

# KOLLEKTIVLØFTET

## OG ARBEID FOR ØKONOMISK HANDLINGSROM

Olov Grøtting, daglig leder

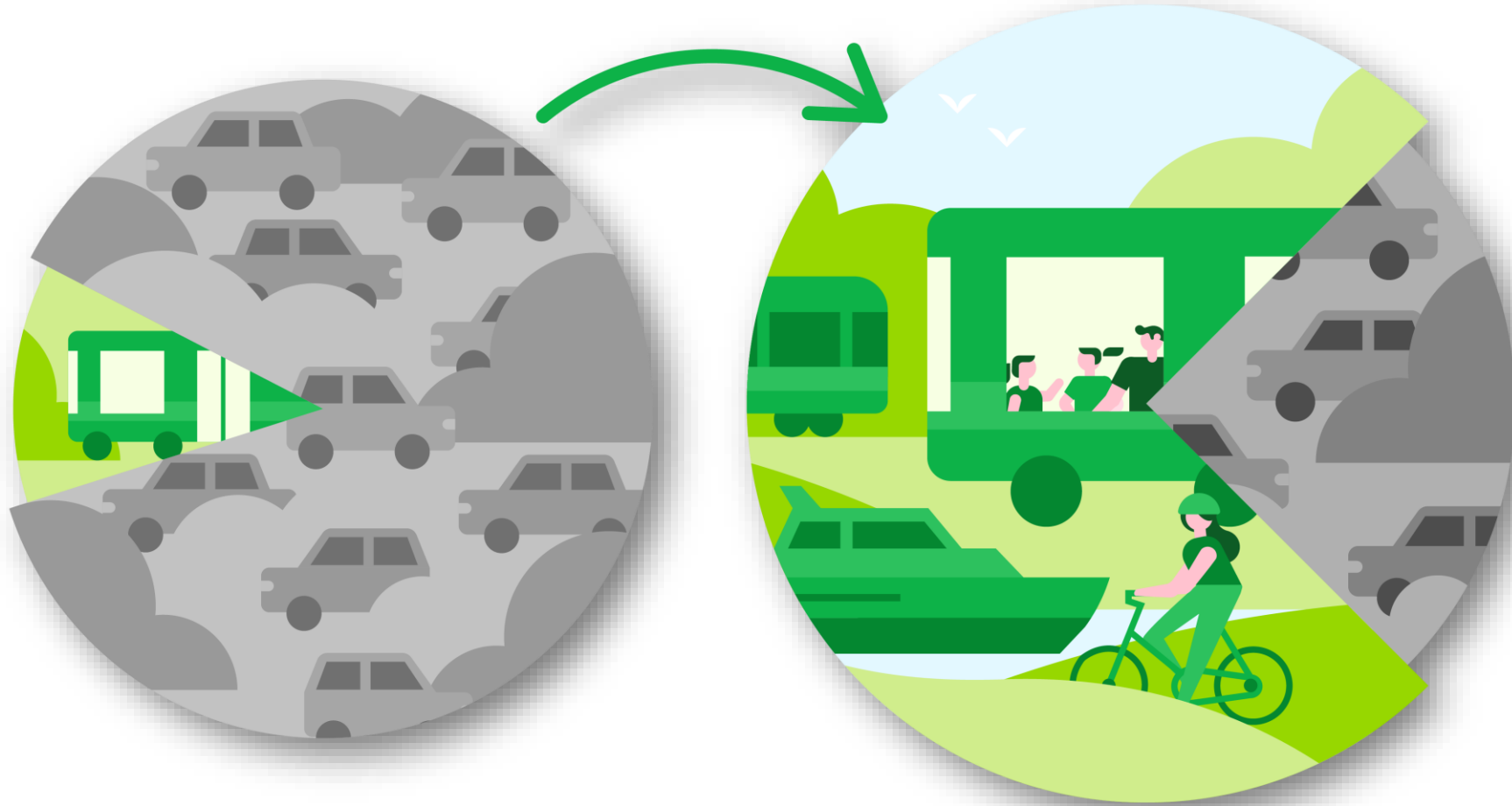
Anskaffelsesseminaret 16. februar 2024



KOLLEKTIVTRAFIKK-  
FORENINGEN



Skal vi nå Norges klima- og miljømål, må kollektivtrafikken ta et stort jafs av transportmarkedet



# Seks kollektivforslag i Kollektivtrafikkforeningens høringsinnspill til ny NTP

Vi har innspill både til økonomiske prioriteringer i samferdselspolitikken, og til hvordan kollektivtrafikken kan organiseres bedre for å møte morgendagens utfordringer og levere mer mobilitet for pengene.

