



KOLLEKTIVFORUM

ÅRSRAPPORT 2016

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 2016.

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 delttagelsesavgift, som for medlemmene er basert på selvkost.

Medlemmer i 2016

I 2016 var til sammen 20 organisasjoner medlem i Kollektivforum.

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

I 2016 har styringsgruppen bestått av Kjersti Midttun fra Ruter, Silje Hjelle Strand 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 2016 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.).

Prosjektleder for Kollektivforum på TØI i 2016 har vært Julie Runde Krogstad (til og med mars) og deretter Kjersti Visnes Øksenholt. I tillegg har Anders Tønnesen, Eva-Gurine Skartland, Oddrun Helen Hagen og Tanu Priya Uteng bidratt i prosjektet. Eva-Gurine Skartland har hatt et spesielt ansvar for studieturen, og Anders Tønnesen har vært med på planleggingen av arbeidsseminarene.



OVERSIKT OVER ARRANGEMENTER I 2016

Arrangementer i 2016

Nedenfor følger en oppsummering av Kollektivforums arrangementer i 2016. Programmer, presentasjoner og annen informasjon finnes på Kollektivforums nettside kollektivforum.no.

Årskonferansen 2015

Kollektivforums årskonferanse ble arrangert mandag 1. og tirsdag 2. februar på Oslo Kongressenter. Nesten 90 deltagere hadde funnet veien til konferansen, med hovedtema samspill og effektivitet i transportsystemet. Konferansen tok blant annet opp temaer knyttet til forenkling av linjenettet, knutepunktutvikling, utvikling av kollektivtilbudet og areal og transport. Mandag kveld ble avsluttet med guidet befarings i Dronning Eufemias gate, hvor deltagerne fikk oppleve utfordringene i praksis. Nedenfor følger en kort oppsummering av innleggene som ble presentert på konferansen. Presentasjonene i sin helhet finner du på Kollektivforums nettside.

Kollektivtransporten i Norge bør planlegges ut fra strategiske planer for hele transportnettet, i stedet for at planer for kollektivtransport og veg utarbeides separat. Kollektivtransport og veg må sees i sammenheng. Det poengterte den tyske kollektiveksperten Axel Kühn i sitt foredrag på Kollektivforums årskonferanse i begynnelsen av februar.

Konferansens første dag

Forskere Julie Runde Krogstad var dagens møteleder. Direktør Gunnar Lindberg ønsket deltagerne velkommen til konferansen.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen åpnet konferansen med et innlegg om regjeringens satsning på kollektivtransport. Kollektive reisemidler i og rundt de store byene skal bli mer attraktivt. Midler til belønningsordningen er økt, til 1 380 mill kroner, 40 % mer enn opprinnelig planlagt i NTP. Satsingen skal være 50/50 stat og kommune. Økt frekvens og kortere reisetid, skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. 300 mill er foreslått som mulige statlige bidrag til bymiljøavtaler, for å ytterligere bidra til fortgang i kollektivsatsingen. Barcode er en suksess fordi mange kan reise kollektivt. Det bør bygges effektivt rundt kollektivknutepunkt langs InterCity-triangelet, også kan man bygge det 'koselige' litt utenfor de helt sentrale områdene – også i mindre byer. I satsingen på sykkel er ikke suksesskriteriet antall km bygd sykkelvei, eller antall millioner i bevilgning. Suksesskriteriet er hvor mange flere du får til å velge sykkel som transportmiddel. Det investeres mer penger enn noen gang på jernbane, og det er viktig og riktig. Både penger til nybygging, og til vedlikehold og fornying. En funksjonell, pålitelig og rask

jernbane rundt byene er viktigst. God forutsigbarhet er viktig for pendlere, men også for godstransportører. Det vil øke attraktivitet for transport av både personer og gods på jernbane. Når det gjelder UU, så mener samferdselsministeren at det er bedre å oppgradere 10 stasjoner slik at de er 'gode nok' for 95 % av funksjonshemmede, i stedet for 2 stasjoner som treffer 100 %. Så er det viktig å vise at en forbedring nå ikke ødelegger for den perfekte stasjon i fremtiden. Litt mer fleksibilitet i gjennomføring for bedre resultat raskere er viktig. Kommunene bør få kunne bestemme sine egne tiltak mot lokal luftforurensning, og ikke at disse tres ned over hodene deres. Men at det må tiltak til er klart. I fremtiden vil miljøvennlige biler og google-biler være mer utbredt, og bidra til mer miljøvennlig transport og bedre utnyttelse av bilparkene. Men det fjerner ikke problemet med bilens arealbruk i sentrale områder, så slike løsninger vil fungere best i byenes omland og som tilbringertransport til kollektivnettet. I spørsmålsrunden kom kapasitet i tog tunnelen under Oslo opp. I dag er det 2 min sikkerhetsmargin mellom hvert tog. Men får man teknologi som får opp sikkerhetsmarginen, så kan tiden mellom hvert tog redusere. Eksempelvis vil 1 min mellom hvert tog doble kapasiteten i tunnelen, og 30 sek vil firedoble kapasiteten. Men man vil fortsatt ha et problem hvis for eksempel et tog havarerer.

