



ARBEIDSGIVERFORENINGEN  
**SPEKTER**



# Spekters kollektivtrafikk- strategi

---

# Spekters kollektivtrafikkstrategi

## Innhold

<b>Innledning .....</b>	<b>3</b>
<b>Bakgrunn for valg av strategier .....</b>	<b>4</b>
Sterk befolkningsvekst – særlig i storbyregionene .....	4
Vi har et forbedringspotensial i norsk samferdselspolitikk .....	4
Transportårene er ved kapasitetsgrensen – men kun morgen og ettermiddag.....	5
Konsekvensene er her allerede.....	6
FNs bærekraftsmål forplikter .....	6
Norge har startet, endringsviljen er der .....	6
<b>Veien videre .....</b>	<b>8</b>
Vi trenger en nasjonal kollektivtransportplan .....	8
Vi må sørge for å utnytte eksisterende infrastruktur bedre .....	11
Arbeidslivspolitikken .....	12
Teknologiske muligheter .....	13
Vi må styre ressursbruken.....	14
<b>Oppsummert .....</b>	<b>15</b>
<b>Sluttnoter/Kilder .....</b>	<b>15</b>

## Innledning

For å opprettholde og utvikle det norske velferdssamfunnet er vi avhengig av økt innenlands konkurransekraft som igjen bidrar til økt verdiskapning i Fastlands-Norge. Næringspolitikken, arbeidslivspolitikken, velferds- og verdiskapingspolitikken og samferdselspolitikken henger sammen. Funksjonelle og attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner er en viktig nøkkel for å lykkes. Arbeidslivet har behov for å mobilisere mer arbeidskraft, og mer effektive reiser til og fra arbeid vil bidra til dette.

Spekter ønsker å oppnå økt mobilitet og redusert miljøbelastning på en mer kostnadseffektiv måte. For å oppnå det er samfunnet avhengig av en effektiv utvikling og bruk av transportårene. Spekters strategi for kollektivtransporten er ment å være et svar på hvordan vi kan løse disse utfordringene.

## Bakgrunn for valg av strategier

Norge står foran en fremtid som vil preges av reduserte inntekter fra olje og gassindustrien, en varig økt andel eldre i befolkningen – med de effekter det får for verdiskapning, arbeidskraftbehov, økte pensjonskostnader og knappere offentlige budsjetter. Samtidig skal klimagassutslippene reduseres, og samfunnets infrastruktur må tilpasses til et varmere og villere klima. Landets næringsliv må tilpasses en verdensøkonomi med økt risiko for store og raske skift i teknologi, forretningsmodeller og etterspørsel. For samferdselssektoren krever alt dette en organisering og løsninger som er mer effektive og som bedre responderer på etterspørselen blant reisende og godstransportkunder.

## Sterk befolkningsvekst – særlig i storbyregionene

Norge opplever en sterk vekst i befolkningen. Folketallet ventes å øke med 1,1 millioner i løpet av de neste 25 årene. Vi behøver samtidig å redusere både transportkostnadene og klimagassutslippene. Storparten av befolkningsveksten er ventet å komme i og rundt de store byene. Vi ser allerede i dag at rushtiden mange steder i storbyområdene er preget av overbelastet veikapasitet og at det er trengsel på buss, trikk, tog, båt og bane.

Om få år skal mange flere mennesker reise til og fra jobb. Skal vi unngå en situasjon med enda lengre køer og en biltrafikk som kveler bysentraene, må utviklingen av byer og tettsteder sees i nær sammenheng med utvikling av en kollektivtrafikk og en varetransport som fungerer. Det må utarbeides langsiktige og forpliktende planer for utvikling av kollektivtrafikken, som i større grad reflekterer behovene og målsatt rolledeling mellom kollektiv og individuell transport. Dette vil gi byer og kommuner et godt grunnlag for arealplanlegging av boliger, arbeidsplasser og servicetilbud og for at folks behov for daglig bilbruk reduseres. Vi må derfor ha store ambisjoner for utvikling av framtidens transport generelt og persontrafikk spesielt. Målet må være et Norge hvor transportutfordringene løses på en mer effektiv måte enn i dag – både for den enkelte transportbruker og for felleskapet, som skal være med å finansiere løsningene.

### Befolkningsutvikling i storbyregionene

Byregion	Befolkningsutvikling	Befolkning 2016	Befolkning 2040
Oslo og Akershus	+ 28 %	1.200.000	1.540.000
Bergensregionen	+ 28 %	400.000	510.000
Stavanger/Nord-Jæren	+ 25 %	240.000	300.000
Trondheimsregionen	+ 23 %	280.000	345.000

Kilde: SSB, gjengitt i Fellespresentasjon for Nasjonal transportplan 2018-2029

## Vi har et forbedringspotensial i norsk samferdselspolitikk

Som Produktivitetskommisjonen tok opp i den første rapporten, har det tradisjonelt vært liten sammenheng mellom norske samferdselsprosjekters nytteverdi og hvordan de prioriteres mot hverandre. I tillegg var det lenge slik at en for liten andel av samferdselsbudsjettet gikk til vedlikehold, slik at infrastrukturen man allerede hadde bygget, forfalt. I tillegg har det vært manglende sammenheng mellom de vedtatte målene og virkemidlene man vedtok for å følge dem opp – eksempelvis når det gjelder kollektivandeler eller utslippsmål. Dels har det manglet vilje til å målrette virkemidlene, og dels har det manglet vilje til å gjøre dem kraftfulle nok.

Konsekvensene er blant annet at store deler av det norske samferdselssystemet er preget av lav gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse.