1. Et nasjonalt kollektivløft mot 2030, 4 mrd. mer pr. år.

Krever penger

2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- og lokalveinettet

3. Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester

Krever lite penger, men tydelig styring

4. Samordning av offentlig betalt bestillingstransport

5. Bedre samordning på tvers i sektoren og en tydeligere nasjonal rolle for kollektivtrafikken

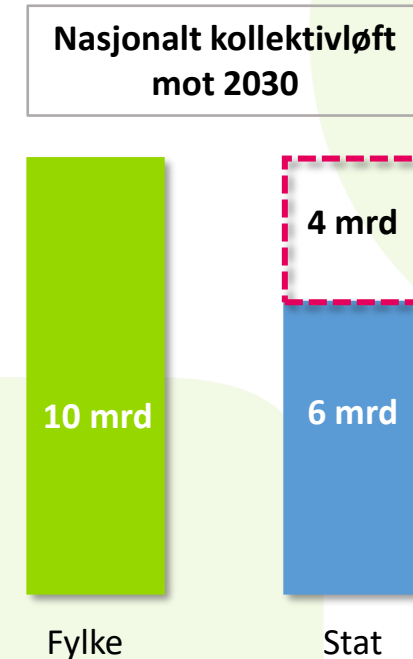
6. Samarbeid for økt rekruttering til sjåføryrket



## Vi foreslår et nasjonalt kollektivløft frem mot 2030

Ambisjonen må være å skape en enklere reisehverdag og innfri klima- og bærekraftsmål, på en langt mer kostnadseffektiv måte enn i dag.

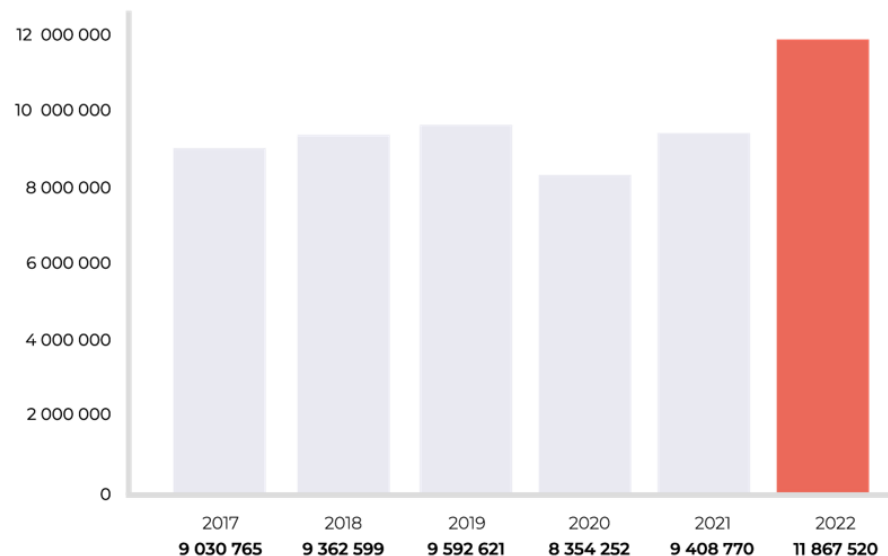
- Ambisjon om å øke den statlige finansieringen av buss, båt og bybane opp på samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, dvs. økning på ca. 4 mrd. pr. år.
- Nye midler bør i hovedsak fordeles gjennom byvekst- og belønningsavtalene, men for å nå distriktene bør også midler øremerkes via økt rammetilskudd.
- Midlene må kunne brukes til både drift og investeringer, basert på regionale vurderinger.
- Kollektivløftet må forutsette økt bruk av restriktive virkemidler mot privatbil i byene, i tråd med transportetatenes faglige anbefalinger.
- Forutsatt at det kommer i tillegg til midler som går til å utvide tilbudet med høy frekvens og kvalitet, anbefaler vi at staten også øremerker midler til å redusere billettprisene i kollektivtrafikken.