Første tema for dagen var hvordan man kan få best mulig kollektivtransport for pengene.

Axel Kühn er uavhengig konsulent fra Karlsruhe i Tyskland, og har arbeidet med kollektivtransport i Belgia, Canada, Danmark, Nederland, Norge, Spania og Storbritannia. Han har arbeidet mye med trikk og bybane, men også tog og buss. Oslo har like stor 'input' i kollektivtransport, men kun en tredjedel 'output' av Zürich (som har omtrent samme input). Tetthet er en viktig faktor for hvor effektiv transportsystemet er – dess tettere, dess mer effektivt. For å oppnå nullvekstmålet, må eksempelvis Nord-Jæren øke antall reisende med 111 % frem til 2030. I Tyskland er det mange pendlere i morgenrushet, mens ettermiddagsrushet er mer spredt. De reisende i rush består av mange andre typer reiser enn kun arbeidsreiser. 'Det finnes ikke dårlige kollektivtransportmidler, kun feil måter å bruke eller koble dem på'. I Bilbao bidro 5 km med trikk til å linke metro, Guggenheim-museet, fotballstadion og togtilbudet fra forstedene på en ny måte. Kollektivtransportlinjene må kobles med hverandre, og til viktige destinasjoner i byen. Linjer som ikke er fullstendig 'rette', kan likevel være viktig og riktig for å koble kollektivtransporten til viktig målpunkt. I Zürich har man sanntidsinformasjon, samt informasjon som viser overgangsmuligheter og sannsynligheten for å rekke avgangen (om man har knapp tid). Det vil også være en avveining om man skal lokalisere plattform på riktig sted i bystrukturen rett ved viktig målpunkt, eller om man må lokalisere det på teknisk riktig sted. Sistnevnte er kanskje ikke et like godt alternativ hvis målpunktet er en viktig destinasjon.

Deretter pratet Halvor Jutulstad fra Ruter om hvorfor det er så vanskelig å legge ned holdeplasser. Sammenhengen mellom holdeplassavstand og reisehastigheten på kollektivtransporten er godt dokumentert. Lengre holdeplassavstand øker gjennomsnittlig

hastighet på transportmiddelet. Det er en viktig balansegang mellom holdeplassavstand og kundenes gangvei til holdeplass. Ruter mener at 600m er en fornuftig holdeplassavstand i by. Statens Vegvesen anbefaler i kollektivhåndboka en holdeplassavstand på 500-800 meter på stamlinjer. Kort holdeplassavstand har mest betydning for korte reiser. Det er derfor et spørsmål om de korte reisene kan tas med gange og sykkel i stedet. Det er en avveining mellom kort holdeplassavstand for å gi alle et tilbud, og lang holdeplassavstand for et mer effektivt tilbud og flere reisende. Det vil alltid oppleves negativt for brukerne av den holdeplassen som legges ned, men for majoriteten kan tilbudet bli mer attraktivt. I sentrale områder er 'omlandet' til holdeplassen mye større enn i mindre sentral områder, fordi det ofte finnes snarveier og tråkk fremfor private hager som stenger for. Om en holdeplass skal legges ned er avhengig av antall påstigninger, hvor mange som allerede er på bussen og får tidsgevinsten, om holdeplassen betjener et viktig målpunkt, samt topografi og andre spesielle forhold i området.

