

RING 4 SAMARBEIDET

Olov Grøtting, daglig leder

Lillestrøm 2. april 2024



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN



Hvem er Kollektivtrafikkforeningen og hva jobber vi med

Landsdekkende nasjonal bransjeorganisasjon etablert i 2007, for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.



Kollektivtrafikkforeningens mange nettverk er vår «rygggrad»:

- Kontraktskomiteen
- Materiell- og miljøkomiteen
- Mobilitets- og markedskomiteen
- Båt- og fergeforum
- Complianceforum
- Bestillingstransportforum
- Markedsforum
- Skoleskyssforum
- Storbyforum
- Økonomiforum
- Kommunikasjonsforum
- Topplederforum
- Strategi- og utviklingsforum
- Nordic Mobility Group

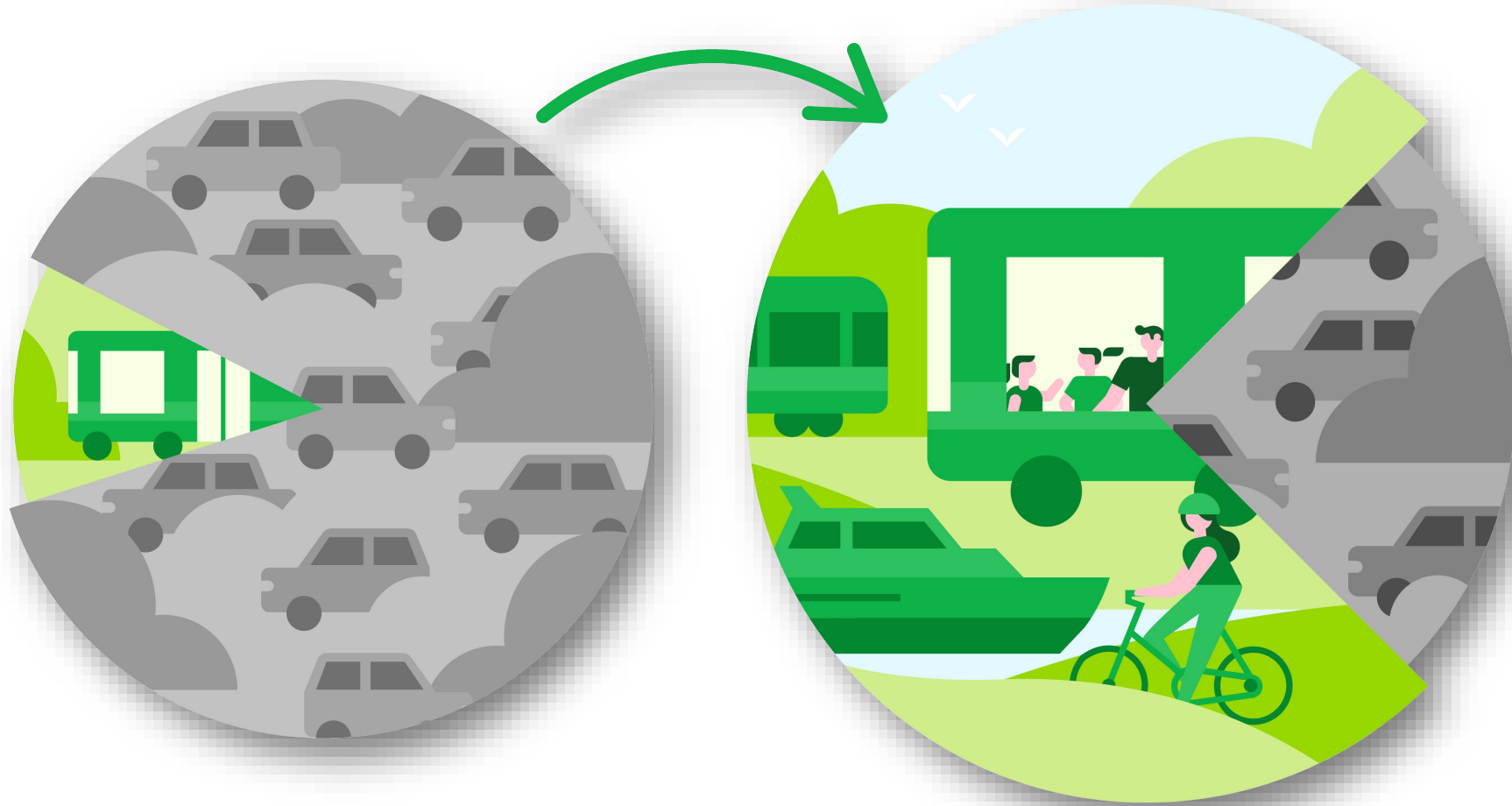
Alle fagfolkene som deltar i et av nettverkene har gode kolleger over hele landet de kan samarbeide med.



