04 POLFARER / BØRGE OUSLAND
08 INVESTERINGER I FRAMTIDA / RUNE BJERKE
12 REISEGARANTIENS MOR / KIRSTI NØST
16 INGEN ANBUDSPLIKT I EU / DIDIER VAN DE VELDE
18 LOOK TO LONDON / GRAEME CRAIG
22 KOLLEKTIVTRAFIKK REDDER KLIMAET / ARNE DANIELSEN
24 TILBUD FOR ALLE / AGNETA STÅHL
28 MED LØFTET BLIKK / ALBERTE RUUD OG BÅRD NORHEIM

KOLLEKTIVTRANSPORT

EN ARTIKKELSAMLING OM RAMMEBETINGELSER, MULIGHETER OG LØSNINGER FOR BYOMRÅDER NOVEMBER 2007

Statens vegvesen

LEDER / Lars Aksnes

ÅTTE ARTIKLER OM KOLLEKTIVTRANSPORT

Dette heftet inneholder åtte artikler som alle omhandler sentrale emner av betydning for utviklingen av kollektivtransport i Norge. Artikkelsamlingen utgis i anledning presentasjonen av forskningsrapporten «Kollektivtransport – rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder».

Et vesentlig mål for rapporten er at den skal være mest mulig anvendelig og at resultatene blir tilgjengelig for flest mulig. Derfor er det også utarbeidet et sammendrag, en egen nettside – og altså dette heftet, som presenterer faglig tunge røster nasjonalt og internasjonalt, både innenfor og utenfor bransjen.

Forskningen viser at kollektivtransport blir en stadig mer integrert del av samfunnet. Derfor er det naturlig å presentere klimatrusselen gjennom polfarer Børge Ouslands observasjoner i Arktis, Londons vellykkede kamp mot trafikkaos i sentrum ved hjelp av «Congestion Charging» samt nye muligheter for økonomiske investeringer av kollektivtrafikkprosjekter presentert av DnB Nors konsernsjef Rune Bjerke.

Vi håper artiklene vil stimulere til debatt og fordypning, og inviterer media og andre til fritt å benytte tekst og foto. Digitale versjoner kan hentes på www.vegvesen.no/fagstoff eller www.kollektivtransport.net.

Oslo, november 2007

kolofon

Utgiver
Statens Vegvesen/ Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo
www.vegvesen.no

Faglig ansvarlig
Urbanet Analyse AS
Storgata 8
0155 Oslo
www.urbanet.no

Tekst og foto
Arne Danielsen
Låveveien 9b
0682 Oslo
www.arnedanielsen.com

Design og layout
Gazette
Postboks 8776 Youngstorget
0028 Oslo
www.gazette.no

Trykk
Stavanger Offset as

Opplag
2 000 eksemplarer
ISBN 978-82-7704-111-7

INNHOLD ARTIKKELHEFTE / november 2007

04 POLFARER BØRGE OUSLAND
Samvittigheten pålegger meg å fortelle verden hva jeg har sett, sier Norges mest berømte polfarer Børge Ousland, som i sommer opplevde at isen i Arktis bokstavelig talt smeltet under føttene.

08 INVESTERINGER I FRAMTIDA
Store kollektivtransportinvesteringer kan i framtida finansieres uavhengig av offentlige bevilgninger, understreker konsernsjef Rune Bjerke i DnB NOR.

12 REISEGARANTIENS MOR
På midten av nittitallet sto markedsdirektør Kirsti Nøst i spissen for å innføre Sporveiens Reisegaranti. Ingen kunne den gangen spå at ordningen skulle bli en braksuksess over hele verden.

14 INGEN ANBUDSPLIKT I EU
Den nye EU-forordningen om kollektivtrafikk vil gi lokale myndigheter stor frihet i forhold til anbudskontrakter og øvrige rammebetingelser, konstaterer den nederlandske eksperten Didier van de Velde.

18 LOOK TO LONDON
London er den eneste storbyen i verden som har lyktes i å redusere biltrafikken, forteller Graeme Craig, direktør for Congestion Charging Division i Transport for London.

22 KOLLEKTIVTRAFIKK REDDER KLIMAET
Transport i byene står for en stor del av klimautslippene. Samfunnet må nå redusere sin avhengighet av bilen og oppmuntre til bruk av kollektivtransport som et nøkkelverktøy for å bekjempe global oppvarming.

24 TILBUD FOR ALLE
Sverige har vært et foregangsland når det gjelder å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig og anvendbart for alle. I spissen for denne utviklingen finner vi professor Agneta Ståhl ved universitetet i Lund.

28 MED LØFTET BLIKK
Økt konkurranse og ny organisering fører til at det samfunnsmessige fokuset på kollektivtransporten vil bli enda viktigere i de kommende årene, sier forskerne Alberte Ruud og Bård Norheim.

BØRGE OUSLAND / polfarer / **tekst:** Arne Danielsen **foto:** Børge Ousland

ISEN SMELTER I ARKTIS

– Samvittigheten pålegger meg å fortelle verden hva jeg har sett, sier Norges mest berømte polfarer Børge Ousland, som i sommer opplevde at isen i Arktis bokstavelig talt smeltet under føttene.