Geir Hestetræet fra Oppland fylkeskommune avsluttet dette temaet med å diskutere hva som er gevinsten av samordning av pasient- og kollektivtransport. I Oppland har alle pasienter til/fra spesialisthelsetjenesten reiser gratis med buss. Det er ingen bestilling, rekvisisjon, eller egenandel. Pasienten viser frem innkallingen til sjåføren og kan gå om bord. Antall reiser som refunderes har sunket jevnt og trutt siden 2011. Denne reduksjonen er mye sterkere enn ellers i landet. I Hedmark er gjennomsnittlig pasientreise 20-30km, i Oppland er den 60-75km på grunn av mange dalstrøk. Dette fører også til at reisestrømmen i Oppland i større grad følger rush pga. det reduserte tilbudet til slike strøk. Både Sykehuset Innlandet, Hedmark trafikk, Opplandstrafikk og HELFO sparer kostnader på denne løsningen. Minsteavstanden fra behandler på 3km er opphørt, alle reiser gratis uavhengig av avstand mellom hjem og behandler. I ny forskrift foreslås det en fast sats på km, uavhengig av transportmiddel. Da vil kollektivtransport ofte være mer attraktivt enn bil. Videre bryter gratis buss med likebehandlingsprinsippet i lovverket. Det er også noen utfordringer med dette tilbudet, slik som dialogen mellom SI og HELFO og hvordan man skal løse problemstillinger knyttet til egenandeler, frikort og hvem som betaler hva.

Neste tema på programmet var hvordan et forenklet kollektivtilbud kan gi vekst.

Gustav Nielsen forteller om omleggingen av kollektivtilbudet i Bodø. Universitet i Bodø ligger 10 km utenfor sentrum. Bodø tettsted har 40 000 innbyggere, pluss at det finnes to tettstedssatelitter – Løpsmarka og Løding (Tverlandet). 95 % av kommunens 50 000 innbyggere bor i disse tre tettstedene. Bodø er interessant i det at flyplassen ligger nærmere sentrum enn kjøpesenteret. I 2008 satte man i gang arbeidet med en kollektivplan, som ble vedtatt i 2011. Halvannet år etter vedtak, i 2012, ble et nytt bybussnett startet opp. Dette er et godt eksempel på at ting kan gå raskt når man bestemmer seg for noe. Rutetilbudet gikk fra 14 bybusslinjer og 6 regionlinjer, til 4 bybusslinjer og 4 regionlinjer. Alle linjer pendler nå gjennom sentrum.

Informasjonen er forenklet. Rutekartet er lett å forstå og navigere, det samme er ruteinformasjonen som henger på hver holdeplass. Holdeplasser og linjer er blitt mer synlig, også for bilister som kjører forbi. Endringene ble markedsført. I sentrum ble det opprettet gateterminal i bilfrie gater, og busstorvet kunne legges ned. Antall reiser med bybussen har steget med 30 %, ikke medregnet skolereisende. Produksjonen ble også mer effektivisert. Innføring av bompengavgiften bidro også til å øke antall reiser, på bekostning av bilreiser. Ikke alle virkemidler er tatt i bruk, slik som prioritering av busser på vei. Viktige lærdommer er: det er ikke enkelt å gjøre det enkelt; sjåførenes behov MÅ ivaretas; og gangforbindelser må være gode. Konklusjoner er at enkelt og synlig er lønnsomt, og at det er stort forbedringspotensial mange steder i landet.

Espen Aasen fra Nord-Trøndelag fylkeskommune forteller om kollektivtilbudet i distriktene, og utfordringer man ikke møter alle andre steder. Nord-Trøndelag er et av de fylkene som har høyest andel spredtbebygd befolkning. Befolkningen er veldig bilbasert. Av de tildelte midlene går det meste til lovpålagt skoleskyss. I tillegg får fylket 'hjelp' av Trønderbanen, Nordlandsbanen og Meråkerbanen (mot Sverige). Det kjøres ikke buss parallelt med togtilbudet. I alle kommunene er det etablert bestillingstransport. Det er laget egne ordninger for hver enkelt kommune, med bakgrunn i stamnett, knutepunkt, servicetilbud og faktisk behov. En del faste ruter er avvirket på grunn av dårlig kundegrunnlag, og erstattet med servicetransport (fra A til B) og tilbringertransport (fra A til nærmeste kollektivlinje). I Steinkjer har man grendetransport, to ganger i uken. Man er i sentrum kl. 10 og avgang fra sentrum kl. 13.30. I tillegg finnes det bestillingstransport hvis noen har spesielle behov ut over dette. I bynære områder er det litt ulike tilbud - enten timesfrekvens, eller buss morgen og kveld og servicetransport ellers. Dette har gjort at antall TT-brukere er redusert i enkelte områder. Mellom Namsos og Steinkjer går det buss hver time. I Flatanger finnes det tilbringertransport som treffer denne busslinjen, i begge retninger. Tilbringerruten er om lag 60 km. Andre steder er den opp til 2 timer. For Nord-Trøndelag er KID-midler viktige, ettersom de ikke har mulighet til å få belønningmidler.

Dagens siste tema var planlegging av knutepunkt, og hvilke utfordringer man kan møte.