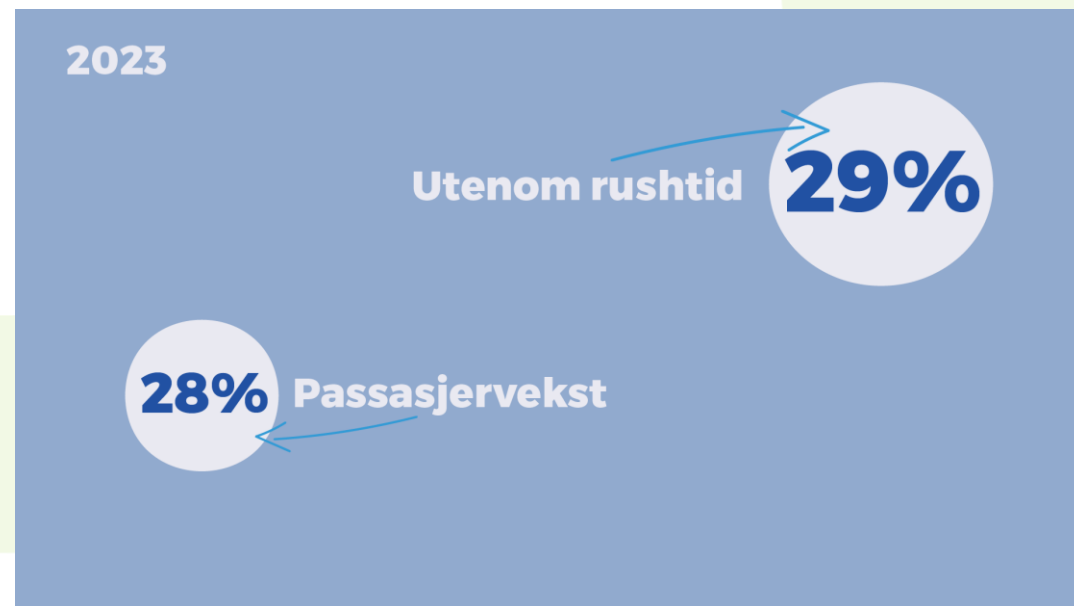
## Tromsø: Eksempel på hva vi kan få til mye mer av med et nasjonalt kollektivløft

Kombinasjonen av utvidet kollektivtilbud, lavere priser for månedskort og utenom rushtid, samt (varslet) innføring av bompenger, har gitt veldig gode resultater. Utfordringen er driftsøkonomien.

Effekten på antall kollektivreiser av bedre tilbud og lavere priser...



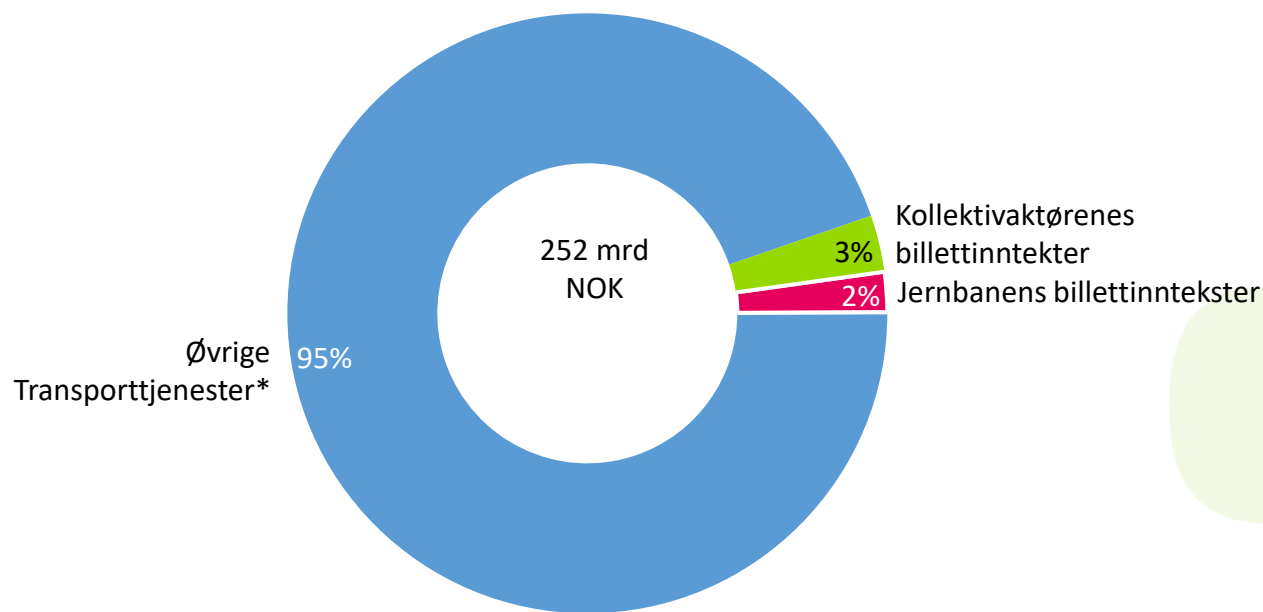
... kombinert med innføring av bompenger ga ytterligere vekst.



