000). I tillegg ble det gjennomført spørreundersøkelse på 23 ulike steder. Halvparten av de som innfartsparkerer, er bosatt i mindre enn tre kilometers luftlinje fra parkeringsplassen, og et flertall av disse har barnesete i bilen. De som innfartsparkerer skal oftest til sentrum og har dårlige parkeringsforhold ved sin arbeidsplass. I tillegg er mye kø og restriksjoner på bilbruk, årsaker til at de reisende ikke tar bil hele veien. Avgift på innfartsparkering er, ikke overraskende, meget upopulært blant brukere av innfartsparkering. Rapporten finnes på TØIs hjemmesider (1367/2014).

Seniorforsker på TØI Jan Usterud Hanssen, fortalte videre om hvordan innfartsparkering bør tilrettelegges dersom det skal gi reduserte utslipp. Han poengterer at en vanlig begrunnelse for utbygging av innfartsparkering er at etterspørselen er større enn tilbudet, men det har sjelden vært gode beslutningsgrunnlag. I Transnovaprojektet ble 12 case analysert mer detaljert. Det finnes ikke noe entydig svar på når innfartsparkering gir miljøeffekt, men det er viktig å gi tilbudet tidlig i reisen, og den kollektive delen bør være lang. En utfordring er også når

innfartsparkering på mindre tettsteder (som Drammen) skal avlaste biltrafikken til større byer (som Oslo). Det kan ofte lønne seg å iverksette andre tiltak enn å utvide innfartsparkeringstilbudet (bedre mulighetene for sykkel og gåing, styrke kollektivtilbudet til knutepunkter, anlegge mindre innfartsparkeringsplasser ved kollektivtraseer nær boligområder).

Til sist fikk vi høre om hvordan Hordaland fylkeskommune har arbeidet med innfartsparkering i praksis. Seniorrådgiver Erlend Iversen ga oss innblikk i prosessen med en strategi for innfartsparkering i Hordaland. Han poengterte at brukere av innfartsparkering er dyre kollektivbrukere, og at bilister subsidieres. Over 70 prosent av dem som innfartsparkerer kan bruke buss til p-plassen. Analysen av innfartsparkering i Hordaland viser at det varierer om innfartsparkeringen når de brukerne man ønsker. Noen steder er det en del fremmedparkering, og mange brukere kan gå til stasjonen. Fylkeskommunen ønsker i større grad å etablere store innfartsparkeringsplasser knyttet til kollektiv- og hovedvegnettet i regionen. Brukerbetaling kan være et effektivt tiltak for å nå riktig målgruppe, og man bør etterstrebe flere syklende og gående til stasjonen. Fylkeskommunen bør ha en ledende rolle i etablering av innfartsparkering. Er innfartsparkering et dyrt virkemiddel for å få flere over på kollektivtransport?

Arbeidsseminar om samspillet mellom hurtiggående og fullstoppende linjer

For å kunne tilby et attraktivt reisetilbud må kollektivtransporten struktureres i et nettverk. Nettverket bør inngå i et hierarki som gjør at lange distanser kan gjennomføres uten for mange stopp. Dette må tilpasses arealbruken og de definerte regionale knutepunktene. I utgangspunktet er det tre nivåer som gjelder: Det lokale nivået i byen, det regionale nivået i et større byområde, og et overordnet nivå mellom regioner. I mindre byområder er ofte bare to nivåer relevante. Bakgrunnen for vårens arbeidsseminar var å skape bevissthet om hvilke transportarter og linjer som skal ha hvilken rolle i systemet:

- Funksjonen til en type transportmiddel er veldig forskjellig i ulike byer. For eksempel er jernbanens rolle helt forskjellig i Bergen og Trondheim. I Bergen er jernbanen viktigst fra forstaden (Arna) inn til sentrum, som utgjør 72 prosent av togreisene i Bergensområdet. I Trondheim derimot, går hovedparten (89 prosent) av de lokale togreisene fra omland og ytre omland inn til sentrum.
- Samspill mellom transportarter for å knytte sammen regioner. For eksempel er det viktig å legge til rette for overganger for reisende som krysser fylkesgrenser mot sentrale knutepunkter som for eksempel Gardermoen, Oslo sentrum

- Høy frekvens og hurtiggående linjer som hovedåre. Ulike togruter i Osloområdet er i dag «buntet» sammen i et høyfrekvent 10. min. hurtig tilbud på en 40 km lang strekning mellom Lillestrøm og Asker. Et spørsmål er om det er mulig å få til noe tilsvarende med buss?