I og rundt de store byene er både veinett og kollektivtransport preget av svært tydelige rushtidstopper, mens kapasiteten resten av dagen, for ikke å snakke om kveld og natt, brukes lite. Utenfor storbyområdene er infrastrukturen gjennomgående lavt utnyttet med unntak av noen få, store utfartsdager – hvor vei, jernbane- og fergekapasitet belastes til, eller over, maks grensen – og resultatet blir forsinkelser.

Spekter registrerer at det for lokal kollektivtrafikk, ferger og for de aller fleste veistrekninger ikke er noen sammenheng mellom etterspørsel og pris på transporttjenester. Etterspørselen reguleres i stedet ved hjelp av kø og trengsel. Konsekvensen blir at svært mange av brukerne får en subjektiv opplevelse av at transportsystemet har kapasitetsmangel, og retter krav mot politikerne og transportetatene om at det må investeres i økt kapasitet, til tross for at det er mye ledig.

## Transportårene er ved kapasitetsgrensen – men kun morgen og ettermiddag

På tross av at deler av arbeidslivet har endret seg betydelig de siste tiårene, er det fortsatt slik at de fleste må velge høyst tradisjonelt hva angår tidspunkt for sine arbeidsreiser, med de rushtidsutfordringer det medfører. Her har arbeidslivet et potensial til å tilrettelegge for større effektivitet. Også barnehage- og SFO-tilbud er organisert slik at arbeidstakerne ikke har stor grad av påvirkning på når jobbreisene må gjennomføres.

Kapasiteten på transportsystemene utfordres særlig på hverdager mellom kl. 7 og 9 og mellom kl. 15 og 17, og vi oppnår derfor ikke ønsket om lavest mulige reisetider. Høye rushtidstopper utløser store investeringsbehov og lav gjennomsnittlig utnyttelse av kollektivtransportkapasiteten gjennom døgnet. I Oslo og Akershus er den gjennomsnittlige utnyttelsesgraden gjennom hele driftsdøgnet og kjørestrekningen 36 prosent av setene for T-bane, og 59 prosent av setene for trikk. Tar man med ståplassene i regnestykket, blir utnyttelsesgraden enda lavere – 19 prosent for T-bane og 21 prosent for trikk. Etter sterk kapasitetsøkning på grunn av nye tog og flere avganger, har T-banen mulighet til å løse større transportoppgaver – særlig utenfor rushtid. I lokaltogtrafikken rundt omkring i landet, gjør glisne tog formiddag og kveld at bare 30 – 35 prosent av setene på lokaltogavgangene er fylt, mens den typiske passasjeren reiser i rushtiden og opplever helt fulle tog.

I 2016 ble det omsatt personbiler for 145 milliarder kroner i Norge.<sup>i</sup> Bilene kjøres i gjennomsnitt mindre enn 5 % av døgnet. Bruken er mest knyttet til arbeidsreiser, hvor belegget er aller lavest, med i gjennomsnitt kun 1,15 personer i hver bil. Dette kan endre seg dramatisk. Bruk av digitale delings- og samkjøringstjenester øker. Konkurransemyndigheter og markedet presser i retning en liberalisering av drosjereguleringen, som blant annet åpner for aktører som bruker privatbilparken i stedet for dedikerte taxiflåter. Når selvkjørende biler kommer, åpner det for en enda mer radikal overgang fra personbil som en vare man kjøper, til mobilitet som en tjeneste man abonnerer på. Det gjør privatbilen mer attraktiv å bruke, senker transportkostnadene, og utfordrer tradisjonell kollektivtransport. Flere virksomheter er allerede inne i overgangen til mobilitetsselskap – som leverer kombinert mobilitet med ulike reisemidler i stedet for bare kollektivtransport.<sup>ii</sup>

## Konsekvensene er her allerede

Konsentrasjonen av trafikk i rushtiden gir kostbare forsinkelser, og presser fram investeringer og driftskostnader som kunne vært unngått om trafikken var bedre organisert. Privatpersoner bruker unødvendig mye tid i kø, og næringslivet taper penger på den manglende framkommeligheten. Eksempelvis er tidstapet for kollektivreisende i Oslo og Akershus som følge av manglende framkommelighet estimert til mellom tre og fire milliarder kroner per år. Spekters kollektivtrafikkstrategi ønsker å bidra til trafikkløsninger som reduserer tidstapet, samtidig som det gir reduserte klimagassutslipp og redusert lokal forurensing.

## FNs bærekraftsmål forplikter

FNs bærekraftsmål er universelle og gjelder for alle land. Ved transportplanlegging er særlig tre av målene relevante: Mål nummer 9: «Bygge robust infrastruktur, fremme innovasjon og bidra til inkluderende og bærekraftig industrialisering», mål nummer 11: «Gjøre byer og samfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige» og mål nummer 13: «Handle umiddelbart for å stoppe klimaendringene og bekjempe konsekvensene».

De norske klimagassutslippene (ikke-kvotepiktig sektor) skal kuttes med 40 prosent innen 2030. Gjennom Klimaforliket har et bredt flertall på Stortinget vektlagt at klimapolitikk og næringspolitikk skal samvirke og gi gjensidig nytte. Slik skal man oppfylle Norges internasjonale klimaforpliktelser samtidig som man bidrar til norsk verdiskapning og arbeidsplasser. Blant annet innebærer det en stor satsing på teknologi og innovasjon. Det skal videre satses på en klimavennlig transportsektor med omfattende overgang til kollektivtransport, og man skal redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra det enkelte transportmiddelet gjennom overgang til fornybar energi

## Norge har startet, endringsviljen er der

Det er en økende erkjennelse blant folk flest at menneskeskapte klimaendringer er en sentral utfordring også for det norske samfunnet. TNS Gallup har gjennom de siste ni årene målt hvilke saker folk oppfatter som de mest sentrale. 25 prosent mener at klimautfordringen er en av de tre viktigste utfordringene for Norge i årene framover. Blant de under 30 år er tallet 35 prosent. Klimaspørsmålet har vært vurdert blant de største utfordringene gjennom alle årene TNS Gallup har gjennomført undersøkelsen. Dette representerer i seg selv en viktig politisk drivkraft. Når velgerne ser behov for endring, vil også politikerne enklere kunne foreslå tiltak som betyr reell endring.