Mer for mindre



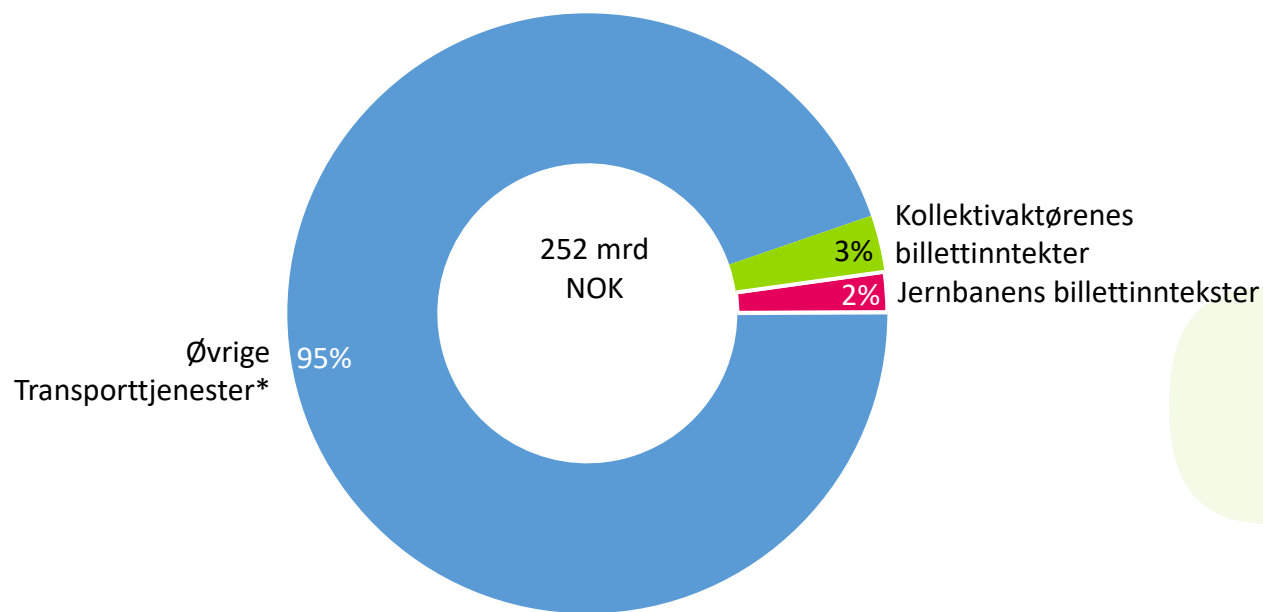
Skal vi nå Norges klima- og miljømål, må kollektivtrafikken ta et stort jafs av transportmarkedet