Når man skal tenke transport og knutepunkter er lokalisering av bedrifter viktig. Det er ofte konkurranse om bedrifter mellom byene samtidig som det er et ønske om å minimere trafikk. ABC-prinsippet er et kjent planleggingsprinsipp fra Nederland for hvor bedrifter bør ligge: A-bedrifter krever god tilgjengelighet (gående, syklende og kollektivtrafikk), trenger ikke levering av store varer og har mange ansatte. B-bedrifter er en mellomkategori for bedrifter som både trenger relativt god tilgjengelighet for gående, syklende, kollektivpersoner, men som har behov for varelevering og vegtransport, for eksempel IKEA og sykehus. B-bedrifter krever kontinuerlig diskusjon om hvor de bør ligge, fordi kategorien er sammensatt, og fordi byene hele tiden er under utvikling og sentrumskjernen vil være voksende. En C-bedrift kan lokaliseres på steder uten offentlig transport og er typisk industribedrifter uten besøksfunksjon. Det er viktig å være bevisst på hvor C-bedrifter bør ligge, for dersom man klarer å flytte slike bedrifter ut av sentrum vil det frigjøre plass til byutvikling.

Norsk storby: Nettverkstankegang i Oslo og Akershus

Oslo bærer preg av å være en 'småby' med et veldig konsentrert sentrum og mange arbeidsreiser inn mot sentrum, som har en stor konsentrasjon av arbeidsplasser og få boliger. Det er ønskelig å fjerne halvtomme busser gjennom sentrum, kjøre busser fra spredtbygde strøk til knutepunkter, etablere flere knutepunkter, prioritere ikke sentrumsrettede reiser, øke frekvens og øke kapasiteten inn mot sentrum. Det er for trangt til å basere seg på et overflatealternativ med buss, fordi de må kunne kjøre forbi hverandre så de ikke stanger. Trikk har en rolle, men 'på tvers'.

Mellomstor by: Lokaliseringsdebatt og infrastruktur i Kristiansand

Kristiansand er en mellomstor by med 85 000 innbyggere i Kristiansand kommune og 155 000 innbyggere i byregionen. Man ønsker nulltoleranse for forsinkelser, unngå klumping, omgjøre ringruter til pendelruter på grunn av forsinkelser. I Kristiansand har man hatt to hovedutfordringer når det gjelder kollektivtransport: Først utbygging av ny veg. Det er planlagt ny E39 rundt Kristiansand, som det nye vegutbyggingsselskapet skal få ansvaret for. I tillegg er det planlagt en ny «bymotorvei». Planene er ikke spesielt tilrettelagt for buss, med dårlige overganger for fotgjengere til byen. Fylkeskommunen håper å legge inn mer kollektivprioritet i prosjektet og slanke det, da det ikke er behov for to store vegprosjekter i kort avstand til byen. For det andre har fylkeskommunen hatt store utfordringer knyttet til sterke investorer som ønsker å etablere kontorbedrifter og boligområder utenfor kollektivaksen.

Småby: Ekspressbuss som nav i kollektivtilbudet i Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylke har til sammen om lag 260 000 innbyggere og nesten halvparten bor i byene Ørsta/Volda, Ålesund Molde og Kristiansund. Ekspressbussruta Volda – Kristiansund er navet i kollektivsystemet. Flere lokalruter skal knyttes inn mot denne hovedruta. Det har vært et mål at bussen skal kunne nå samme ferje som om man hadde reist med bil, men det stemmer ikke helt nå som vegvesenet har økt frekvensen på ferjene. Man kan bruke samme billett på ekspressbussen og på lokalbussene.