Nullvekstmålet er vedtatt i Norge. I storbyene skal ikke privatbiltrafikken øke lenger, selv om befolkningen vokser raskt. Oslo har økt ambisjonene ytterligere, og målsatt reduksjon i privatbiltrafikken. All vekst i persontrafikken skal løses med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å muliggjøre dette, skal utbyggingen av boliger, servicetilbud og arbeidsplasser konsentreres til bysentrum og kollektivknutepunkt.

Samtidig har teknologiens bidrag til klimaløsningene i økende grad blitt lønnsomme og tilgjengelige – og med det kommer endringsviljen. Dette ser vi ikke bare innenfor energisektoren, hvor investering i fornybar energi er blitt størst. Det samme er i ferd med å skje innen transportsektoren, med lynrask teknologiutvikling for elbiler, elbusser og elferger. Elektriske varebiler er på vei inn på markedet, mens serieproduksjon av elektriske lastebiler er avhengig av noe bedre insentiver enn man har i dag. Deler av dagens dieseldrevne togstrekninger vil det være rasjonelt å elektrifisere. Biodrivstoff kan fjerne klimagassutslipp fra

de gjenværende togstrekningene, hvor hybrid-, batteri- og hydrogentog også kan være et alternativ på sikt.

På landsbasis foregår i dag hoveddelen av arbeidsreisene med bil – over 62 prosent, mens kollektivtransporten kun står for om lag 16 prosent. Det er imidlertid store lokale variasjoner, med større kollektivtransportandeler i de store byene. Oslo topper listen, med 42 prosent kollektivandel for arbeidsreisene og kun 31 prosent bil. I stadig flere norske byområder ser vi at forenkling av takstsonesystem og rutenett, kombinert med hyppigere avganger og etablering av gode overgangsløsninger, bidrar til høy vekst i antall kollektivreisende. Satsingen på kollektivtrafikk til Oslo Lufthavn Gardermoen er et annet eksempel på at helhetlige tiltak gir resultater – med en kollektivandel på rundt 70 prosent i dag.

I Osloområdet sier rundt 80 prosent av innbyggerne at de er fornøyde med kollektivtilbudet – og 42 prosent bruker altså kollektivtransport på arbeidsreisen, noe som er blant de høyeste kollektivandelene i Europa. Men selv ikke så store kollektivandeler løser alle transportutfordringene. Det er fortsatt behov for forbedring i alle deler av landet, og erfaringer så langt tilsier at potensialet er stort og kan utløses med de riktige virkemidlene.

## Veien videre

Spekter mener vi må utnytte eksisterende infrastruktur bedre og styre ressursbruken mot de rette tiltakene. Investeringer i infrastruktur tar lang tid og har lang levetid. Det er avgjørende at slike investeringer tar utgangspunkt i det framtidige transportbehovet. For å få dette til, må prosessene og verdikjeden være riktig. Norge trenger derfor en nasjonal kollektivtransportplan med en betydelig lengre tidshorisont enn dagens NTP. Planen bør utformes som en strategisk overordnet ruteplan og en plan for den infrastruktur som må til for å realisere ruteplanen. Utfordringen er å lage en plan som både gir den forutsigbarheten som er nødvendig for å gi effektiv realisering av tiltakene, og samtidig er fleksibel nok til å justeres når teknologi og kundeetterspørsel endres.

## Vi trenger en nasjonal kollektivtransportplan

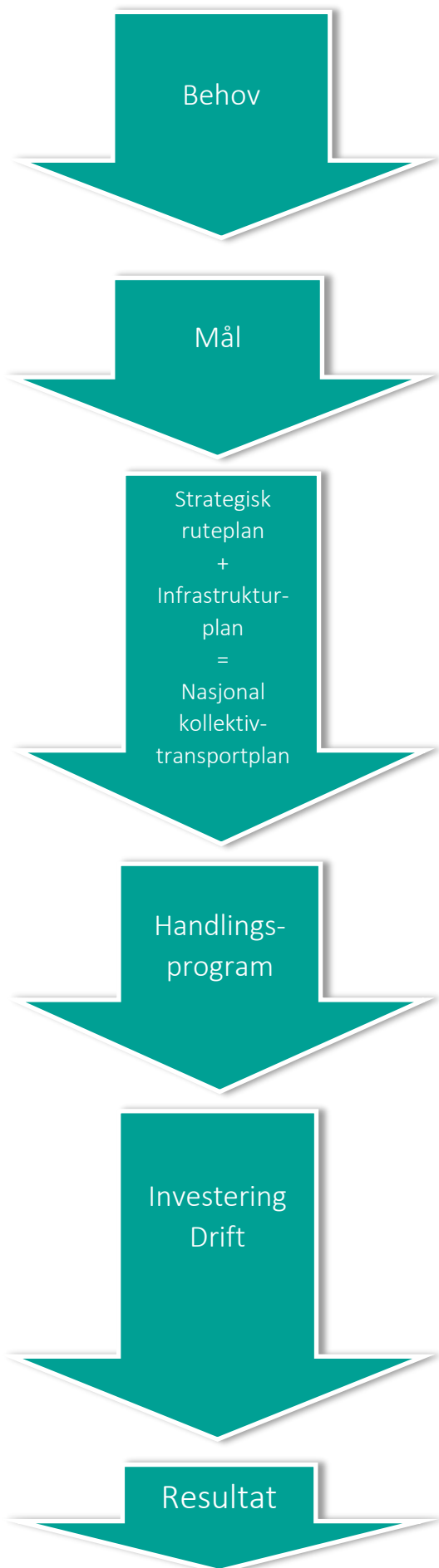
Hovedtrekkene i denne kollektivtransportplanen er:

