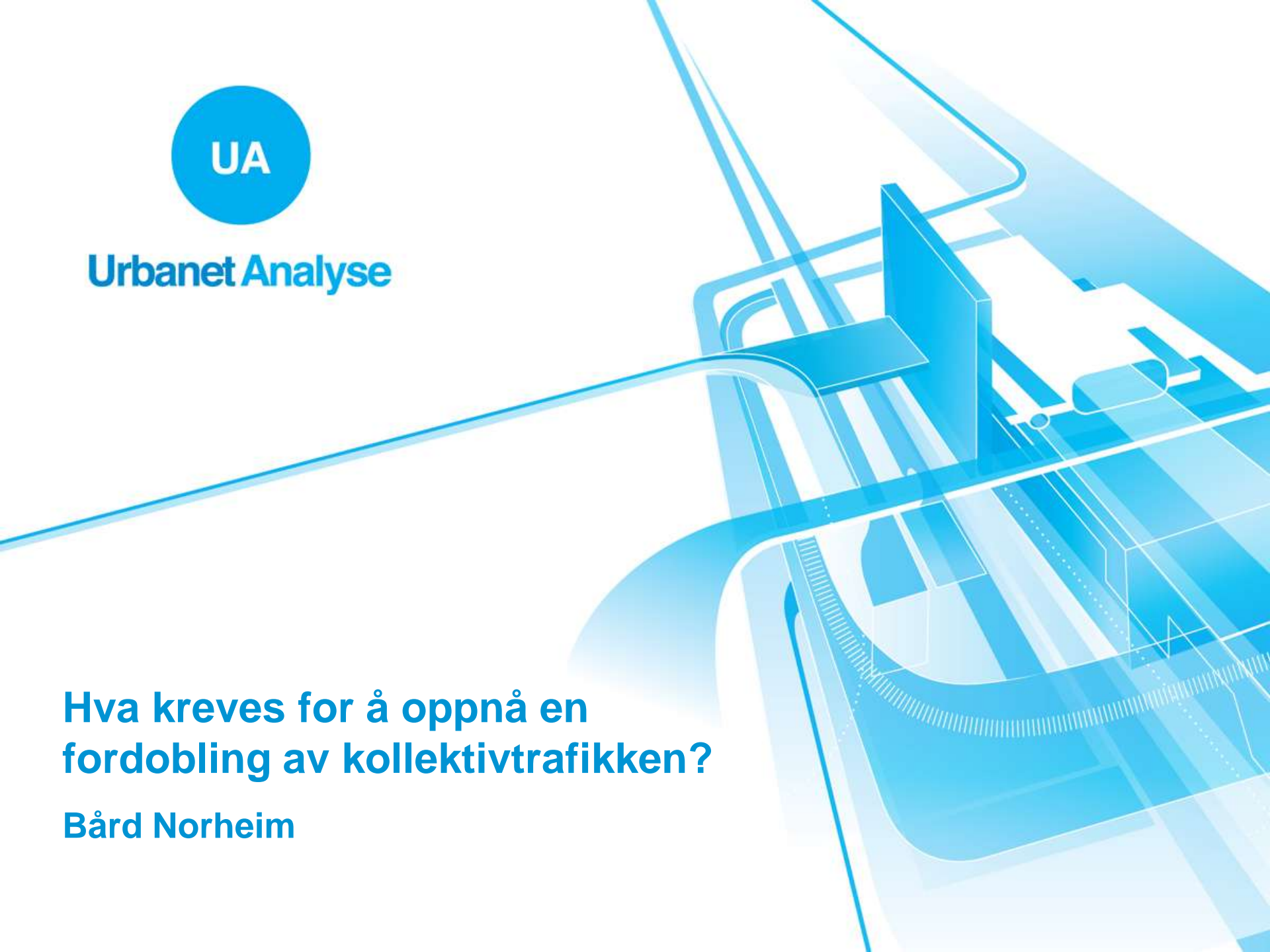




**Urbanet Analyse**

**Hva kreves for å oppnå en  
fordobling av kollektivtrafikken?**

**Bård Norheim**



# Positivt klima for endring

- Klimautfordringer og miljøproblemer kan ikke løses uten et attraktivt kollektivtilbud
- Befolkningsøkningen i byene krever økt satsing på kollektivtransport
- Kollektivtransporten har klart å ta markedsandeler fra bilen
- Samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse kollektivt
- Politisk trendskifte med økt fokus på kollektivtransport

# Temaet engasjerer

**Aftenposten**  
 Onsdag 18. februar 2013

**LEDER**  
 TIRSDAG 18. FEBRUAR 2013

## Ny kollektivsatsing må til

**POLITIKERNE** står overfor en stor utfordring hvis de skal innfri sine løfter om satsing på kollektivtransport. Klimautslippene fra veitrafikken har økt voldsomt i perioden 1 årne etter 1990. Antall kollektivturer må økes dramatisk for å nå klimamålene, viser en analyse Urbanet har gjort for Vegdirektoratet.