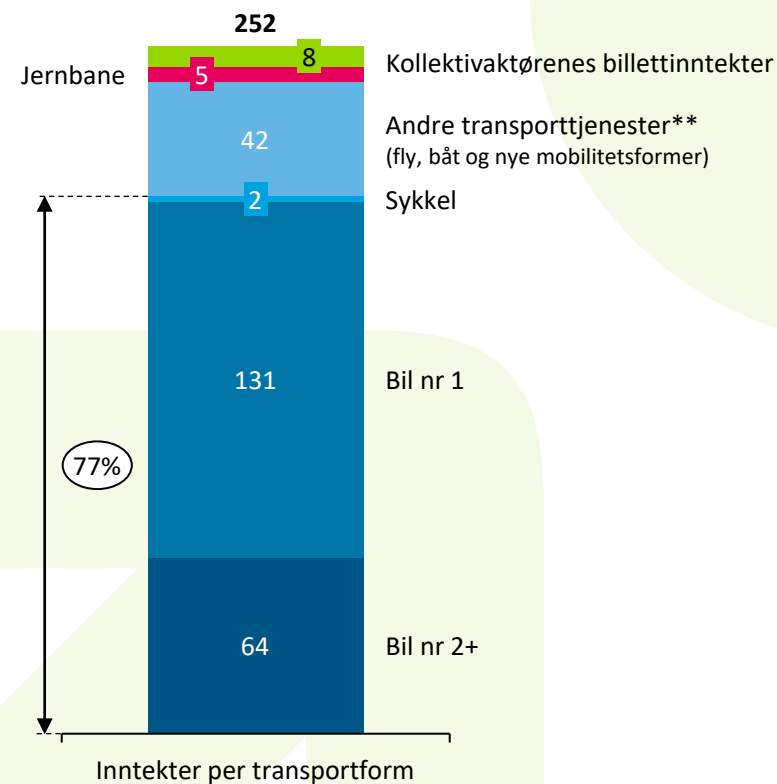
Husholdningenes transportbudsjett viser et enormt inntekts- og sparepotensial

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 transport i båt (f.eks. riksveiferges og hurtigruten), fly, og nye mobilitetsformer (f.eks. bildeling og mikromobilitet)

Kilder for estimat: Nasjonaltall 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, kollektivaktører (SSB 11570) Bilandel fra Ruter MIS, 2022



Buss, båt, bybane

Jernbane

Fly mm.

Bil 1

Bil 2

Sparing



8 mrd.

5 mrd.

42 mrd.

131 mrd.

64 mrd.

0 mrd.

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



Høringsuttalelse fra Kollektivtrafikkforeningen

Innledning
Mobilitet i Norge står foran store og spennende endringer. Kollektivtrafikkforeningen mener det er fullt mulig å skape en enklere reisehverdag og innfri klima- og bærekraftsmål, på en langt mer kostnadseffektiv måte enn i dag. Det forutsetter imidlertid vilje til å tenke nytt. Was dagens rammer og prioriteringer videreføres, slik prioriteringsoppdragene i stor grad legger opp til, er det urealistisk å forvente andre resultater enn i dag.

NTP må ta utgangspunkt i den reisendes behov, og tenke nytt rundt bruk av eksisterende infrastruktur. Vi må bort fra en situasjon med en raskt voksende bilpark hvor folk tvinges til å eie sitt eget transportmiddel, til et moderne, delingsbasert system der vi reiser sammen og deler på transportmidlene. Ved å vri nasjonale drifts- og investeringsmidler til delte mobilitetsløsninger kan vi skape langt bedre reiseopplevelser, utnytte kapasitet i eksisterende vei- og banenett, og i sum spare samfunnet for store midler til transport.

Kollektivtrafikk har i mer enn 100 år drevet med stadig nye former for delt mobilitet, og kollektivtrafikk Norge står klare til å bidra tungt til å innfri målingene i NTP. Kollektivtrafikken gir et viktig bidrag til en rekke bærekraftsmål som klima, natur, mindre ulikhet, god helse og livskvalitet, og bærekraftige byer og tettsteder. Vi jobber aktivt med å tilby de reisende nye og bedre tjenester, styrke samarbeidet på tvers av selskaper og forvaltningsnivå, og få stadig flere reiser ut av hver krone.

