KOLLEKTIVKONFERANSEN2026

KOLLEKTIVTRAFIKK-FORENINGEN

Baklengs fra fremtiden: Hvordan løfte kollektivtransporten mot 2035

Bjørne Grimsrud
Adm dir TØI

KOLLEKTIVTRAFIKKONFERANSEN 2026

Baklengs fra fremtiden

Hvordan løfte kollektivtransporten mot 2035?

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør, Transportøkonomisk institutt

Transportøkonomisk institutt (TØI)

- Nasjonalt senter for samferdselsforskning
- Privat stiftelse
- 70 forskere med ulik bakgrunn

Dagens NTP fungerer ikke godt nok

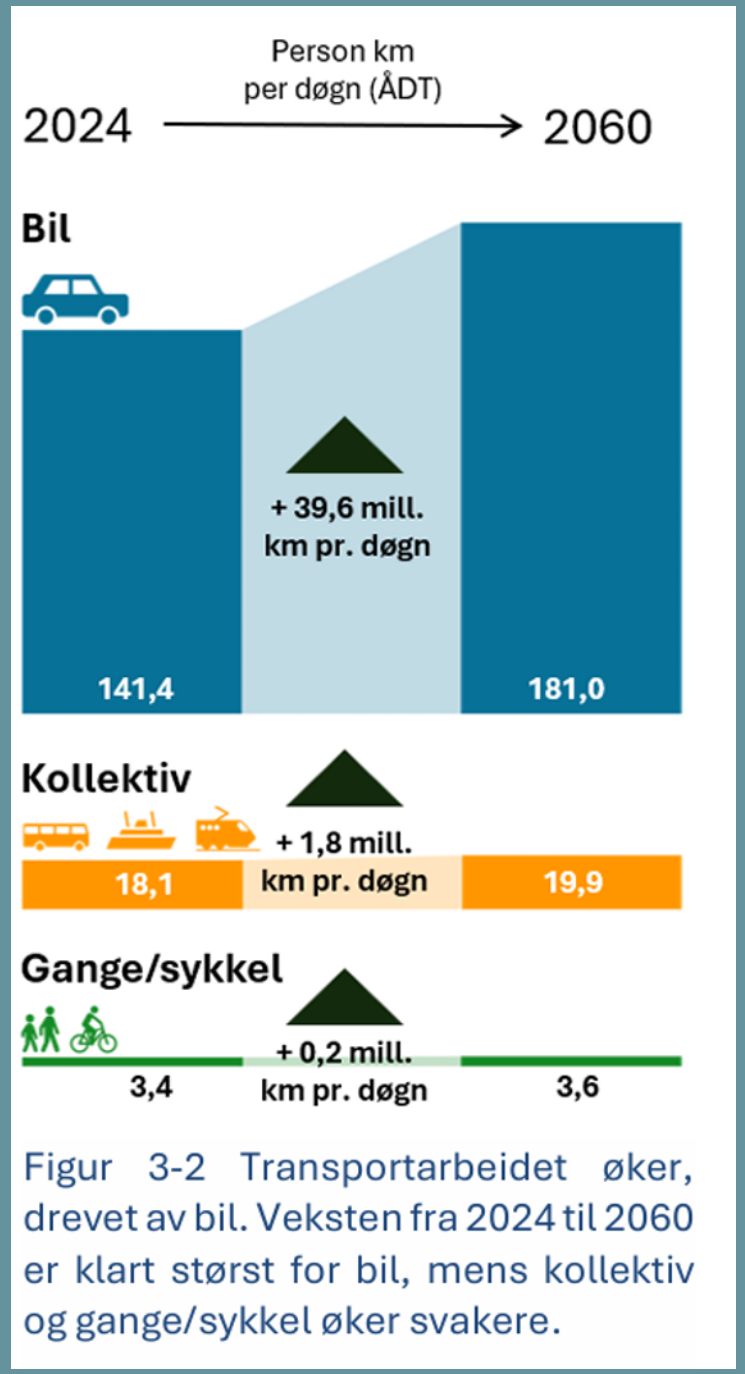
- Bringer oss ikke til målene
- Klarer ikke å vurdere ulike tiltak og transportformer opp mot hverandre på en god måte

Vi trenger å bringe politikken inn
i prioriteringen og planleggingen.

UTREDNINGSOPPDRAG 2 UTFORDRINGSBILDE OG MOBILITETSBEHOV

29. MAI 2026

SVV «Vi har i dette oppdraget tatt utgangspunkt i foreløpige fremskrivinger av innenlands transportetterspørsel for person- og godstransport» «De viser utviklingen i transporten gitt at vedtatt politikk videreføres, **og tar dermed ikke hensyn til en mulig politisk styring av utviklingen.»**