- Politikken styrer i stort og vedtar mål om funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner med god mobilitet, effektiv ressursutnyttelse og reduserte miljøbelastninger
- Innenfor rammen av vedtatte mål for gange/sykling, kollektivtrafikk og bilbruk må markedet, det vil si kundenes behov, kartlegges nøye og må i større grad være styrende for den konkrete utviklingen
- Det utvikles en strategisk overordnet ruteplan som tilfredsstillende de kartlagte behovene
- Ut fra den overordnede ruteplanen bestemmer man materiell og tilhørende infrastruktur
- Planen realiseres med langsiktig finansiering av både investeringer og drift
- Staten tar et helhetsansvar for at kollektivtrafikken fungerer
- Organiseringen deles inn etter funksjonelle bo- og arbeidsregioner
- Standarder sikrer et landsdekkende og sømløst tilbud

Spekter mener at valg av organisasjons- og planleggingsmodell må gi handlekraft og gjennomføringsevne til en ledelse som har et helhetlig ansvar for å gjennomføre politiske mål og prioriteringer for kollektivtransporten. Målene er økt mobilitet og effektivitet, bedre miljø og reduserte klimagassutslipp.

På dette grunnlaget har Spekter tatt utgangspunkt i en tenkning som fremstilt her:





### Behov

Betjening av dagens og fremtidens marked og kundenes behov er utgangspunktet for organisering og prioritering av tiltak. De overordnede rammene for samfunnsutviklingen som kollektivtrafikken skal bidra til å oppfylle, har i stor grad markedssuksess som utgangspunkt.

Utvikling og betjening av fremtidens marked skjer i samspill med øvrige virkemidler for bosettingsmønster, næringsutvikling og arealbruk mv.

### Mål

Mål og strategier for kollektivtrafikken trekkes opp innenfor rammen av overordnede samferdselspolitiske mål. Mobilitet, effektivitet og miljø- og klimahensyn står sentralt, og i storbyområdene målsettes at kollektivtrafikken skal ta veksten i motorisert trafikk. Disse målene er grunnlaget for visjoner, perspektiver, strategier og suksessindikatorer for kollektivtrafikken.

### Strategisk ruteplan + tilhørende infrastrukturplan = Nasjonal kollektivtransportplan

Det er det trafikktilbudet som tilbys og som kundene møter, som avgjør markedssuksess og måloppnåelse. Kundene ønsker sømløse reiser på tvers av geografi, driftsarter, operatører og andre organisatoriske skiller. Et effektivt trafikktilbud, med markedsmessig riktig avveid kvalitet og kapasitet, må utvikles og prioriteres i samspill med ønsket arealbruk på kortere og lengre sikt.

Planene for infrastrukturbygging må bygge opp under, og legge til rette for, den nasjonale kollektivtransportplanen på tvers av driftsarter. Høy samfunnsnytte av investeringer i kollektivtrafikkens infrastruktur sikres ved at nyanlegg og reinvesteringer kommer der det best bidrar til det trafikktilbudet som oppfyller markedsmålene.

### Handlingsprogram

Samordnede handlingsprogram for trafikkdrift og infrastruktur for alle driftsarter lages i samspill med beregnede inntektsrammer fra offentlige bevilgninger, billettsalg og andre markedsaktiviteter. Det er vesentlig for effektiv planlegging og tilpasning at offentlige bevilgninger i størst mulig grad gis i et fireårsperspektiv. Mer langsiktige bevilgningsrammer for større infrastrukturprosjekter må følges av tilsvarende bevilgningstilsagn for fremtidig trafikkdrift.

### Investering og drift

Gjennomføring av et samordnet handlingsprogram fordeles på flere aktører. Samtidig må en ha gode instrumenter tilgjengelig for målsatt, effektiv oppfølging innenfor finansiering, konsesjoner og reguleringer. Konkurransetsetting i samsvar med gitte politiske rammer inngår. Trafikkregulering er en offentlig oppgave. Samtidig bør det offentlige trafikksekskapet gi trafikantinformasjon og sørge for teknisk utstyr og avtalerammer som sikrer lett tilgjengelig og sømløs billettering. Innenfor en slik ramme vil informasjon, markedsføring og salg normalt være en operatøroppgave der tilbudet er rent kommersielt eller vurdert som best å konkurranseutsette basert på nettoavtale. Oppgaver som utbygging, vedlikehold og trafikkdrift mv. konkurranseutsettes på områder hvor det ikke er vedtatt utførelse i offentlig regi.

### Resultat

Resultater måles og følges opp i samsvar med vedtatte mål og suksessindikatorer.

Politikken må styre i stort og legge til rette for en dynamisk utvikling med gode insentiver. Stortinget bør vedta nasjonale planer med mål, rammer og finansiering, mens fagetater og administrasjons- og infrastrukturselskaper får ansvar for konkretiseringen av tiltak og selve gjennomføring.