Til tross for politiske signaler om å ta vare på det vi har, og bruke dagens infrastruktur bedre, er det etter vårt syn lite omtale i faggrunnlagene om hvordan dette kan skje gjennom en utbygging av kollektivtrafikken. Vi savner tydeligere strategier og forslag til hvordan transportbehov og transportmønstre skal endres i planspennet i tråd med de politiske føringene som er varslet.

På den bakgrunn har vi følgende konkrete forslag til forbedring av NTP:

1. Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- og lokalveinettet
3. Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester
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

Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
Kollektivtrafikkforeningen mener det er mulig å skape en enklere reisehverdag og nå klima- og bærekraftmålene innenfor transportsektoren, men det forutsetter en omfattende restrukturering av mobilitet i Norge i brene fremover. Slik oppfatter vi også Transportetatene selv, som i utredningene skriver at det er «svært krevende å nå nasjonale klimamål om 55 prosent kutt innen 2030, og at det «vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler.»

Også i de største byene utgår kollektivtrafikken i dag en liten del av det samlede mobilitetsmarkedet. I Oslo og Akershus bruker innbyggerne eksemplene i større besorden 70 mrd. kr

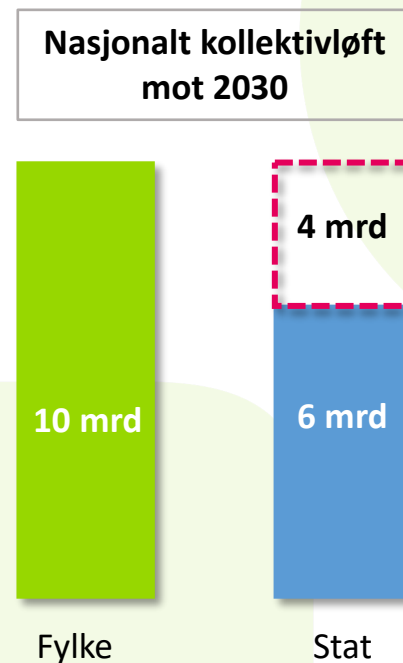
FORENKLER
FOLKES
LIV.



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.



AtB: Ny passasjerrekord i 2023, men utfordrende økonomisk situasjon

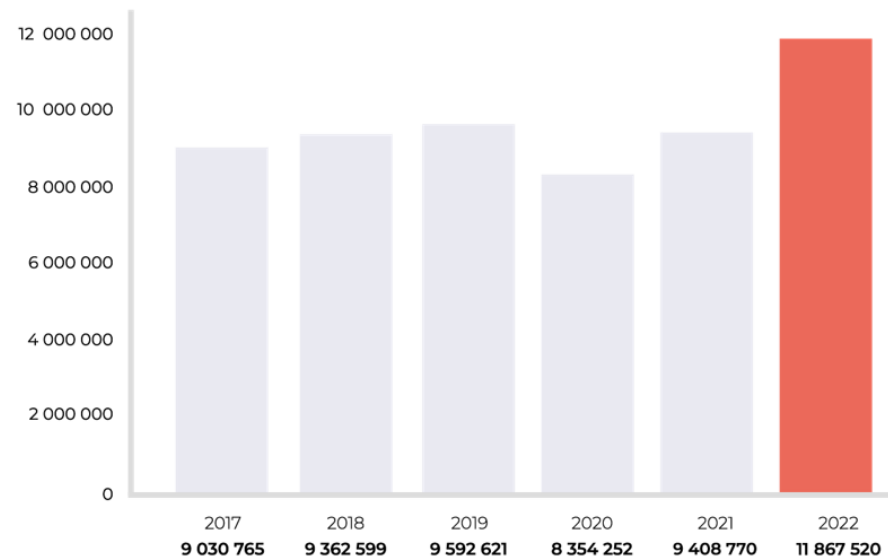
14 prosent vekst sammenliknet med året før, med totalt 51,4 mill. reiser i Trøndelag.



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.