Yamini Jain Singh har nylig avlagt sin doktorgrad om Transit-Oriented Development (TOD) på regionalt og lokalt nivå i Nederland. Tidligere knutepunktutvikling har vært basert på overordnede typologier, og ikke tatt godt nok hensyn til lokal kontekst og lokale behov. Koblingen til utviklingsmuligheter og endret bruk i området mangler. TOD omhandler ikke bare om å utvikle ulike typer områder, men også hvordan man kan tilpasse kollektivtransporten til ulike områder. Det ble utviklet indikatorer for å måle grad av tilgjengelighet og kollektivvennlighet i caseområdet. Det ble brukt nettdiagram for å kartlegge hva som er utfordringene i hvert holdeplassområde for å få en mer kollektivvennlig utvikling. Et verktøy ble

utviklet for å synliggjøre hva som må til for å øke graden av TOD i området, slik som x antall nye innbyggere, butikker, mv.

Deretter snakket Julie Runde Krogstad om hvordan man kan planlegge gode byttepunkter. Byttepunkter blir ofte sett på som en barriere i kollektivsystemet, men gode bytter kan bidra til en mer effektiv utnyttelse av linjenettet. Byttepunkter er sømmen i kollektivnettet, og god utvikling er viktig for å få sømløse reiser. Reisetid og linjenett er grunnleggende viktig for å få folk fra bil over på kollektivtransport. Linjenettet legger føringer på reisemuligheter, og frekvens på rutene kan påvirke byttemuligheter. Utforming og design av byttepunktet påvirker også i hvilken grad byttepunktet oppfattes som en barriere eller ikke. Her kan det påvirkes i positive retninger med korte gangavstander, attraktive omgivelser, sikkerhet og et tilfredsstillende nivå av komfort. Informasjon må være synlig og helhetlig, billettering må være enkel og servicetilbudet må være tilpasset byttepunktet. Samtidig må alt dette tilpasses alle, inkludert brukere med ulike type funksjonsnedsettelse. Mange byttepunkt med ulike transporttilbydere har ikke samlet informasjon for alle transportalternativene. Det er en del dilemmaer som oppstår, slik som delt ansvar for drift og infrastruktur mellom ulike aktører. Det er også viktig at sjåførenes behov i utviklingen av knutepunkter opprettholdes.

Dagens innleggsserie ble avrundet av Grete Tvedt fra Statens Vegvesen, som diskuterte utviklingen av Dronning Eufemias gate. Bjørvika er regulert for 20 000 arbeidsplasser, 5 000 boliger, 2,8 km havnepromenade og 7 allmenninger. Staten er utbygger av Dronning Eufemias gate fordi den skal være og går til et kollektivknutepunkt. Gaten er bred for å få plass til de kollektive transportmidlene, samt syklist og brede gangfelt i tillegg til kjørebane for bil. Målet er få til en kvartalsstruktur i området. Trikkestrasséen er laget grønn, med gress i stedet for asfalt og busker i stedet for gjerder. I 2003 gikk det nær 100 000 biler i døgnet forbi Bispelokket. Det ble beregnet at 90 000 ville kjøre i ny tunnel, og 10 000 i Dronning Eufemias gate. Disse beregningene har i stor grad blitt oppfylt, men med flere biler i gaten grunnet trafikkforflytning grunnet stengte gater i nærområdet. Det ble planlagt for 80 busser i timen i gaten basert på opplysninger fra Ruter, men det kjører nå 133 busser i timen i rushet. I tillegg har man 'buss for tog' fra Oslo S, som også benytter gaten. Det er kollektivfelt i gaten, men mange kryss vanskeligjør avviklingen av kollektivfeltet. Det er også noen utfordringer med konflikter mellom ulike trafikantgrupper, slik som buss-sykkel og sykkel-gående. SVV ønsker å legge sykkelfelt bak holdeplassen for å unngå konflikter med buss ved holdeplass, men det er usikkert om Oslo kommune mener dette er en god løsning. Infrastruktur under bakken vanskeligjør en flytting ytterligere.

Vi hadde deretter en befaring i Dronning Eufemias gate, ledet av Grete Tvedt (Statens Vegvesen) og Halvor Jutulrud (Ruter). Dagen ble avsluttet med middag på Cargo restaurant på Sørengaika.

Konferansens andre dag

Forsker Eva-Gurine Skartland var møteleder for konferansens andre dag.

Første tema var den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) som grunnlag for utvikling av kollektivtilbudet.

