

Sammendrag:

Kollektivtransport – Innspill til et satsingsområde i Region sør

Kollektivtransporten taper terreng i de fleste byregionene i Region sør. Dette har arbeidet med Bystrategi Region sør til hensikt å endre. Utfordringen er å gjøre tilbudet enkelt, oversiktlig og tydelig og tilpasset ulike grupper reisende. En viktig avveining vil være om hensynet til kort reisetid, enkel og rask fremkommelighet og ønsker om høyest mulig frekvens skal være mer bestemmende enn hensynet til korte gangavstander, omfattende flatedekning etc. Det skisseres grovt en del prinsipper for tilrettelegging av et framtidig attraktivt kollektivt transportsystem.

Kollektivtransporten er utsatt for et meget hardt konkurranseklima. Den økonomiske politikken overfor den kollektive transporten har en vesentlig del av ansvaret for kollektivtransportens stadig vanskeligere situasjon de senere tiårene. Sjansene for å realisere politiske mål om økte kollektivandeler, har imidlertid ikke bare blitt mindre ved at den politiske viljen til å satse offentlige midler på kollektivtransporten har avtatt. De er også blitt mindre som følge av at samfunnet har endret seg.

Vi er blitt materielt rikere. Forbrukersamfunnet har vokst fram. For bare knapt 50 år siden hadde det norske samfunnet restriksjoner på omsetning av privatbiler. Fra det tidspunkt denne omsetningen ble sluppet fri, har antallet biler vokst raskt til dagens situasjon hvor store deler av befolkningen har tilgang til egen bil. Den absolutte avhengigheten av kollektive transportmidler for å gjennomføre de daglige reisene er borte for svært mange.

Kollektivtransporten står dermed i en helt annen samfunnsmessig posisjon i dag enn på det tidspunkt da bilen ennå ikke var "allemannseie". Det offentlige har fulgt opp forvandlingen ved tilrettelegging for bruk av egen bil gjennom utstrakt vegbygging; de siste 20 årene blant annet ved hjelp av bompenger. Vegbyggingen har gitt privatbilen tidsmessig gevinst relativt til kollektivtransporten.

Utviklingens dynamikk er slik at kravene til å gjøre tiltak i det kollektive transportsystemet er svært store. Det har det norske politiske og administrative systemet ikke sett klart; eller om det har sett det, ikke villet gjøre noe aktivt med. Resultatet er at antallet kollektivreiser pr innbygger i byene våre stort sett har blitt færre. Og siden biltransporten har økt, har naturlig nok kollektivtransportens andel av den motoriserte transporten blitt mindre - stikk i strid med politiske programerklæringer og målsettinger.

I de fire aktuelle byområdene i Region sør framgår situasjonen for kollektivtransportens andel av det samlede omfanget av reiser av tabellen nedenfor.

Tabell S1. Andel reiser med buss og jernbane i de fire byområdene i Region sør. Prosent av alle reiser.

	1997/98			2001			2005		
	Bus s	Tog	Totalt	Bus s	Tog	Totalt	Bus s	Tog	Totalt
Grenlandsområdet	4.6	0.6	5.2	3.4	0.1	3.5	2.3	0.1	2.4
Vestfoldbyene	4.0	0.6	4.6	3.3	0.6	3.9	3.3	0.9	4.2
Agderbyen	8.3	0.1	8.4	5.1	0.1	5.2	4.7	0.1	4.8
Drammensområdet	3.7	2.3	6.0	5.2	2.9	8.1	5.0	2.7	7.7

Kilde: SINTEFs rapporter med grunnlag i blant annet Reisevaneundersøkelsen 2005

For tre av de fire områdene er kollektivandelen redusert det siste tiåret; sterkest i Grenlandsområdet hvor kollektivandelen er mer enn halvert. Også i Agderbyen har en opplevd en sterkt redusert kollektivandel (- 43 prosent). I Vestfoldbyene har en bare hatt en svak reduksjon, og i Drammensområdet er kollektivandelen høyere i 2005 enn den var i 1997/98.