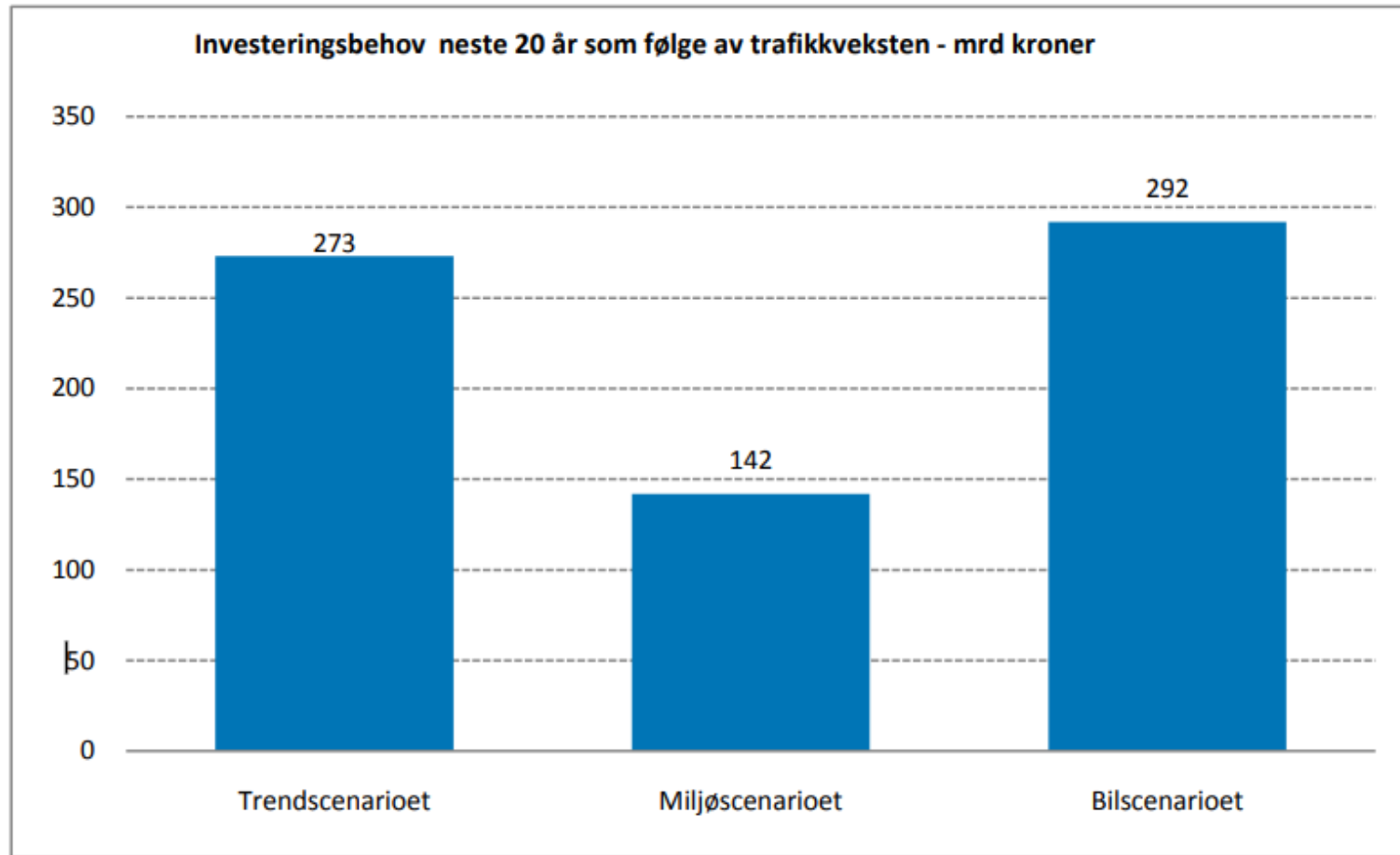
Effekten på antall kollektivreiser av bedre tilbud og lavere priser...