Dagen ble innledet av Oskar Kleven fra Vegdirektoratet. Det er gjennomført 7 nasjonale reisevaneundersøkelser. Den siste og største er fra 2013/14, hvor man hadde 61 000 respondenter over hele landet. Dette inkluderer en del tilleggsutvalg i de største byene. Det var ikke stedfesting i de tre første RVU'ene, men fra 2001 ble start og slutt på reisen stedfestet ved grunnkrets. Det er nå en overgang til kontinuerlige reisevaneundersøkelser. Det oppleves som mer effektivt, mindre ressurskrevende og med en høyere fleksibilitet. Fire miljøer ble valgt til å gi innspill til metoder for fremtidig og kontinuerlig RVU. Det nye oppsettet for gjennomføring av RVU består av en tverrfaglig arbeidsgruppe, et byrå som gjennomfører undersøkelsen (Epinion), og TØI som faglig kvalitetssikrer og rådgiver. Det vil pålegges et tilleggsutvalg i de byene som får bymiljøavtaler, for å kunne måle effekter av virkemidler på reisevaner. Måleindikatorer skal være utvikling i persontransport i kjøretøykilometer og ÅDT, samt endringer i transportmiddelfordeling og antall kollektivreiser. En utfordring vil være å sikre at man får en høy nok svarprosent.

Deretter snakket Tanu Priya Uteng fra TØI om tilgang til og bruk av kollektivtransport, og om hvordan oppfatninger av tilbudet avviker fra virkeligheten. I Stavanger er det fortsatt mange som ser på kollektivtransport som 'fattigmannstransport'. Kollektivtransportandelen på alle reiser i Stavanger er kun 10 %. Når man sammenligner kollektivtransport mot bil, er gangtiden i reisen fjernet. Dette fordi det er mange utfordringer knyttet til gange som del av en fiktiv reise - noen kan gå, noen kan løpe, noen kan gå snarveier som ikke finnes i kartene, mv. I Oslo er befolkningen generelt sett positiv til kollektivtransporten, og har en positiv oppfatning. Mange overestimerer antall avganger, men dette kan være et resultat av at faktisk tilgjengelighet er målt på nærmeste holdeplass, men innbyggerne har en tendens til å se på antall avganger i nærområdet samlet. I Stavanger er trenden motsatt – befolkningen underestimerer antall avganger pr time. Både i Oslo og Stavanger er oppfatningen av tidsbruk på bilreiser forholdsvis korrekt sammenlignet med virkeligheten. Likevel har Stavanger en mer feilaktig oppfatning av reisetiden med kollektivtransport.

Deretter diskuterte André Uteng og Ole Johan Stensholt Kittilsen fra Rambøll om hvordan en ny plan- og transportmodell kan visualisere effektene av kollektiv- og miljøtiltak. Modellen er basert på en omfordeling av SSBs befolkningsprognoser ved å korrigere for planlagt arealbruk. Dagens transportberegninger tar ikke høyde for planlagt utvikling, og beregnet bosettingsmønsteret påvirkes hellere ikke av planlagte endringer i infrastruktur. Det kan da bli

problemer hvis man eksempelvis planlegger et kollektivtilbud basert på tall for regionale transportmodeller eller SSB sine prognoser, som ikke tar samme hensyn til planlagt utvikling. Det ble vist flere kart som viste modellberegninger for befolkningsutvikling, handel og attraktivitet. Modellen skal benyttes i den regionale ATP-planen for Arendalsregionen.

Konferanses siste tema var samspill mellom areal og transport.

Christiane Jöhnk, arkitekt fra C.F. Møller, snakket om kollektivtransportens plass i byutviklingsprosjekter. Hun viste eksempler fra Moss, Trondheim og Drammen. I Moss skal togstasjonen flyttes, og C.F. Møller foreslo å flytte ferjeterminalen slik at disse kobles bedre. Det er foreslått å gjennomføre byutviklingen på den tidligere ferjetomten. Det er viktig med siktlinjer mot sjøen. Trondheim har spredt seg veldig fra 1970 og til i dag. Det foreslås en 'grønn grense' for å hindre videre byspredning. Byområder foreslås bedre sammenkoblet med et grønt nettverk av gang- og sykkelforbindelser. Dagens jernbanelinje forslås opparbeidet til en supersykkelvei når nye toglinjer kommer. I Drammen har ny sykehuslokalisering blitt diskutert. Kravene til nye sykehusomter (størrelse, topografi, mv) er omtrent umulig å finne i sentrale områder rundt jernbanestasjoner. I tillegg så ønskes de enorme parkeringsbehovene dekket på flate. En illustrasjon ble laget av 1200 P-plasser på terreng og i P-hus for å vise arealbesparelsen. P-hus ble godtatt, og man har valgt en tomt på Brakerøya med parkering i P-hus.