Rapportens stykke er at den tydeliggjør hvilke ekstrasatsinger befolkningsveksten representerer. Antall kollektivturer i landets seks største byer må økes med 10 prosent for å nå målet om at kollektivtransporten ikke skal håndtere den økte ettersestheten etter transporttjenester i byene som vi vet vil komme.

**INNVEN 2030** vil det bli 400 000 flere innbyggere i Oslo og Akershus, følge prognosene. De færreste har tatt inn over seg hva denne veksten vil kreve hvis man skal ha det minste håp om at kollektive transportløsninger skal bidra til at Norge når sine klimamål.

Like fullt må rapporten som den Urbanet nå har laget, bli en viktig del av den politiske og regjeringens planlegging av kollektivtransporten i de neste 20 år. Satsingen er ikke selvsagt, og det er viktig å ha en klar økonomisk plan.

**DET ER SLIKES** på 1 den redigert fra Urbanet inn

«Rapport som den Urbanet nå har laget, må bli en spore til handling. Ikke en kilde til resignasjon»

**Bedre veier en statlig oppgave**

Den statlige anstalten for veier og vegvesen, Statens vegvesen, skal bygge og vedlikeholde alle veier i Norge. Dette er en stor oppgave, og det er viktig å ha en klar økonomisk plan for å sikre at veiene er i god stand.

**FAMILIEM**  
 28 - 31. mai fra Oslo til...  
 Maler B  
 MALTELLER HINTER  
 TVADRESIA

**nposten**  
 7. februar 2013

## Sarpingene til nye høyder

De neste 20 år trengs en fordobling av kollektivsatsingen for å håndtere befolkningsveksten i landets største byområder. Men ingen har planlagt for noe slikt. Dermed er det duket for lengre bilkøer og gradvis fullere tog og T-baner, viser en ny rapport.

**bt.no**  
 18. februar 2013

## Bilkøer og standhaftighet

For og kollektivsatsing er en alvorlig utfordring, som byrådet vil møte med kollektivt og nye bil.

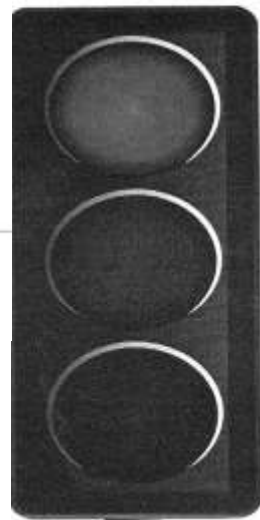
**SETT FOR TIDEN** vil nye bilkøer og standhaftighet i landets største byområder. Dette er en utfordring som byrådet vil møte med kollektivt og nye bil.

**STØTTE** vil nye bilkøer og standhaftighet i landets største byområder. Dette er en utfordring som byrådet vil møte med kollektivt og nye bil.

**STØTTE** vil nye bilkøer og standhaftighet i landets største byområder. Dette er en utfordring som byrådet vil møte med kollektivt og nye bil.

**SANDE AUTO** AMER BILT. MODERNE HUNDRE ÅRSLING

**bt.no**  
 NEWYORK



# Lengre bilkøer og fulle tog i vente

De neste 20 år trengs en fordobling av kollektivsatsingen for å håndtere befolkningsveksten i landets største byområder. Men ingen har planlagt for noe slikt. Dermed er det duket for lengre bilkøer og gradvis fullere tog og T-baner, viser en ny rapport.

DL 1. side 4 og 5

# Trengsel og forsinkelser er mange trafikanters hverdag i dag – hvordan blir det i fremtiden?

Årrege  
fredag 2. mai 2011

NYHETER 3

## Togkaos enda en gang

■ All togtrafikk stanset i seks timer ■ Feilen gjentok seg utover kvelden

Etter en dag med flere feil på signalanlegget på Oslo S, begynte togene å gå nærmest som normalt sent i går kveld. Feilene førte til full togstopp og kaos som rammet titusener av togpassasjerer.