Å kjenne markedet – altså kundenes nåværende og framtidige behov – er første trinn til suksess. Markedskunnskapen brukes til å lage en nasjonal kollektivtransportplan som skal realisere målene mest mulig effektivt. Den består av en strategisk ruteplan, som følges opp med en plan over hvilken infrastruktur som trengs for å kjøre ruteplanen. Investeringene og driften organiseres med tanke på effektiv gjennomføring. Det krever bred forankring og en organisering som sikrer langsiktig finansiering av driften og ikke gjør utbyggingen avhengig av årlige budsjettvedtak. Resultatene evalueres, slik at man får mer markedskunnskap som grunnlag for neste plan.

Hvis man skal lykkes, må kundene oppleve kollektivtransportssystemet som mest mulig sammenhengende, sømløst og effektivt. Brukerne må oppleve at tilbudet har høy frekvens og gode overgangsmuligheter mellom transportmidlene, spesielt der trafikkstrømmene er størst. Arealplanleggingen og utbyggingen av gode knutepunkter vil være avgjørende for at kollektivtransporttilbudet kan betjene kundene på en effektiv måte. Dette vil kreve en nasjonal overbygning for å ivareta helheten og etablere tilstrekkelige styringssignaler for den øvrige organiseringen. Sterke bestillerselskap med god markedskontakt må ivareta de regionale oppgavene i kollektivtrafikken.

Siden brukerbetalingen i kollektivtrafikken ikke vil være tilstrekkelig til å finansiere infrastrukturutbyggingen, og heller ikke driften med dagens høye rushtidstopper, vil det være behov for statlige overføringer både til å finansiere investeringene og til drift. Det er nødvendig med nasjonale premisser som sikrer enhetlige billett- og informasjonssystemer. Dette er på vei til å realiseres. Nødvendige reguleringer er under etablering og et nasjonalt, konkurransenøytralt rutedata- og billetteringsselskap er på plass. Samtidig har man fortsatt koordineringsutfordringer mellom de mange, små bestillerne på fylkesnivå når det gjelder å utvikle helhetlige, sømløse kollektivtilbud. Disse forholdene trekker alle i retning av at man bør utvikle kollektivtransporttilbudet for større regionale områder og med en sterkere statlig involvering.

I dagens organisering er ansvarsforhold fordelt ulikt på forvaltningsnivåene både når det gjelder utbygging av infrastruktur og kjøp av tjenester mellom transportmidlene. Kommunene bestemmer hvilke skoler som skal bygges eller legges ned, mens fylkene har ansvar for å stille med skoleskyss. Klarer et fylke å få gjennomslag for fortsatt drift av lokaltogtilbudet, tar staten som regel regningen, mens hvis banen legges ned, må fylket finansiere busstilbudet som settes inn i stedet. I en framtidig modell er det viktig at utvikling av infrastruktur og kjøp av tjenester fra de respektive transportformene sees under ett for å sikre at man får effektiv utnyttelse av samfunnets investeringer og driftsbevilgninger. Det er også viktig at man unngår spillsituasjoner mellom ulike forvaltningsnivåer på grunn av ulik finansiering, hvor en velger andre løsninger enn de optimale grunnet at finansieringen ikke belaster egne budsjettmidler.

## Vi må sørge for å utnytte eksisterende infrastruktur bedre

Fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 ser vi at i løpet av én time om morgenen, doubles trafikken av arbeidsreiser sammenlignet med timene før og etter. Kapasiteten på transportsystemene utfordres særlig på hverdager mellom kl. 7 og 9 og mellom kl. 15 og 17, og vi oppnår dermed ikke målet om effektive reisetider eller effektiv utnyttelse av infrastrukturen.

Det er altså et stort uutnyttet potensial ved bedre spredning av etterspørselen. Det betyr at her ligger en stor mulighet til å løse belastningene dersom man kan «ta ned» toppene i makstimene og fordele trafikken noe bedre utover både for bil- og kollektivtrafikken. Basert på erfaringer, synes en ytterligere tilrettelegging av nærings- og arbeidslivet kombinert med bruk av tidsdifferensiert veg- og kollektivtrafikkprising som en mulig løsning.

- Fortetting i byer og tettsteder legger til rette for effektiv kollektivtransport
- Bedre vedlikehold av eksisterende funksjonell infrastruktur
- Tilrettelegging for mer bruk av fleksibel arbeidstid
- Videreutvikle og ta i bruk nye ITS-systemer
- Prisdifferensiering både for bil- og kollektivtransport
- Markedsstyrte insentiver for aktørene

Spekter støtter innføring av tids- og miljødifferensierte takster i bomringer. Tiltaket har så langt vist seg å gi god effekt. I Bergen er det gjort interessante erfaringer med tidsdifferensierte takster på bomringpasseringer. Høye forurensningsverdier vinterstid var blant det som presset frem nye og virksomme tiltak. Taksten utenom rushtiden ble satt ned til 19 kroner mens taksten i rushtiden ble økt til 45 kroner. Samtidig ble busstilbudet økt. Resultatet var at trafikken i perioden med rushtidsavgift om morgenen ble redusert med 17 prosent, og om ettermiddagen med 20 prosent.

Det har medført at trafikkflyten er blitt merkbart bedre både for biler og busser. I tillegg gikk den samlede trafikken gjennom bomstasjonene ned med fire prosent, andelen nullutslippsbiler nesten doblet seg, fra fem til ni prosent av alle biler, mens passasjertallene i kollektivtrafikken økte med fire til seks prosent.<sup>iii</sup> En økning på 11 prosent i trafikken i halvtimene før og etter rush viser at trafikken flytter på seg, og veisystemet ble utnyttet bedre. Framkommeligheten i rush ble kraftig bedret. Kjøretiden ble redusert med 68 prosent i morgenrushet og 48 prosent i ettermiddagsrushet.<sup>iv</sup> Alt dette oppnådde man altså uten kostbare infrastrukturtiltak.