Til sist fikk vi høre om hvordan Bybanen i Bergen har påvirket areal- og transportutviklingen i byen. Øystein Engebretsen fra TØI forteller om effektene bybanen har hatt på reisevaner og byutvikling. Analysene er gjennomført på bakgrunn av blant annet fem ulike reisevaneundersøkelser, i tillegg til andre tilgjengelige data. Kollektivtransporten har økt, men dette er grunnet flere byttepunkter og dermed dobbelttelling av passasjerer. Samtidig har biltrafikken i retning sentrum sunket, og antall daglige turer som bilfører har sunket fra 1,8 til 1,6 fra 2008 til 2013. Områdene som er betjent av Bybanen har signifikante økninger i andel kollektivreiser. Sannsynligheten for å reise kollektivt til eller fra et område er høyere hvis området ligger innenfor Bybanens nedslagsfelt. Man opplever også en økende andel av Bergens boligbygging i områdene rundt Bybanen. I snitt har det vært dobbel vekstrate i befolkningsutviklingen sammenlignet med resten av kommunen. Over halvparten av byens arbeidsplasser ligger innenfor Bybanens nedslagsfelt. Effekten av Bybanen er større enn effekten av et modernisert busstilbud og effekten av økte bomsatser, og Bybanen har bidratt til en mer kollektivbasert byutvikling. Innlederen avslutter med å ta forbehold om at forfatterne ikke har hatt tid til å grave dypt i datagrunnlaget.

Konferansen ble avsluttet med lunsj.

Arbeidsseminar om kollektivtransport i by, fremkommelighet og løsninger

For første gang arrangerte vi arbeidsseminar i en annen by enn Oslo. Valget falt på Trondheim ettersom byen har mye spennende å by på, både i form av kollektivløsninger og tiltak for gående og syklende. I tillegg var Trondheim første norske by som inngikk en bymiljøavtale. Trondheim satte dermed en fin ramme for arbeidsseminaret.

Vi startet seminaret med et innlegg fra Tore Langmyhr, som er leder for Miljøpakkens sekretariat. Temaet var 'Hvilket mulighetsrom gir Bymiljøavtalen for endring av transportvaner?'. Vi fikk høre mer om Norges første bymiljøavtale, til en verdi av 3,76 mrd kroner, som ble signert 12.02.16 og har en varighet frem til 2023. Vi fikk også en innføring i Miljøpakkens nye samarbeidsmodell, pakkens økonomiske rammer og prosjekter som er gjennomført eller under planlegging. Vi fikk vite at bomstasjoner med tidsdifferensierte avgifter har gitt redusert biltrafikk, og 4 000 færre bilførerturer pr dag fra 2009/2010 til 2013/2014. Samtidig har innføring av kollektivfelt, utvidet rutetilbud, elektronisk billettering, takstreduksjoner og utvidet takstområde for periodekort, samt de nevnte bomstasjonene, ført til en kraftig økning i antall kollektivtrafikkreiser.

Deretter fortalte Steinar Simonsen fra Statens vegvesen oss om et arbeid de har gjennomført i forbindelse med utbygging av superbuss (også kalt BRT – Bus Rapid Transit) i Trondheim. Temaet var 'Plassering og utforming av kollektivfelt - BRT som løsning for å fremme miljøvennlig transport?'. Han fortalte om ulike BRT-løsninger som finnes rundt om i verden, og internasjonale erfaringer med BRT. Tidligere studier indikerer at BRT kan føre til en dobling av passasjerkapasiteten (bedre framkommelighet, raskere påstigning, større busser), og passasjervekst (24-100 %). Han viste og forklarte fordeler og ulemper med ulike streknings- og holdeplassalternativer, samt løsninger ved kryss og rundkjøringer.

Etter lunsj skulle vi opprinnelig få høre om organiseringen av kollektivtransporten i Trondheim fra en representant i AtB, men ettersom vedkommende dessverre ble forhindret fra å delta i siste liten, stippet Anders Tønnesen (TØI) inn. Han holdt et innlegg om bilfrie sentrum i europeiske byer, hvor Brussel, København og München var spesielt i fokus. Løsninger fra Zürich, Helsinki, Utrecht, Groningen, Gent, Freiburg, Strasbourg, Stockholm, og Nürnberg ble også presentert og diskutert. Blant erfaringene fra byene er at bilfrie sentrumsløsninger inngår i overordnede strategier med omprioritering av gateareal fra bilbruk til andre transportformer. Likevel er ikke de bilfritt sentrum i disse byene ensbetydende med totalt fravær av biler. Forskjellige tilpasninger og unntak gjøres, blant annet for vareleveranse og tjenestebiler.