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



Samfunnet kan spare store summer på å prioritere utbygging av kollektivtrafikk (UA-rapport 23/2011)



S-figur 1: Investeringsbehov de neste 20 år som følge av trafikkveksten - mrd kroner. Samlet for ni byområder (Oslo-regionen, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansand-regionen, Drammens-regionen, Tromsø, Nedre Glomma og Grenland).



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.



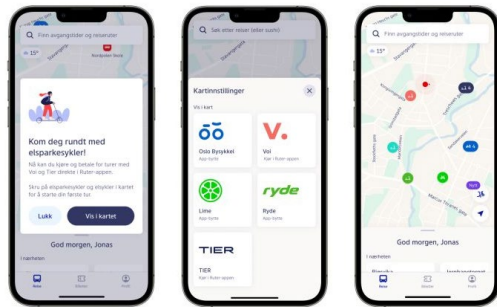
Foto: Statens vegvesen



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: 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.



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



Høringsuttalelse fra Kollektivtrafikkforeningen

Innledning
Mobilitet i Norge står foran store og spennende endringer. Kollektivtrafikkforeningen mener det er fullt mulig å skape en enklere reisehverdag og innfri klima- og bærekraftsmål, på en langt mer kostnadseffektiv måte enn i dag. Det forutsetter imidlertid vilje til å tenke nytt. Was dagens rammer og prioriteringer videreføres, slik prioriteringsoppdragene i stor grad legger opp til, er det urealistisk å forvente andre resultater enn i dag.

NTP må ta utgangspunkt i den reisendes behov, og tenke nytt rundt bruk av eksisterende infrastruktur. Vi må bort fra en situasjon med en raskt voksende bilpark hvor folk tvinges til å eie sitt eget transportmiddel, til et moderne, delingsbasert system der vi reiser sammen og deler på transportmidlene. Ved å vri nasjonale drifts- og investeringsmidler til delte mobilitetsløsninger kan vi skape langt bedre reiseopplevelser, utnytte kapasitet i eksisterende vei- og banenett, og i sum spare samfunnet for store midler til transport.

Kollektivtrafikk har i mer enn 100 år drevet med stadig nye former for delt mobilitet, og kollektivtrafikk Norge står klare til å bidra tungt til å innfri målsettingene i NTP. Kollektivtrafikken gir et viktig bidrag til en rekke bærekraftsmål som klima, natur, mindre ulikhet, god helse og livskvalitet, og bærekraftige byer og tettsteder. Vi jobber aktivt med å tilby de reisende nye og bedre tjenester, styrke samarbeidet på tvers av selskaper og forvaltningsnivå, og få stadig flere reiser ut av hver krone.

Til tross for politiske signaler om å ta vare på det vi har, og bruke dagens infrastruktur bedre, er det etter vårt syn lite omtale i faggrunnlagene om hvordan dette kan skje gjennom en utbygging av kollektivtrafikken. Vi savner tydeligere strategier og forslag til hvordan transportbehov og transportmønstre skal endres i planspennene i tråd med de politiske føringene som er varslet.

På den bakgrunn har vi følgende konkrete forslag til forbedring av NTP:

1. Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- og lokalveinettet
3. Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester
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

Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
Kollektivtrafikkforeningen mener det er mulig å skape en enklere reisehverdag og nå klima- og bærekraftmålene innenfor transportsektoren, men det forutsetter en omfattende restrukturering av mobilitet i Norge i brene fremover. Slik oppfatter vi også Transportatene selv, som i utredningene skriver at det er «svært krevende å nå nasjonale klimamål om 55 prosent kutt innen 2030, og at det «vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler.»

Også i de største byene utgår kollektivtrafikken i dag en liten del av det samlede mobilitetsmarkedet. I Oslo og Akershus bruker innbyggerne eksemplene i større besorden 70 mrd. kr

FORENKLER
FOLKES
LIV.



FORENKLER FOLKS LIV.

kollektivtrafikk.no