I Oslo varslet Statens vegvesen i 2015 om potensielt store køproblemer i forbindelse med oppstarten av opprustningsarbeider i tunnelene. God informasjon resulterte i at en del av trafikantene endret handlingsmønsteret sitt, og de fryktede problemene uteble i stor grad. De økte bompengetakstene kombinert med tids- og miljødifferensiering som ble innført i 2017, synes så ha lignende effekter i Oslo som det vi har sett i Bergen. Etter en måned, er konklusjonen at trafikken er spredd bedre utover i tid, med 6,4 prosents økning mellom 06:00 og 06:30, mens det totale antall biler i morgentrafikken er redusert med 4,5 prosent. Dette bidrar til bedre trafikkflyt enn man ellers ville hatt.<sup>v</sup>

Det er så langt ikke brukt tidsdifferensierte takster i lokal kollektivtrafikk i Norge – selv om det er vanlig i buss-, tog- og flytrafikk over lengre avstander, og det er elementer av det også i lokal kollektivtrafikk i byer som London.

Det er gjort flere studier av potensielle gevinster for passasjerer og samfunnet ved innføring av tidsdifferensiering. Oslo Economics har på oppdrag fra Arbeidsgiverforeningen Spekter beregnet

potensielle samfunnsøkonomiske gevinster ved redusert kø og trengsel for de reisende i de fire største byene i Norge. Utgangspunktet er å få ti prosent av de reisende i 2017 til å endre reisetidspunkt til utenom rushtiden. De konkluderer med en gevinst på to milliarder kroner årlig som følge av redusert tid brukt i kø på veiene. Tar man med verdien som følge av at bilister ikke bare opplever tid i kø, men også at kjøring er mer belastende og gir usikkerhet i hverdagen, øker gevinsten av trafikkomleggingen til nesten fire milliarder pr år.

Tilsvarende er gevinsten av redusert trengsel om bord i kollektivtrafikken på fra 1,3 til drøye 2 milliarder kroner – avhengig av hvilke studier av tall for opplevd trengselskostnad man legger til grunn. Med økende trafikk over tid, øker også de potensielle gevinstene.

Som alternativ til verdien av økt komfort med bedre plass om bord, kan man beregne besparelser ved å bruke den frigjorte kapasiteten til å håndtere trafikkvekst fra økt befolkning og reiseaktiviteter i byområdene. Urbanet Analyse beregnet i 2016 at tidsdifferensierte takster i tillegg til å flytte reiser fra rush til utenfor rush også kunne gi flere kollektivpassasjerer samlet sett og redusert behov for offentlige tilskudd – eventuelt redusere kostnadene per nye passasjer slik at man slapp å øke tilskuddet like mye for å håndtere veksten i antall kollektivreiser.<sup>vi</sup>

## Arbeidslivspolitikken

Samferdselspolitikken henger sammen med både arbeidslivs- nærings-, velferds- og verdiskapingspolitikken. Det viktigste målet i arbeids- og næringspolitikken er å sikre nok arbeidskraft til både privat og offentlig sektor, slik at vi også i fremtiden legger til rette for høy økonomisk verdiskapning og velferdstjenester i verdensklasse. Samferdselspolitikken må bygge opp under dette, slik at arbeidsreisene foregår så raskt og effektivt som mulig.

I følge en undersøkelse gjennomført av Norstat for Spekter, sier over halvparten av de spurte at de ville ha jobbet mer om reisetiden hadde vært kortere. To tredjedeler sier i tillegg at reisetiden er avgjørende for valg av ny jobb. Reisetid er dermed viktig både for å mobilisere mer arbeidskraft, og for å legge til rette for større omstillingsdyktighet i næringslivet.

For at man i samferdselspolitikken skal kunne bygge opp under arbeidslivspolitiske mål, må også aktørene i arbeidslivet bidra til å legge rammer som støtter opp under en effektiv samferdselspolitikk. Næringsstrukturen har de siste årene vært under kontinuerlig endring, og stadig flere av dagens arbeidstakere er mer oppgavestyrte og mindre klokkestyrte enn tidligere. Den teknologiske utviklingen har gjort det mulig for mange å utføre sine arbeidsoppgaver utenom sin faste arbeidsplass.

Tross store endringer i arbeidslivet, er det imidlertid fortsatt slik at de fleste reiser på tradisjonelle tidspunkt til og fra jobb. Arbeidstidsutvalget peker på at andelen med fleksibel arbeidstid har økt over tid. Undersøkelser viser at omtrent halvparten av arbeidstakerne i Norge nå kan tilpasse arbeidstiden innenfor visse rammer. Om lag ni prosent bestemmer arbeidstiden selv.<sup>vii</sup> Det er viktig at aktørene i arbeidslivet legger til rette for at arbeidstiden kan fordeles slik at man får utnyttet kapasiteten i det etablerte kollektivtilbudet best mulig.

Selv om flere i dag kan tilpasse arbeidstiden noe, ligger det meste av fleksibiliteten i at man kan variere innenfor samme tidsramme, for eksempel mellom 0700 – 0900 om morgenen. Det er i dag ingen begrensninger i lovverket som hindrer større variasjoner i når arbeidstiden kan starte enn dette, men mange virksomheter henger fortsatt igjen i tradisjonelle kjernetider, fordi man har behov for at arbeidstakerne samles i en felles tidsperiode. Denne perioden er fortsatt

sammenfallende for de fleste virksomheter, men det ville ha gitt stor effekt for kapasiteten i kollektivtransporten om man hadde utvidet tidsrammen noe, slik at arbeidsreisene kunne fordeles over et lengre tidsrom.

I andre virksomheter som har tradisjonelt skift/turnusarbeid, er det i dag hindringer i lovverket som begrenser muligheten til å fordele arbeidstiden ut fra driftsbehovene. Dette er problemstillinger som det må finnes løsninger på framover.