Studietur til den Haag, Rotterdam og Utrecht

Nederland er et tettbefolket land sammenlignet med Norge. Overordnet areal- og transportplanlegging, gode strategier for kollektivtransport på nasjonalt og lokalt nivå samt tilrettelegging for syklister er nødvendig for bærekraftig utvikling av transportsystemet. Flere byer og tettsteder i Norge opplever befolkningsvekst og forhøyet press på kollektivtilbudets kapasitet. Et godt kollektivtilbud er et viktig tiltak for å unngå vekst i biltrafikken og tilrettelegge for en bærekraftig utvikling. Formålet med årets studietur var å se på, erfare og lære om kollektivtransport og transportplanlegging i Nederland.

Tilrettelegging for syklister med brede sykkelveier var dominerende i byene vi besøkte. Noen ganger kunne man som fotgjenger føle seg mindre prioritert. Spesielt i østre del av Utrecht ga de smale gamle gatene grunnlag for konfliktsituasjoner mellom gående og syklende fra tid til annen. I byene var det mange syklister som parkerte syklene sine i gangfeltet og det kunne derfor bli trangt for gående. Sentralstasjonene og mindre stasjoner hadde svært gode parkeringsmuligheter for syklister, her skjedde parkeringen i ordnede former. De større stasjonene ga muligheter for sykkelparkering innendørs og man kunne velge plasser med vakt mot betaling. Det er imponerende å se hvordan man har tilrettelagt for sykling i byene.

Det er tydelig at tilrettelegging for syklister og kollektivreisende, og samspillet mellom disse transportformene er viktig for å imøtekomme transportbehovet i nederlandske byer. På gatenivå er kollektivtrafikken og syklister i stor grad separert med egne traseer, men på et overordnet nivå er det tilrettelagt for et samspill dem imellom. På den måten kan reisende planlegge fra dør til før fremfor fra stasjon til stasjon. Egne bussveier ledet bussene utenom køene og trikkene hadde på de strekningene vi kjørte i stor grad egne traseer hvor privatbiler ikke var tillatt. På stasjonsområdene var det lagt til rette for et forutsigbart system for hvordan man skulle komme seg på tog, trikk, bane, lettbane og busstransport. Igjen kan vi se at transportmidlene på gatenivå går i separerte traseer for å unngå hindringer, men at de møtes på knutepunktstasjoner. Dette gjør at de reisende lett kan bytte transportmidler.

Et mer utfyllende referat fra studieturen finnes på Kollektivforums nettsider.

Arbeidsseminar om kollektivtransport og sykkel

Etter en lærerik studietur til Nederland var temaet for høstens arbeidsseminar samordning mellom sykkel og kollektivtransport. Seminaret hadde tittelen: Kollektivtransport og sykkel-samarbeid eller konkurranse?

Ronald Kager fra Universitetet i Amsterdam viste ut fra sine studier at sykkel og kollektivtransport ikke bør være i konkurranse med hverandre, men at de tvert imot kan hjelpe hverandre frem. Transportmidlene alene har sine begrensinger. Det er begrenset hvor langt hverdagssyklisten er villig til å sykle, i gjennomsnitt om lag fem kilometer. Samtidig er fem kilometer for langt til fots. Det betyr at stasjonsområder som tilrettelegger for syklister får flere potensielle tilreisende til stasjonsområdet. Kombinasjonen av sykkel og kollektivtransport gir en større aksjonsradius enn dersom man kun benytter sykkel eller kollektivtransport. Flere stasjonsområder innenfor fem kilometers radius fra utgangspunktet vil i tillegg gi tilgang på flere reisealternativer. Denne friheten og muligheten til å reise fra dør til dør innebærer at sykkel og kollektivtransport til sammen blir et mer attraktivt og konkurransedyktig alternativ til bilen. Derfor må det tilrettelegges for *sømløse* overganger mellom kollektivtransport og sykkel.