SKRIVET AV  
MARTIN SKARLUND  
LARS INGEBRIGTSEN  
INGEBRIGTSEN

Togtrafikken gjennoms Oslo kom i gang igjen rundt klokken 21 i går-etter et av jernbanens verste 48-timers strømsviktstoppet noensidest. Det var samme type feil som rammet trafikken i seks timer tidligere på dagen, skriver NTB.

Den første feilen oppstod klokken 11:08 og førte rundt klokken 18 hadde NSB klart å lokalisere og rette opp feilen. Da var strømsvikt på Oslo S reparert etter 26-og-trener med togstopp.

– Dette er en fullstendig feil fra Jernbanedirektoratet og Jernbanetilsynet. Det er en feil som har skjedd før, og det er en feil som kan gjenta seg igjen og igjen. Hvis ikke det har vært en god idé å bygge et nytt stasjon på Ellingsrud – og jobber på andre stasjoner av hovedstaden. Så skal jeg i en halvannen måned med og snart 50 meter lang tunnel på Oslo S.



En signalfeil det tok seks timer å finne og rette opp og åpnet kaos på Oslo S sent på kvelden i går. Mange passasjerer var svært kritiske til NSB's håndtering av situasjonen. Foto: NTB/NTB

– Til Nettoperatørens stasjon. Nå jeg helt over å ta buss til Oslo S. Her ble jeg sittende i går til syrer 20 år i ta buss. Ved sjette var busstasjonen så full at jeg måtte stå utenfor. Jeg måtte stå i busstasjonen. De første trekkene kom tilbake til Oslo S. Der så jeg på over 10 år på stasjonen, for så å komme til å bli på stasjonen. Det ble to busser, så det ble buss, men bussene ble så fullt at de ikke fikk komme inn.

– Spikter fullstendig. En gang var i gress referanse, kvadrantene står det på ryggen, er litt høyt over de andre i

synlighet. Med en raskere og en buss og en buss som skal bli offe 40, så tok jeg i å ta buss, så det ble en buss. Ved sjette var busstasjonen så full at jeg måtte stå utenfor. Jeg måtte stå i busstasjonen.

– De første trekkene kom tilbake til Oslo S. Der så jeg på over 10 år på stasjonen, for så å komme til å bli på stasjonen. Det ble to busser, så det ble buss, men bussene ble så fullt at de ikke fikk komme inn.

– Spikter fullstendig. En gang var i gress referanse, kvadrantene står det på ryggen, er litt høyt over de andre i

synlighet. Med en raskere og en buss og en buss som skal bli offe 40, så tok jeg i å ta buss, så det ble en buss. Ved sjette var busstasjonen så full at jeg måtte stå utenfor. Jeg måtte stå i busstasjonen.

– De første trekkene kom tilbake til Oslo S. Der så jeg på over 10 år på stasjonen, for så å komme til å bli på stasjonen. Det ble to busser, så det ble buss, men bussene ble så fullt at de ikke fikk komme inn.

– Spikter fullstendig. En gang var i gress referanse, kvadrantene står det på ryggen, er litt høyt over de andre i