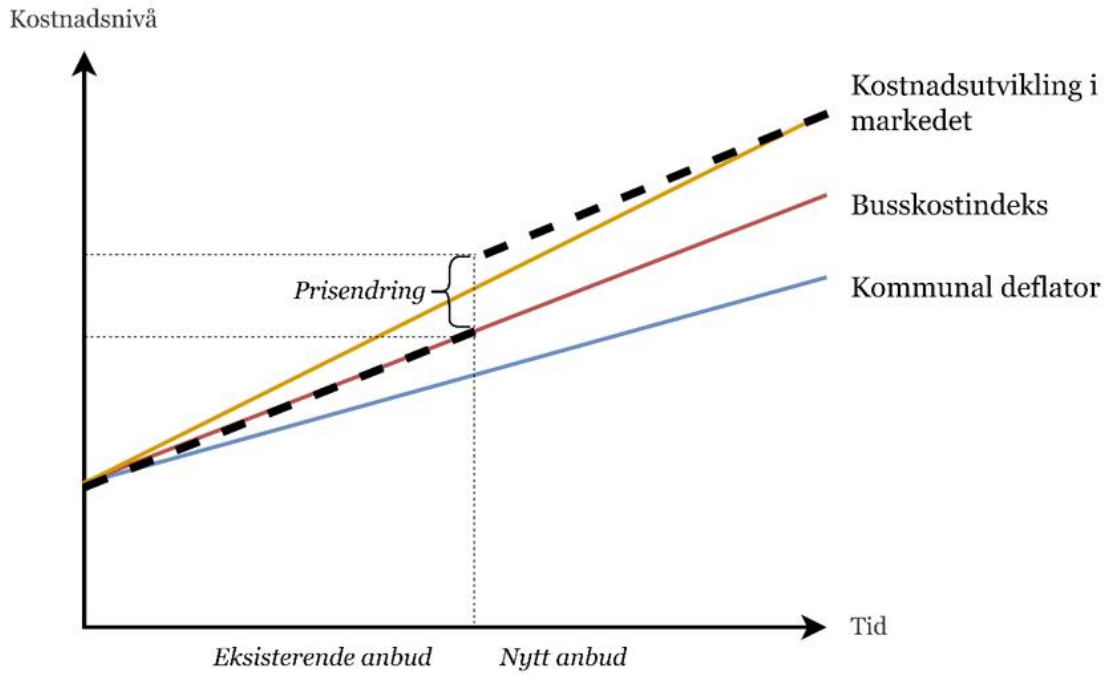
Figur 3-2 Transportarbeidet øker, drevet av bil. Veksten fra 2024 til 2060 er klart størst for bil, mens kollektiv og gange/sykkel øker svakere.

Planleggingen må starte med målene

Baklengs planlegging

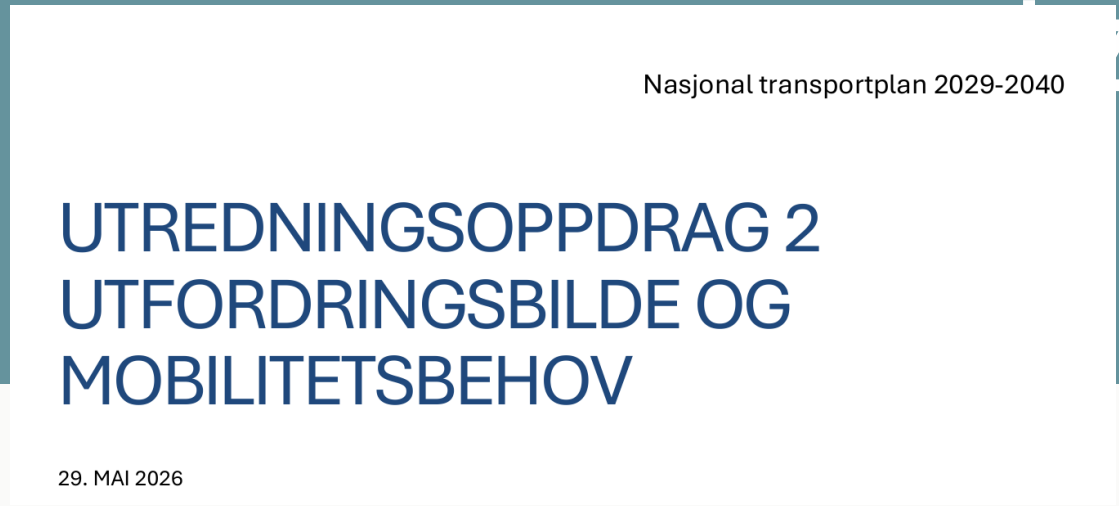
1. **Mål**
   Klima, mobilitet og attraktive byområder
2. **Se på ulike virkemidler**
   Virkemidler dimensjoneres etter målene
3. **Nødvendig politikk**
   En større del av veksten tas med kollektiv, gange og sykkel
4. **Prioriteringer i dag**
   NTP, regionale planer og finansiering trekker i samme retning

For å nå klimamålene bør kollektivtrafikken få en større rolle i transportsystemet



Men det vil koste mer enn i dag

Manglende kobling mellom mål og midler



- Nullvekstmålet krever økt kollektivtilbud, og bedre tilbud for gående og syklende for at disse transportformene skal kunne ta imot trafikkveksten i byområdene.
- Det er et problem at kostnadsnivået innen kollektivtrafikken har økt betydelig de senere årene, uten at dette er kompensert med økte bevilgninger.
- Økt finansiering av kollektivtrafikken er nødvendig. Behovet for økt kompensasjon er særlig tydelig innen fylkeskommunal kollektivtrafikk.