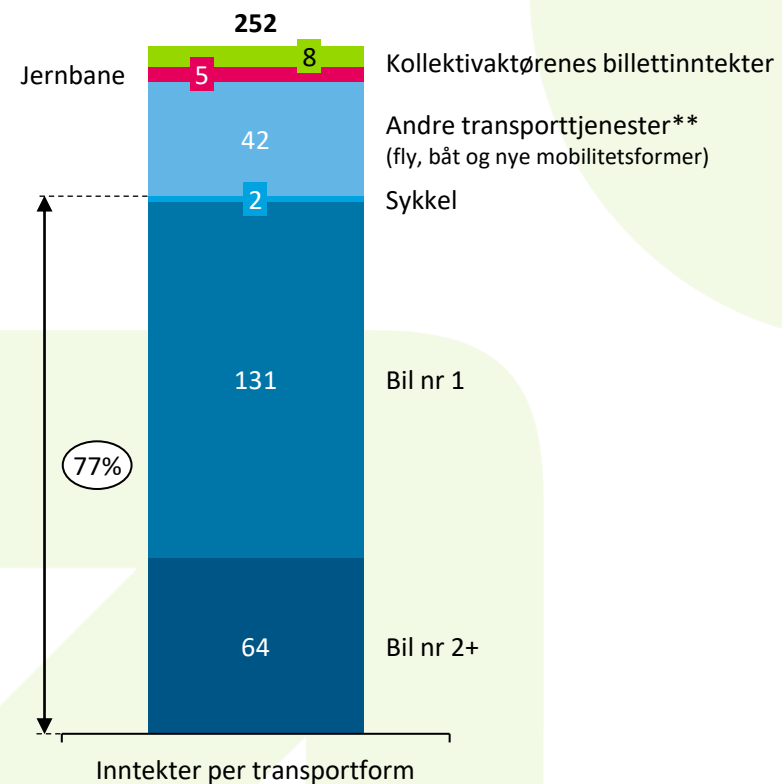
# Husholdningenes transportbudsjett viser et enormt inntekts- og sparepotensial

Et nasjonalt kollektivløft med sikte på at kollektivtrafikk skal ta et stort jafs i markedsandel fra privatbilen, kan gi en positiv spiral med kraftig økte inntekter for kollektivtrafikken, sammen med reduksjon i husholdningenes transportutgifter.