I arbeidet med å snu denne utviklingen er det om å gjøre å skape et transportsystem som gjør det enkelt for alle å reise kollektivt. Bare da vil folk som kan velge bil, vurdere å benytte dette reisealternativet. I tillegg må tilbudet bringe folk til de reisemålene de ønsker å komme til på en rimelig rask og komfortabel måte, og prisen må ikke være avskrekkende.

Under utviklingen av et kollektivt transportsystem er det lett å lage kompliserte løsninger og spesialiserte produkter. Men da glemmer en det klassiske slagordet for produktutvikling og design om at ”Mindre er mer.” Derfor bør det legges vekt på at:

- Kunnskap om tilbudet er avgjørende for bruken
- Selv om antall reiser er uendret, byttes brukerne stadig ut
- Sjeldenbrukerne utgjør det største potensialet for økt trafikk
- Mange bilister tror tilbudet er dårligere og dyrere enn det er
- Hvert år skifter mange bolig, arbeidssted, skole og reisemønster
- Jo enklere og tydeligere tilbudet er, jo lettere er det å markedsføre og desto lettere å ta i bruk

Mange konkrete eksempler fra utvikling og markedsføring av kollektive transportløsninger bekrefter hvor viktig det er å lage enkle og tydelige produkter også i denne bransjen. TIMEkspresen, Flytoget og Oslo trikkens såkalte ”rullende fortau” er eksempler med praktisk suksess i markedet i de senere årene.

For utviklingen av det kollektive transportsystemet er det hensiktsmessig å skille mellom ulike grupper av reiser og kollektivbetjeningen av disse. Vi snakker om fire ulike nivåer for reiselengder og utforming av kollektivtilbudet:

- Lokaltrafikk internt i den enkelte by eller byområde (nivå 1)
- Intraregional trafikk mellom byene i den enkelte av byregionene i Region sør (nivå 2)
- Distrikttrafikk innenfor og til/fra distriktene i de enkelte byregionene (nivå 3)

- Interregional langdistansetrafikk; eksempelvis mellom Agderbyen og Oslo eller mellom Agderbyen og Grenlands-, Vestfold- eller Buskerudbyen (nivå 4).

Reiser med disse fire typene karakteristika stiller kollektivtrafikken overfor ulike utfordringer som må løses med relevante – og til dels ulike - svar.

Utviklingen mot enkle og sammenhengende reisenettverk starter med å lage et driftskonsept som er enkelt og oversiktlig, og det er utfordringen også i Region sør.

Formålet med å utvikle et nytt driftskonsept for kollektivtrafikken er å finne frem til ruteopplegg, traséløsninger og knutepunkter for kollektivtrafikken som kan styrke kollektivtransportens rolle og markedsandel på reiser innen regionen.

Det betyr at oppmerksomheten i denne omgang er rettet mot å gjøre kollektivsystemet mer attraktivt som alternativ til bruk av bil. Hensynet til kort reisetid, enkel og rask fremkommelighet og ønsker om høyest mulig frekvens er derfor mer bestemmende enn hensynet til korte gangavstander, omfattende flatedekning etc.

Sentrale retningslinjer i dette arbeidet er blant annet:

- Samordnet rolledeling mellom ekspress- og lokaltilbud
- Tilgjengelighet for alle – supplerende lokal- og bestillingstrafikk
- Tilstrebe taktnettprinsippet
- Så høy frekvens som trafikkgrunnlaget og økonomien tillater
- Avveining mellom frekvens og gangavstand
- Pendellinjer er ofte gunstig
- Full framkommelighet for bussen skaper ”gode sirkler”
- Optimal avstand mellom stoppestedene
- Rett fram uten omveier
- Rett inn til byens sentrum
- Superbuss: Tenk bane, kjør buss

Hvert av disse punktene utdypes i rapporten.