Deretter gikk vi over på gruppearbeid og diskusjon. Spørsmålene som først ble diskutert i grupper og deretter i plenum var:

- Hvilke idéer fra superbuss-tematikken kan overføres til ulike kontekster?
- Hvilke aktørinteresser står i veien for innføring av gode bussløsninger?
- Hvordan kan man utforme tiltak og gjøre avveininger mellom ulike transportformer for best mulige løsninger (og mest mulig penger)?

Arbeidsseminarets siste innlegg sto Øyvind Sørbøl fra Trondheim kommune for. Temaet var 'Prioritering av gateareal og avveininger mellom ulike trafikantgrupper'. Vi fikk presentert to gater i Trondheim som er spesielt viktige i diskusjoner om prioriteringer når det gjelder fremtidig superbussløsning, nemlig Innherredsveien og Elgseter gate. Sentrale spørsmål er hvordan man kan tilrettelegge for et urbant gate- og bomiljø med gode forhold for gående og syklende, samtidig som man tilrettelegger for høy fremkommelighet med superbuss. Dagen ble avsluttet med befarung i Elgsetergate.

Studietur til Göteborg og Jönköping

Årets studietur gikk med buss til Göteborg og Jönköping. Vi lærte mer om hvordan Västtrafik, kollektivselskapet i Västra Götalandsregionen, jobber, utviklingen av en helelektrisk busslinje gjennom prosjektet Electricity, samt et besøk til Jönköping hvor vi fikk høre mer om prosjektet deres med å lede bussene i egne gater gjennom rundkjøringer.

Første dag: Line de Verdier fortalte oss om det Västsvenska paketet som er en 34 milliarders infrastrukturspakke som skal sikre en bærekraftig vekst i Göteborg og regionen rundt. Mye skal skje på samme tid og transportsystemet må koordineres og styres i nye retninger når flere nye infrastrukturprosjekter skal gjennomføres innenfor et mindre og tett befolket område med flere virksomheter. Lena Johansson fortalte oss om prosjektet 'Kom fram Göteborg', som handler om hvordan man skal håndtere kollektivtrafikken når mye skjer bygningsmessig på samme tid. En stor del av denne håndteringen handler om kommunikasjon til publikum og å sikre en god opplevelse av selve kollektivtilbudet blant publikum. Vi fikk også høre om prosjektet med å bygge tre «linbanor» i forbindelse med byens 500års jubileum. Linbanorna skal gi nok en mulighet for befolkningen til å komme seg over byens største barriere, elven. Vi reiste også på befarung, for å se på en annen og allerede eksisterende løsning for å knytte den delte byen sammen; sykkelferjen. På grunn av stor båttrafikk er det vanskelig å bygge en gang- og sykkelbro over elven, og sykkelferjen er en løsning på dette. Ferjen har inn- og utgang på begge sider slik at man aldri trenger å snu båten, og inne i ferjen er det satt av god plass for syklister midt i båtrommet, det er også seter for passasjerene. Sykkelferjen stopper ved den nye stasjonsbygningen ved Stenpiren, her er det overgang til sporvogn, buss og ferjer. Stenpiren reisesentrum er nytt, og vi så på arkitektoniske og reisemessige løsninger.

Andre dag: Dagen startet på 'Göteborg business region' sitt kontor, hvor vi lærte mer om Electricity-prosjektet, elbuss drift og hvordan elbussholdeplasser fungerer generelt. ElectriCity er et større prosjekt med mål om å starte og drifte den elektriske busslinjen, linje 55. Vi fikk høre om erfaringene tilknyttet forretningsmodellen som ble til ved oppstarten av ElectriCity. Vi fikk også en forskningsbasert presentasjon av hva man bør tenke på når det gjelder rekkevidde, batteriteknologi og ladetid ved planlegging og implementering av elbusstilbud fra Anders Grauers v/Chalmers tekniska högskola. Etter lunsj reiste vi til Volvo visiting center, etter først å ha fått oppleve elbuss i praksis på linje 55, med innendørs bussholdeplass og lading. Hos Volvo fikk vi en nærmere kikk på hvordan bussenes hastighet kan styres med geofencing fra et kontrollrom, dvs. at bussens system overstyrer bussjåførene ved at hastigheten er forutbestemt innenfor visse soner. Vi fikk også sett nærmere på hvordan elbussene vedlikeholdes på verkstedet, samt svar på spørsmål om brannhåndtering av bussene.