## Kollektivtrafikkens markedsandel på nasjonalt nivå



## Fordeling av husholdningenes transportbudsjett i mrd kr



\* Øvrige transporttjenester inkluderer bil, sykkel og andre transporttjenester

\*\* Andre transporttjenester inkluderer passasjertransport på vei utover den fylkeskommunale kollektivtrafikken, øvrig passasjertransport i båt (f.eks. riksveiferges og hurtigruten), fly, og nye mobilitetsformer (f.eks. bildeling og mikromobilitet)

Kilder for estimat: Nasjonalt tall for transportutgifter fra konsum i husholdninger (SSB 09172), fordeling på underkategorier av transport fra utgift per husholdning (SSB 10237), fordelingsnøkkel fra antall husholdninger (SSB 09747), Samlede billettinntekter, kollektivaktøren (SSB 1030), Billettinntekter (SSB 1031)



# Fremkommelighetspakke for buss kan raskt gi store reise forbedringer i folks hverdag

Behov for tydelige politiske føringer på omdisponering av veiareal i storbyene, og offensiv holdning til å ta i bruk nye teknologiske verktøy som automatisk trafikkontroll i kollektivprioriterte gater, variabel skilting mm.



Foto: Ruter

- Omprioritere veiareal fra privatbiler til kollektiv, sykkel og gange.
- Offensiv holdning til å ta i bruk nye teknologiske verktøy.
- Bare i Oslo og Akershus står kollektivreisende i kø for 500 mill. kr hvert år.



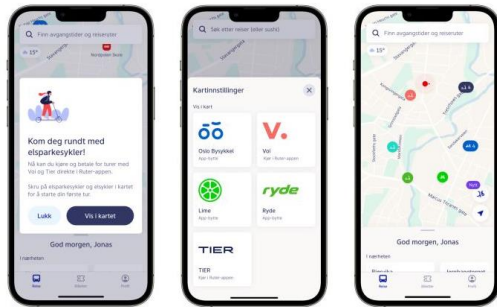
Foto: Statens vegvesen



## Organisere kollektivtrafikken bedre: Vi trenger en ny «mobilitetslov»

Vi mener kollektivtrafikkaktørene bør få et utvidet ansvar for å organisere markedet for flere delte mobilitetstjenester, for å styrke tilbud til kundene gjennom langt bedre integrasjon av tjenestene enn i dag.

**Forslag:** Gjennomgå og oppdatere relevant regelverk slik at regionale offentlige kollektivaktører kan videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester, herunder regulering av autonome kjøretøy, mikromobilitet mm. som del av kollektivtrafikken.



Elsparkesykler er ennå ikke en fullintegret del av kollektivtilbudet



Er vi forberedt på at selvkjørende kjøretøy kan innta våre gater?





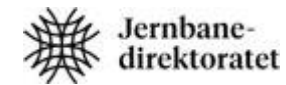
## Organisere kollektivtrafikken bedre: Tettere samarbeid mellom kollektivaktørene

For å gi oss løftekraft til de store mulighetene vi står overfor, er Kollektivtrafikkforeningens medlemmer enige om at vi trenger et tettere og mer forpliktende samarbeid. Det vil også gi mer kollektivtrafikk for pengene.

### Forslag:

Legge til rette for tettere samarbeid mellom kollektivaktørene, med utgangspunkt i kundene og hvordan skape bedre tjenester for de reisende. Legge til grunn den eksisterende ansvarsfordelingen i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunene og de fylkeskommunale administrasjonsselskapene må sikres direkte innflytelse på et eventuelt felles nasjonalt samarbeid.



## Organisere kollektivtrafikken bedre: Samordne offentlig betalt bestillingstransport

I dag bruker offentlige aktører anslagsvis 5 mrd. kr i året på ulike former for offentlig betalt bestillingstransport. Det er stort rom for å få mer mobilitet for pengene gjennom en tettere samordning av disse tjenestene.



### Forslag:

At staten tar initiativ overfor statlige virksomheter og fylkeskommunene om å samordne bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter mm. med mål om bedre og mer kostnadseffektive løsninger.



## Samarbeid for økt rekruttering til sjåføryrket

Kollektivtrafikken opplever en raskt voksende mangel på sjåførere. Dette er ikke en særnorsk utfordring, i Europa anslås det at man vil mangle to millioner sjåførere innen 2026, og fører allerede til kansellerte avganger i Norge.

Forslag:

Utarbeide en nasjonal plan for flere sjåførere i samarbeid med kollektivaktørene og fagforeninger.



## Hva kan vi sammen gjøre for å ta jafset av transportmarkedet



# FORENKLER FOLKS LIV.

[kollektivtrafikk.no](http://kollektivtrafikk.no)