Mer trafikkaos i vente >>>

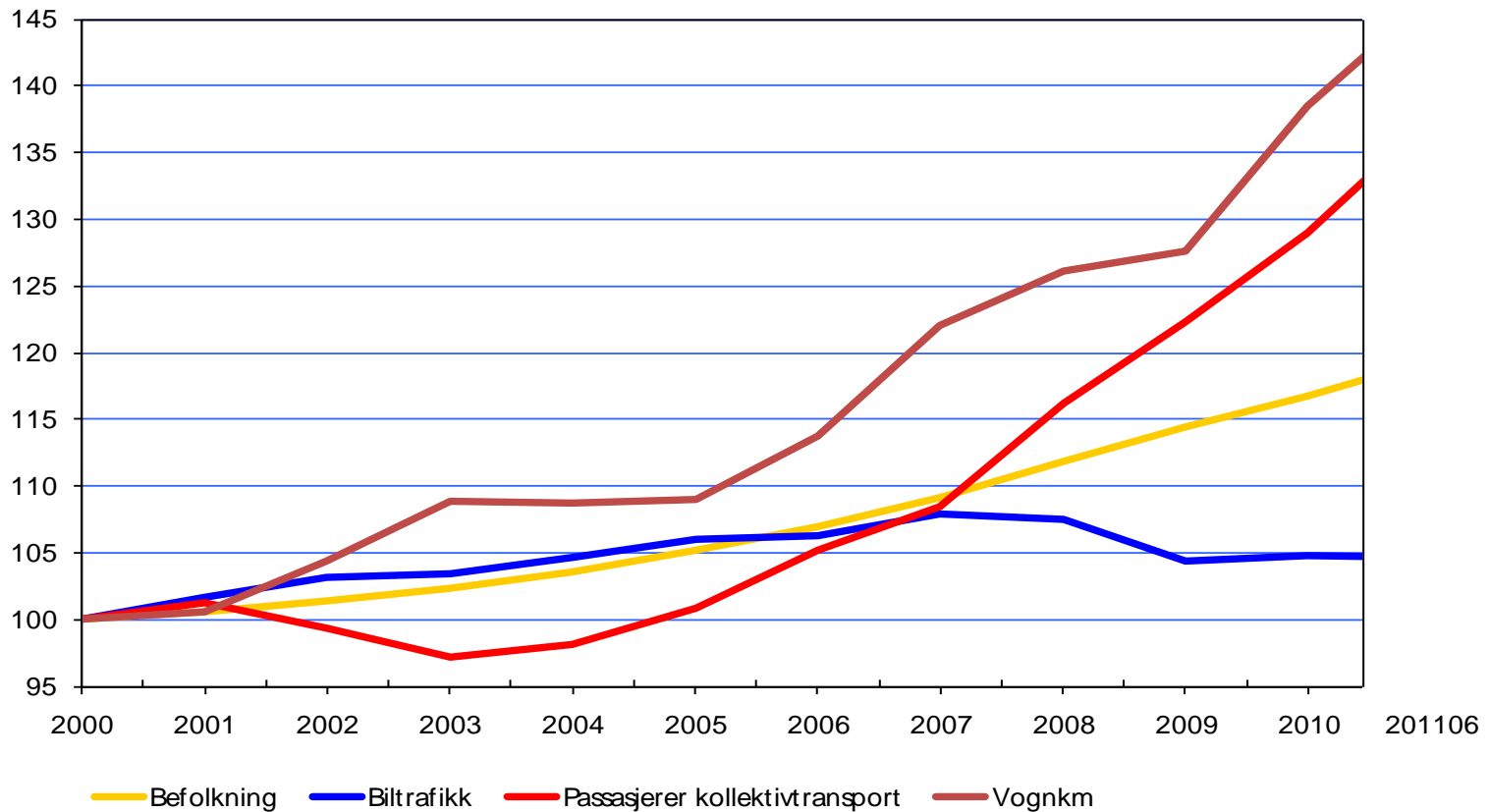


54-bussen i rush



# Kollektivtransporten inne i en positiv utvikling

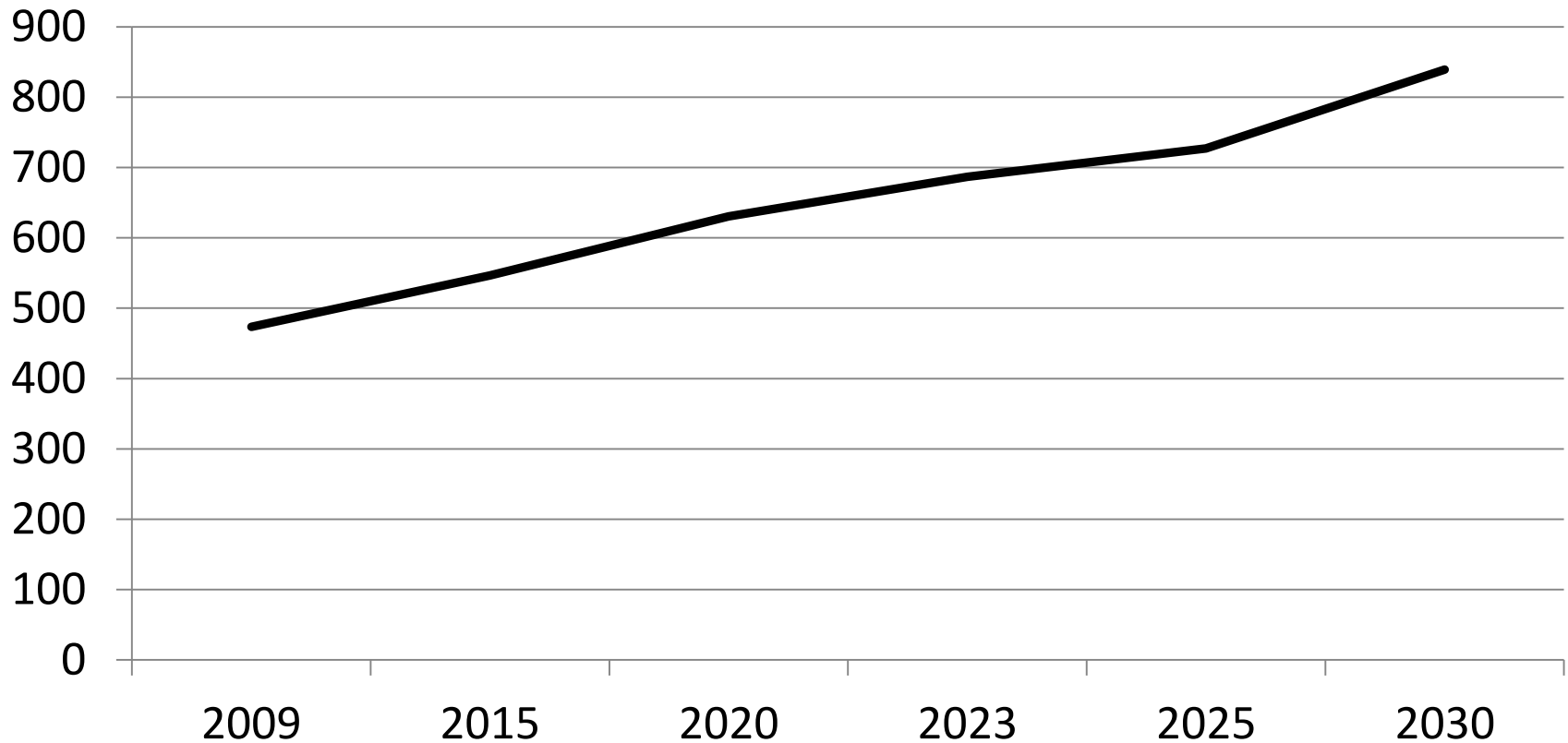
Indeksutvikling Oslo. År 2000=100



# Fordobling er en ambisiøs målsetting

Mill reiser/år

**Dagens vekst (2,9%)**



# Det er mulig å nå en fordobling

- Men det krever betydelig økte ressurser
  - Ca 10 mrd kr årlig i økte investeringer
  - Ca 2-5 mrd kr årlig i økt offentlige kjøp
  - Men ”alternativet er dyrere”
- Satsingen kan bli billigere
  - Må få mer kollektivtransport for pengene
  - Være villig til å tenke nytt
  - Ta lærdom av de som har lyktes

# Strategier for å møte utfordringene

Enklere for  
trafikanterne

Langsiktig satsing

Kostnadseffektiv  
drift

Helhetlig  
virkemiddelbruk



# Enklere kollektivtilbud

- **Stamlinjenett**
  - Fordoble antall avganger
  - Stive rutetabeller
  - Enhetstakst
- **Enhetlig informasjon**
  - Trafikantinformasjon
  - Nasjonal reiseplanlegger
  - Nasjonalt reisekort

# Sikre tilstrekkelig kapasitet

- Forsert banesatsing
  - Oppgradering av linjenettet
  - Kapasitet til å ta veksten
  - Bygg opp under trafikkgrunnlaget
- Superbuss i mellomstore byer
  - Full kollektivprioritering i korridorer
  - Koordinerte knutepunkt

# Tilrettelegging for effektiv bilbruk

- Kjøprising:
  - Gratis utenfor rushet og høyere pris i rush (inntektsnøytral)
- Kombinerte virkemidler
  - Innfartsparkering kombinert med restriksjoner på parkering i sentrum
  - Kombikort for bil og kollektivtransport
  - Transportstøtte og P-avgift i bedriftene

# Langsiktige og stabile finansieringsordninger

- Belønningsordning
  - Permanent/Forutsigbar/Krevende
- Kvalitetskontrakter
  - Resultatavhengige tilskudd og markedsansvar til operatørene
  - Tilbudskonkurransen
- Kjøprising/bompenger til drift av kollektivtransporten

# Sett i gang en positiv inntektsspiral

## Kollektivprioritering

- Bedre framkommelighet
- Mindre forsinkelser
- Flere avganger
- Bedre plass/færre ståplasser
- Flere passasjerer
- Økte inntekter

