

Sammendrag:

Markedsstrategi for offensiv satsing på trikk og T-bane i Oslo?

Vedleggsrapport

Kollektivtransporten i Oslo har en relativt stor andel skinnegående transport, både i forhold til byens størrelse og ved at det er flere relativt jevnstore transportformer som ”deler” markedet seg i mellom. Tar vi med toget, som har en viktig funksjon for pendlingen inn til Oslo, er det tre tunge skinnegående transportformer som dekker hvert sitt segment. Etter hvert som byen endrer karakter, kan det være nødvendig å se på denne rolledelingen, og på om det er strategiske grep som kan gjøre disse transportformene mer attraktive og konkurranse-dyktige.

I den forbindelse har Transportøkonomisk institutt (TØI) fått i oppdrag å se på erfaringene fra en del trikke- og T-banebyer, for å se hva Oslo kan lære av satsingen i disse byene. Det har vært ønskelig med oppdaterte erfaringer fra byer som er mest mulig sammenliknbare med Oslo. Det betyr at vi ikke har sett på de største byene i Europa.

Beskrivelsen av erfaringene i de forskjellige byene er samlet i denne vedleggsrapporten. Analysen og sammenlikningen med Oslo finnes i hovedrapporten (TØI-rapport 685/2003).

God flatedekning og godt tilbud i Wien

Kollektivtransporten i Wien står i en særstilling og utgjør 34 prosent av personreisene i byen. Til sammenlikning tar bilen seg av 36 prosent. Offentlig transport har klart å beholde og faktisk styrke sin markedsandel de siste 10 årene på bekostning av bilbruk. Wien skiller seg, sammen med Oslo, ut når det gjelder flatedekningen. Men, i motsetning til i Oslo, har både trikken og T-banen et godt kundegrunnlag. Wien har i tillegg satset stort på prioriteringstiltak for kollektivtransporten og oppnådd en svært god kollektivandel.

Fornøyde kunder i Helsingfors

Helsingfors er blant byene i Europa med best resultat i ulike kundetilfredshetsundersøkelser. En målrettet satsing på trikken og spesielt prioriteringstiltak og andre fremkommelighetstiltak, har resultert i god pålitelighet. Den relativt nye metroen bidrar også i samme retning. Kollektivreisende i Helsingfors mener de får mye for pengene.

Kvalitetskontrakter for metroen i København

Metroen i København er fremdeles inne i sitt første hele driftsår. Den siste tiden har vært preget av store driftsforstyrrelser. Metroen drives på anbud med bruttokontrakt med incentiv. Denne kontraktsformen skiller seg ut fra de fleste andre byer hvor skinnegående kollektivtransport er unntatt fra anbud. I hvilken grad incentivene faktisk vil gi et godt resultat, gjenstår å se.

Fremkommelighet og trafikantinformasjon i Göteborg

Göteborg har satset stort på fremkommelighet og trafikantinformasjon. Dette er et arbeid som fremdeles har stor fokus. Hele 90 prosent av trikkens linjenett er allerede atskilt fra normal trafikk. De resterende kjøres i all hovedsak i gater med liten trafikk.

Konkurransesetting av T-banen i Stockholm

Stockholm har et omfattende metronett. Med den store tilveksten som området har, er det nødvendig med en godt fungerende kollektivtransport. Som i

København har Stockholm valgt å sette bort driften av Tunnelbanan. Det er imidlertid SL (Storstockholm Lokaltrafikk) som eier/leaser både vognparken og infrastrukturen. Det foregår for tiden en stor satsing på oppgradering av infrastruktur og vognpark. Dette ses på som nødvendig for å bedre både påliteligheten og kundetilfredsheten.

Tunge infrastruktursatsing i Haag

Haag er en tett befolket by i en tett befolket region. Byen har et godt utbygd trikkenett. For å øke framkommeligheten og påliteligheten, har byen satset bevisst på en rekke tunge infrastrukturtiltak. Til eksempel er flere traseer for trikken bygd som akvedukter enkelte steder. Byen har også satset bevisst på å bygge ut et integrert trikkenett til nye forsteder før innflytting. Dette har gitt en stor kollektivandel i disse områdene. De tunge infrastrukturinvesteringene for trikken har gitt den en god gjennomsnittshastighet.

Takst og trikkesatsing i Basel

Basel blir ofte fremhevet som et av de beste eksemplene på en målbevisst satsing på kollektivtrafikk. Trikkenettet dekker hele byen og strekker seg ut i regionene rundt. Trikken har hyppige og stive avgangstider hele driftsperioden. Trikken appellerer til alle type reisende. Et enkelt billetteringssystem og svært rimelige takster for korte turer, sammen med stor dekningsgrad, har gjort Basel til en av byene med høyest antall kollektivreiser per person.

Oppgradering av bysentrum i Strasbourg

Strasbourg har ikke vært noen utpreget kollektivby. Med den nye trikken har imidlertid kollektivandelen skutt i været, selv om den fremdeles er lav. Trikken

i Strasbourg er blitt fulgt av en storstilt oppgradering av bysentret. Dette har gjort at investeringskostnadene har blitt svært høye. Til gjengjeld har sentrum blitt betydelig mer attraktivt. Satsingen er svært påkostet også når det gjelder materiell. Uten den lokale bedriftsskatten til fordel for skinnegående kollektivtransport som Frankrike tillater, ville satsingen neppe vært mulig.

Bilfritt bysentrum i Freiburg

Freiburg har et godt utbygd trikkenett. Trikkenettet strekker seg også ut i regionen. I en tid hvor andre byer valgte å fjerne trikken, gikk Freiburg i motsatt retning og la til rette for både gående, syklende og trikken lenge før andre byer. Sentrum er mer eller mindre lukket for biler. Trikken, syklistene og fotgjengere er prioritert. Satsingen har resultert i en dobling av kollektivreisende de siste 30 årene. Byen har faktisk klart å få nesten hele trafikkveksten på kollektivt, gange og sykkel framfor bilen.

Konkurransesetting av trikken i Croydon

Det mest spesielle med Croydon er måten trikkesatsingen er gjennomført på. Både bygging, drift og vedlikehold ble satt ut på anbud og gjennomføres på en 99 år lang konsesjon. For myndighetene er satsingen en suksess. Tilskuddene er lave og kollektivtrafikken har fått et løft. Den nye trikken er både rask og pålitelig. I tillegg er den godt integrert med metroen. Myndighetene har også vært i den gunstige situasjonen at den øvrige kollektivtransporten ikke er konkurransesatt, slik at de har unngått parallellkjøring med busser. For konsortiet som driver banen er imidlertid økonomien svært dårlig.