Tredje dag: Den siste dagen reiste vi til Jönköping for å se nærmere på en omdiskutert rundkjøring som tillater busser å kjøre tvers igjennom. Vi fikk en gjennomgang av hele prosjektarbeidet fra oppstart til gjennomføring, inkludert hvordan kommunen valgte å kommunisere med media. Rundkjøringen i Jönköping er rent teknisk ikke en rundkjøring men en trafikkplass grunnet lysregulering, noe som muliggjorde bygging av denne løsningen. Rundkjøringen ble prosjektert i løpet av 2012-2013 etter politisk beslutning om igangsetting. Det var viktig for gjennomføringen at prosjektet hadde en politisk forankring. Flere alternative løsninger ble diskutert underveis i prosessen, men et viktig mål var å minimere antall trafikklysløsninger. Dette hang sammen med ønsket om å prioritere bussens framkommelighet, slik at rundkjøringen kunne bidra til et bedre kollektivtilbud. Trafikksimuleringer viste at den endelige valgte løsningen ville skape god framkommelighet både for bilførere og bussen. Totalt var kostanden for prosjektet på 19 millioner svenske kroner. Prosjektleder, Peter Gustavsson trakk frem politisk støtte, god og langsom planlegging, trygg økonomi og god kommunikasjon med berørte som viktige forutsetninger for et suksessfullt prosjekt.

Et mer utfyllende referat fra studieturen finnes på Kollektivforums nettsider.

Arbeidsseminar om virkemiddelbruk og 'store' tiltak i kollektivtransport

Etter en lærerik studietur til Sverige, ble årets siste arbeidsseminar arrangert i Oslo. Vi la opp til at deltagerne på arbeidsseminaret også kunne slå sammen dette med en deltagelse på TØI sitt julevorspiel, som ble arrangert samme dag. Vi arrangerte derfor et 'julearbeidsseminar' med risgrøt (selvfølgelig med mandel) og gløgg til lunsj.

Arbeidsseminaret ble startet med et innlegg fra Harald Aas (TØI) fortalte om hvordan ulike tiltak kan iverksettes ved dårlig luftkvalitet, med spesielt fokus på temaet 'Gratis kollektivtransport som strakstiltak ved dårlig luftkvalitet'. Både Oslo og Bergen har tidvis utfordringer med dårlig luftkvalitet i sentrum, og gratis kollektivtransport er et av flere tiltak som kan iverksettes. Aas fortalte at gratis kollektivtransport alene har liten innvirkning på luftkvaliteten, men at ved implementering av andre tiltak rettet mer direkte mot bil- og tungtransport kan gratis kollektivtransport bidra til en høyere aksept for gjennomføringen av disse tiltakene. Han pekte videre på faren ved at tiltaket kan generere økt transport, hvis det gir en overgang fra gange og sykkel til kollektiv.

Etter lunsj fortalte Anders Tønnesen (TØI) om 'Kollektivtransportens muligheter i Bymiljøavtalene'. Han fortalte om belønningsordningen, bymiljøavtaler, byutviklingsavtaler og byvekstavtaler, og hvordan dette kommer til uttrykk i Trondheim. Det ble også diskutert hvordan måloppnåelse kan måles, og hvilke indikatorer som er tenkt benyttet i avtaleverket.

Deretter fortalte Jørgen Aarhaug (TØI) om hvordan man kan oppleve 'Metodiske utfordringer i å måle etterspørselseffekter av ulike kollektivtiltak'. Hva vi skal måle har noe å si for hvilke metoder som kan brukes, og hvilke utfordringer vi står overfor. Sentrale diskusjonspunkter var hvorfor ulike tilnærminger kan gi ulike resultater, hva ulike metoder passer og ikke passer til å måle, og hvilke fallgruver vi må se opp for innenfor de ulike metodene. Nesten uansett hvilke metodiske valg en tar, så er det utfordringer knyttet til det man bør være oppmerksom på, påpekte han.

Seminaret ble avsluttet med et innlegg fra Ellen Haug (Rom Eiendom AS) om 'Kompleksitet i planlegging og gjennomføring av knutepunktutvikling'. Haug fortalte om utfordringer i ansvarsforhold og behovet for at mange parter skal koordinere seg, og hvordan dette påvirker planlegging, finansiering og utbygging av kollektivknutepunkt.

Årsrapporten er ført i pennen av Kjersti Visnes Øksenholt, som er prosjektleder for Kollektivforum. Den er basert på referater fra arrangementene i Kollektivforum hvor også andre TØI-forskere har vært bidragsytere.