## Teknologiske muligheter

Samfunnet og transportsektoren er midt inne i en rivende teknologisk utvikling, særlig innen intelligente transportsystemer (ITS) og automatisering. Norge bør satse mer på slik teknologi, slik at vi kan utnytte den eksisterende infrastrukturen bedre. Teknologi for selvkjøring bør utvikles og implementeres innen all motorisert transport, også på skinner. Det vil kunne øke kapasiteten og redusere kostnadene betydelig, samtidig som man styrker sikkerheten.

Norge er blant de fremste til å ta i bruk og nyttiggjøre seg av ny teknologi og digitale løsninger. Spekter mener derfor at Norge har alle muligheter til å ta en lederrolle i denne utviklingen. De områdene hvor Norge er eller kan bli ledende, bør videreutvikles og implementeres sammen med øvrig teknologi og materiell fra andre leverandører. Slik kan man bidra til en industrialisering som gir mernytte av satsingen utover transportsektoren som sådan.

Innenfor samferdsel har ny teknologi for innsamling, overføring, behandling og lagring av data åpnet for nye muligheter. Intelligente transportsystemer (ITS) er for lengst blitt en del av vår hverdag og vil komme til å prege utviklingen fremover. Villighet og evne til å utnytte og utvikle mulighetene som ligger her, vil bidra til å styre trafikkstrømmer slik at vi utnytter eksisterende infrastruktur vesentlig bedre enn nå. Spekter ser at det er et potensial i forbedrede ITS-løsninger som overvåker trafikken på veiene og i kollektivtrafikken. Gjennom utvidet bruk av mobiltelefonapplikasjoner og kjøretøyers innebygde navigasjonssystemer kan disse gi brukerne enda bedre informasjon om tidspunkt og ruter med mindre risiko for kø eller trengsel. Effekten vil bli stor om informasjonen kobles med prisinsentiver som går i samme retning.

Automatisering, også kalt autonom teknologi, har et betydelig potensial til å effektivisere transportsystemene, slik at vi utnytter eksisterende infrastruktur bedre. Automatiserte t-banesystemer er allerede i drift i andre land. I tillegg til reduserte personalkostnader gir de høy sikkerhet og kortere tid mellom hvert tog, slik at man får økt transportkapasitet på sporet. Gjennom det nye signalsystemet som er under anskaffelse på T-banen i Oslo og Akershus, er vi på vei dit også i Norge.

På jernbanen vil vi med den versjonen av European Rail Traffic Management System som bygges ut nå (ERTMS Nivå 2) få datamaskinassistert togledelse og togframføring som i tillegg til økt sikkerhet, gjør at vi kan kjøre tog tettere, og dermed utnytter sporkapasiteten bedre. Systemet er velegnet for strekninger med høy trafikk, og innføringen er kapitalkrevende. Det reiser et spørsmål om man bør ta en fot i bakken og revurdere valg av transportform på de lavest trafikkerte strekningene i lys av hva som gir best kundetilbud, miljø og øvrig samfunnsnytte for pengene.

Når ERTMS Nivå 2 når enden av sin levetid, vil overgang til Nivå 3 sannsynligvis være rimeligere enn innføringen av Nivå 2, og også gjøre at datamaskiner overtar både togledelse og togframføring, under menneskelig oppsyn. I tillegg til reduserte personalkostnader, vil det

kunne gi ytterligere sikkerhetsgevinster og effektivisering av trafikken og dermed kapasiteten på jernbanen.

I luftfarten bidrar autopilotløsninger både til navigasjon og til optimalisering av drivstofforbruk. For personbiler gjør stadig mer avanserte navigasjons- og førerstøttesystemer at personbiler går i retning av full autonomi. Det kan øke sikkerheten og kapasiteten i veisystemet. Kombinert med delingsordninger eller taxiselskap basert på førerløse biler, kan det også bidra til reduserte kapitalkostnader i den samlede bilparken og frigjøring av verdifullt areal i byer og tettsteder som i dag brukes til parkering. For kollektivtrafikken er selvkjørende busser under utprøving – også i Norge. Det kan åpne for et bedre kollektivtilbud der kundegrunnlaget er litt mindre – både som tilbringertransport til kollektivknutepunkt og som bestillingstransport i distriktene. I global sammenheng ligger Norge langt framme hva gjelder utvikling av autonome løsninger for godstransport langs kysten – med flere skip og konsept under utvikling.

I planleggingen av det framtidige transportsystemet må man ta hensyn til det teknologiske potensialet som ITS og automatisering skaper. Potensialet bør utnyttes til å skape bedre tjenester med lavere kostnader.

## Vi må styre ressursbruken

Fra og med 2011 har staten satset betydelig mer innen samferdselssektoren. Før 2011 hadde imidlertid samferdselssektoren i årtier vært avspist med en stadig fallende andel av statsbudsjettet. De siste årene har situasjonen vært en annen og overføringer til samferdselssektoren har økt betydelig. Men vi må fortsatt være kritisk til hvordan samfunnets ressurser nyttes.

Store prosjekter og investeringer har tradisjonelt hatt mye høyere prestisje og fokus enn daglig vedlikehold og oppgraderinger. Denne mangelen på likevekt har ført til at tilgjengeligheten og stabiliteten i infrastrukturen har vært for dårlig, og at innsatsen må økes forutsigbart over tid for å få denne opp på akseptabelt nivå igjen. Det vil ha stor betydning for kvaliteten på infrastrukturen om vedlikehold prioriteres sterkere, slik at man også kan dreie dette mer fra korrektivt til forebyggende.