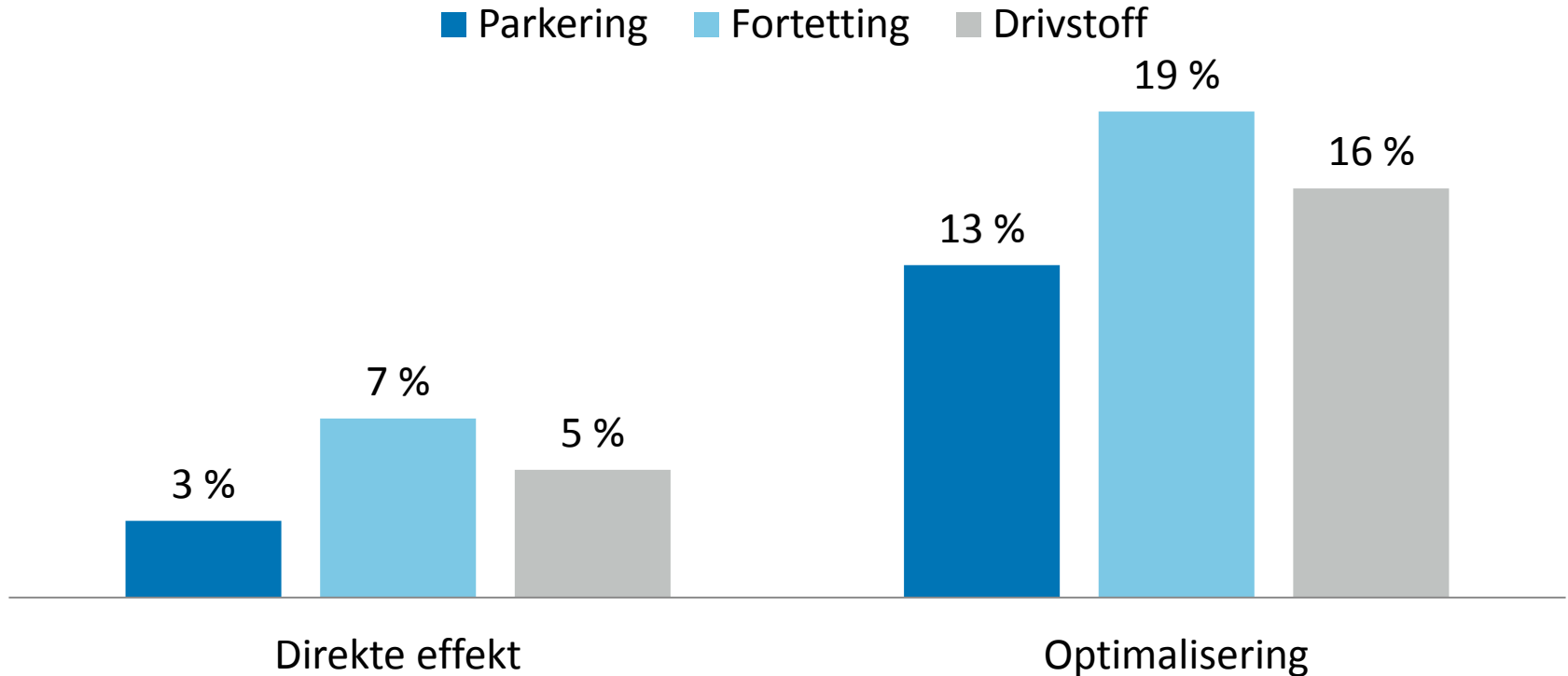
## Eksempel

- "Rullende fortau" i Oslo:
  - 23 % flere passasjerer uten økte tilskudd

# Positiv inntektsspiral

- 20 % endring i rammebetingelser

## Økt kollektivbruk





# Hva er det mulig å oppnå?

- Befolkningsvekst (30%)
- Tiltakspakker
  - Positiv inntektsspiral (ca 25 %)
  - Bedre framkommelighet (ca 20 %)
  - Halvert forsinkelser (10 %)
  - Totalt 55 % flere kollektivreiser
- Inklusiv befolkning ( $1,3 * 1,55 = \text{Forobling}$ )

# Kollektivsatsingen må være mest mulig kostnadseffektiv

- Kollektivbransjen må drive mer effektivt
- Myndighetene må bygge opp under trafikkgrunnlaget
- Vegmyndigheter må legge til rette for et effektivt kollektivnett
- Kompetansen om kollektivtransport må styrkes i alle ledd

# Takk for oppmerksomheten!

Bård Norheim  
[www.urbanet.no](http://www.urbanet.no)