Hanne Beate Sundfør fra TØI har undersøkt muligheten for å tilrettelegge for bysykkel på Ås stasjon, for å lette reisen til universitetet på Ås (NMBU). Fordi dette er et ruralt område hvor de fleste vil sykle frem og tilbake til universitetet, kan 'bygdebike' ha andre utfordringer og kreve andre løsninger enn et vanlig bysykkelsystem. I prosjektet ble det gjennomført en spørreundersøkelse for å undersøke hvordan studenter og ansatte ved universitetet i Ås stilte seg til et bysykkelalternativ ved Ås stasjon. Halvparten av respondentene var interesserte i dette, topendlere var mer interesserte enn bilister. Dersom det kostet 200 kroner for å bruke ordningen en sesong, mente hele 72% at det å benytte seg av tilbudet var svært aktuelt.

Nils Fearnley har forsket på samfunnsøkonomisk nytte av enkle kollektivtiltak som sykkelparkeringstiltak. Netto nytte avhenger av forutsetninger om kostnader, levetid og brukernytte, og vi kan anta at samfunnsnyttene er stor. Tidlig i 2016 kommer det et nytt web-verktøy på TØIs nettsider for å kunne gjøre forenklede analyser av sykkeltiltak. Foreløpig kan egne beregninger gjøres i et regneark som finnes via følgende lenke: www.toi.no/article29858-8.html.

Trude Flatheim fra Ruter mente at sykkel i rurale områder kan være en faktor som øker andelen kollektivreisende og at sykkel i større byer kan ha en avlastende effekt på kollektivsystemet. Det å tilrettelegge for kombinasjonsreiser er positivt, men for å få til gode løsninger påpekte hun at det er nødvendig å gjøre seg noen tanker om ansvarsområder og

investeringer fra ulike aktører innenfor kollektivtransporten. Dette ble nevnt av flere. Samtidig er det nødvendig å bruke midler på informasjon og kampanjer, samt tilrettelegge for brukere med fysiske tiltak som sykkelparkering. Andre aktuelle tiltak som ble nevnt av Flatheim er å integrere sykkelen i reiseplanleggeren og legge til rette for et forutsigbart og brukervennlig system som gjør det mer aktuelt for reisende å bruke sykler og bysykler.

Det ble presentert to norske case om kollektivtransport og sykkel. Ellen Haug fra Rom Eiendom fortalte om knutepunktutvikling på Oslo S. Hun viste eksempler fra dagens situasjon for syklistene ved Oslo S, og hvordan det er planlagt fremover. Heller ikke den foreliggende sykkelplanen har helt gode løsninger for sykkelen. Hilde Andersen fra Telemark fylkeskommune fortalte om situasjonen i Grenland og hvordan de arbeider med utvikling av kollektivknutepunkt i Skien.

Sefrid Jakobsen fra Jernbaneverket delte sine erfaringer med etablering av sykkelhoteller på stasjonsområder. Finansieringen av hotellene skjer som regel gjennom spleiselag mellom Jernbaneverket og lokale myndigheter. Det foreligger konkrete planer om sykkelhoteller i Asker, Lillestrøm, Holmestrand, Ski og Bergen de neste årene, samtidig som det er forslag om åtte andre sykkelhoteller på Østlandsområdet i Jernbaneverkets strategi. Til nå har de fleste kunder vært fornøyde med sykkelhotellene, selv om det tar noe tid før de begynner å ta i bruk nye tilbud. Sykkelhotellene er kameraovervåket og politiet har tatt tyverier seriøst når dette har skjedd. Å parkere i sykkelhotellene koster 50 kroner i måneden. I tillegg til sykkelparkering er det viktig med god infrastruktur for sykkel inn mot stasjonsområder.

Årsrapporten er ført i pennen av Julie Runde Krogstad, som er prosjektleder for Kollektivforum. Den er basert på referater fra arrangementene i Kollektivforum hvor også andre TØI-forskere har vært bidragsyttere.