Når det gjelder prioritering mellom ulike samferdselsinvesteringer, viser Produktivitetskomisjonens andre rapport til flere forskningsarbeider som dokumenterer at det så langt ikke har vært noen signifikant sammenheng mellom nytteverdi og prioritering av samferdselsprosjekt. NTP-arbeidet er i større grad enn før styrt etter nytte/kost-faktorer. Alle er tjent med at vi satser samferdselskronene der innsatsen gir best nytte, at vi vedlikeholder og fornyer infrastrukturen i takt med behovet og i tillegg sørger for effektiv gjennomføring av tiltak. Her er det fortsatt et forbedringspotensial, og derfor må arbeidet for økt samfunnsnytte fortsette.

Det samme gjelder offentlig kjøp av transporttjenester, som må knyttes til de transportløsningene som gir mest nytte, og ikke blir en videreføring av tidligere tiders vaner og inngrodde mønstre.

Innenfor drift og vedlikehold av jernbanen kan forholdene legges vesentlig bedre til rette for bruk av markedet, slik at jernbanen kan få effektive tjenester til en riktigere pris. En mer stabil og forutsigbar etterspørsel etter vedlikeholdstjenester er nødvendig for å få et velfungerende leverandørmarked. Forutsigbar finansiering er én forutsetning. I tillegg trengs et tydelig skille mellom bestiller- og utførerrollen, noe som gir incentiver til å utvikle og bruke markedet på en

kostnadseffektiv måte. Det samme vil tilrettelegging for gjennomgående vedlikeholdsinnsett og konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgaver sett i sammenheng.

Eiendomsverdier og attraktivitet henger nøye sammen. Et områdes attraktivitet er gjerne sterkt knyttet til kommunikasjonsmuligheter, og samfunnet har slik sett ofte lagt forholdene til rette for økte eiendomsverdier i forbindelse med samferdselsutbygging. Det bør være større grad av kobling mellom infrastruktur, finansiering og utnyttelsesgrad i utbyggingsområder, slik alle aktører spiller mer på lag og bidrar med grunneierbidrag i henhold til nytten de får av den nye infrastrukturen.

## Oppsummert

For at utviklingen i kollektivtrafikken skal bli en suksess, trenger vi virkemidler og organisering som får aktørene til å trekke i samme retning. Vi må skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner. Politikken må sette de overordnede målene og rammene, mens kundens og markedets nåværende og framtidige behov må være styrende for løsningene. For å få dette til, anbefaler Spekter å:

- Utvikle en nasjonal kollektivtransportplan som kombinerer fleksibilitet i møte med endringer i etterspørsel og teknologi med nødvendig forutsigbarhet for gjennomføringen
- Bruke samfunnsnytte som prioriteringskriterium nummer én
- Utnytte eksisterende infrastruktur bedre, gjennom bedre vedlikehold og økonomiske incentiv overfor brukerne, kombinert med nye teknologiske løsninger og mer fleksibel arbeidstid og -sted
- Utnytte transportartenes fortrinn, unngå parallellitet
- Fortette i og ved transportknutepunkt
- Øke effektiviteten gjennom konkurranse innenfor målrettede rammer
- Bruke eiendomsutvikling og grunneierbidrag som inntektskilde ved utbygging

## Sluttnoter/Kilder

<sup>i</sup> SSB 6.72017: Omsetning i varehandel, etter produktgruppe [www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/statistikker/vov](http://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/statistikker/vov)

<sup>ii</sup> Transportøkonomisk institutt: Bilhold og bilbruk, faktaark fra Reisevaneundersøkelsen 2013/14 [www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Bilder/7020-TOI\\_faktaark\\_bilreiser-3k.pdf](http://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_bilreiser-3k.pdf)

<sup>iii</sup> Første halvår 2016 sammenlignet med første halvår året før. Kilde «Køprising og bybanesatsing i Bergen», presentasjon, Mette Svanes, Bergen Kommune [http://1f4d6970592b53df998f-b41c63890e2fed1e20530ac7ebc616a1.r17.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/K%C3%B8prising-og-bybanesatsing\\_Mette\\_Svanes.pdf](http://1f4d6970592b53df998f-b41c63890e2fed1e20530ac7ebc616a1.r17.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/K%C3%B8prising-og-bybanesatsing_Mette_Svanes.pdf)

<sup>iv</sup> September 2016 sammenlignet med samme måned året før. [www.nrk.no/hordaland/kotiden-inn-til-bergen-halvert-etter-okte-bompriser-i-rushtiden-1.13628778](http://www.nrk.no/hordaland/kotiden-inn-til-bergen-halvert-etter-okte-bompriser-i-rushtiden-1.13628778)

<sup>v</sup> NRK 01.11.2017: [www.nrk.no/ostlandssendingen/slik-reagerte-bilistene-pa-bompengeokningen-1.13759628](http://www.nrk.no/ostlandssendingen/slik-reagerte-bilistene-pa-bompengeokningen-1.13759628)

<sup>vi</sup> Urbanet Analyse Rapport 86/2016: Et harmonisert nasjonalt takstsystem. Muligheter for økt attraktivitet og bruk av kollektivtransport?

<sup>vii</sup> Kapittel 5.10.2 Fleksibel arbeidstid i NOU 2016: 1 Arbeidstidsutvalget <https://www.regjeringen.no/contentassets/32354d9ee7974df0976d76790cab566e/no/pdfs/nou201620160001000dddpdfs.pdf>



**Arbeidsgiverforeningen Spekter | 2017**  
T: (+47) 47 65 70 00 | E: [post@spekter.no](mailto:post@spekter.no) | [www.spekter.no](http://www.spekter.no)  
Sørkedalsveien 6. PB 7052 Majorstuen, 0369 Oslo