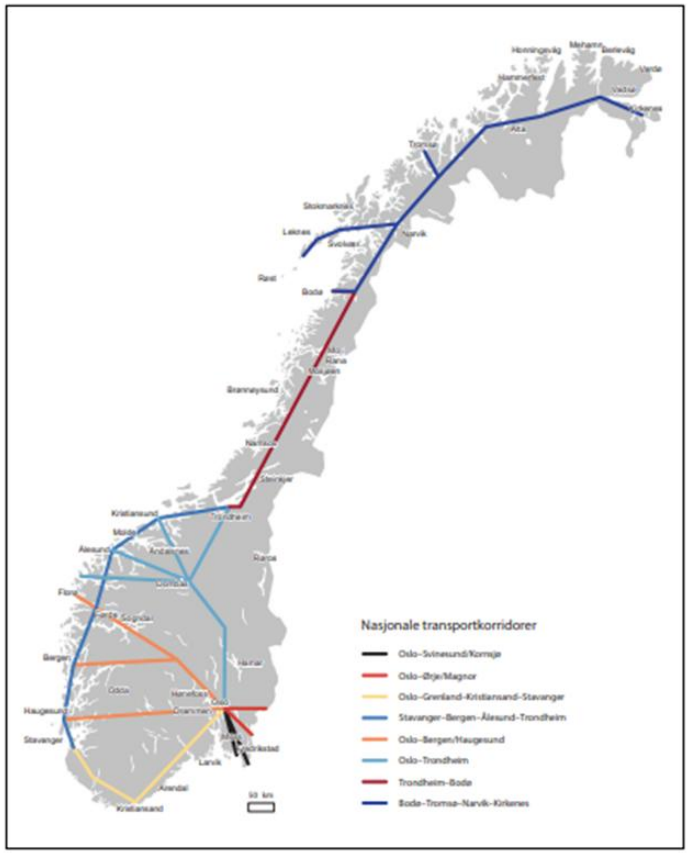
Samferdselsdepartementet

Kamzy Gunaratnam (Ap)

Samferdselsminister

Samferdselsdepartementet (SD) har det overordna ansvaret for rammevilkår for postverksemda, for luftfarts-, veg- og jernbanesektoren og for riksvegferjene.

NTP og regionale planer må kobles sammen



NTP planlegger i nasjonale korridorer

Kollektivtransporten løser de daglige reisene regionalt og lokalt.

De største transportvolumene finnes i og rundt byer og tettsteder

Der må nasjonale prioriteringer, regionale planer og finansiering møte hverandre.

Fra NTP arbeidet: Hvor er koblingen til kollektivtransporten og fylkene?

Vedlegg 1 oppdrag 2
Nasjonal analyse og landsdelsanalyser

- **Nord-Norge: Lav redundans og forsvar:** Få alternative forbindelser, store avstander i og krevende klima medfører høy sårbarhet. Stengninger kan påvirke/isolere store områder. Infrastrukturen i landsdelen er helt sentral for daglig beredskap, og forsvaret i og utenfor landsdelen.
- **Midt-Norge: Bindeledd og ringvirkning:** Landsdelen er et bindeledd mellom nord, vest og øst. Person- og godstrafikk går gjennom et fåtall sentrale korridorer og knutepunkter, slik at avvik her sprer seg raskt og kan påvirke transporten utover landsdelen.
- **Vest-Norge og Sørlandet: Topografi og eksport:** Tverrgående transport i vest/sør med fjelloverganger er sårbar. Dype fjorder og høye fjell deler opp veinettet. Skredfare er en sentral utfordring for samferdselen, med relativt hyppige stengninger og høye sikringsbehov. Kysten er hovedaksen for person- og godstrafikk, med store eksportvolumer ut av landsdelen.
- **Øst-Norge: Transportvolum og knutepunkt:** Har landets høyeste befolkningsvekst og trafikkvolum. Kapasiteten er høyt utnyttet, med liten tåleevne. Her er nasjonale knutepunkter (Oslo-området, hovedflyplass, godsterminaler og havner) samlet.

Autonome kjøretøy kan gi mer trafikk hvis de kun blir private

Delte kjøretøy

Kan gi bedre framkommelighet

Private kjøretøy

kan gi flere biler og lengre køer

Tre grep i neste NTP

1

Planlegg baklengs fra målene

La målene for 2035 styre kapasitet, investeringer og virkemidler.

2

Koble nasjonale og regionale planer

Planlegg for transportstrømmene i og rundt byer og tettsteder.

3

La finansieringen følge ambisjonene

Sikre et kollektivtilbud som kan ta sin del av trafikkveksten.

Ikke kopiere fortiden men planlegge for fremtiden

Takk for meg!