Børge Ousland utfordrer nå alle til å gjøre sitt til å motvirke klimaendringene. Ett sentralt virkemiddel kan være å la bilen stå og satse mer på kollektivtrafikk!

FAKTA

NAVN: Børge Ousland / **YRKE:** Polfarer
FØDESTED: Nesodden / **UTDANNELSE:** Dykker
MOTTO: Follow your dream, never stop

Første gang jeg var i Arktis, i 1990, var vinteren som den pleier, med en forventet temperatur på minus 52 grader Celsius og masse såkalt treårs-is med tjukkelse på tre meter eller mer. I år fant vi ingen tilsvarende is tjukkere enn to meter. Det betyr at en hel meter var forsvunnet i snitt på sytten år!

I Nansens skispor

Dette forteller polfarer Børge Ousland, som sammen med den sveitsiske fjellklatreren Thomas Ulrich startet fra Nordpolen første mai for å gå på ski over Polhavet og gjennom Frans Josef Land, en strekning på 130 mil. Reiseruta var den samme som Fridtjof Nansen og Hjalmar Johansen foretok vinteren 1895-96, og ett av formålene var å kartlegge dyreliv og natur i området. Hver dag målte de snødybde og istykkelse på oppdrag for Norsk Polarinstitutt. Funnene de gjorde var oppsiktsvekkende – og skremmende!

– Vi sammenliknet forholdene på Frans Josefs land med beretningene til Fridtjof Nansen, og det viste seg at iskanten sommerstid på disse 110 årene hadde trukket 50 – 60 mil nordover. Vi fant også langt mindre drivis, noe som har drastisk innvirkning på dyrelivet. Under isen finnes nemlig alger som er mat for krepsdyr som igjen utgjør spiskammeret for sel og isbjørn. Isen var i tillegg tilsmusset, noe vi først trodde var olje, men det var sannsynligvis sot. Om utslippene kommer fra skogbranner eller industri vet jeg ikke, men det er helt klart at forurensning er med på å framskynde nedsmeltingen.

Voldsomme endringer

Ousland var på Nordpolen for første gang i 1990, og har siden gjennomført en rekke ekspedisjoner til både Arktis og Antarktis, flere av dem som den første og eneste i historien. Dermed har han et bedre grunnlag enn noe menneske til å observere i hvilket rivende tempo endringene skjer.

– I år observerte vi havørn på Frans Josefs land, noe ingen tidligere har sett så langt nord. Jeg kan ikke forstå annet enn at endringene vil føre til omfattende endringer i en fauna som hittil har ligget uforandret i tusen år. Problemet er at endringene skjer så altfor fort. Vanligvis endrer klimaet seg i langsiktige sykler som gir mennesker og dyr mulighet til å tilpasse seg, men nå skjer forandringene i voldsom – bokstavelig talt unaturlig – hastighet. Når ni av ti forskere derfor mener at endringene er menneskeskapt, så har jeg ingen grunn til å bestride det.

En øy ble til to

Skiferdens mål var Kapp Flora på Northbrook Island, der de måtte vente i tre uker på det norske seilskipet Athene, som skulle frakte dem 1.300 km til Norge utelukkende med vindkraft. Her gjorde de nok en urovekkende oppdagelse.

– Første gang vi gikk på ski over øya, la vi merke til noen merkelige sprekker i underlaget. Vi forsto ikke helt hvorfor de var der, før to dager senere, da åpnet ei råk seg tvers over øya. Etter ytterligere noen dager hadde det dannet seg et flere hundre meter bredt sund med åpent hav, som vi måtte bruke kajakk for å forsere. Vi ble svært overrasket, fordi området var markert som en, sammenhengende øy på alle kart, men som altså i virkeligheten viste seg å være to. Først syntes vi det var spennende å ha gjort en helt ny oppdagelse, men da vi fikk tenkt oss nærmere om gikk gleden over til bekymring. Endringene skjedde jo så raskt at vi kunne observere dem med det blotte øye, og det slo oss at om iskappen på Grønland forsvant på samme måten, ville det føre til katastrofe for mange hundre millioner mennesker.

FRA SAMMENDRAGET TIL «KOLLEKTIVTRANSPORT, Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

«Kollektivtransporten spiller en viktig rolle for folks dagligliv, ikke bare for de som reiser kollektivt jevnlig men også som en forutsetning for et velfungerende bysamfunn. Rammebetingelsene for kollektivtransporten og mulighetene for å videreutvikle kollektivtilbudet vil derfor ha stor betydning for hvordan norske byer vil se ut i fremtiden. Selv om bilen er, og fortsatt vil være, det dominerende transportmidlet i alle norske byer, er det store spørsmålet hvilken rolle kollektivtransporten kan spille både i den kritiske rushperioden og for de som ikke har mulighet til å benytte bil. Målsettingen er ikke å få folk til å slutte å bruke bil, men å legge til rette for en fornuftig bilbruk og utvikle kollektivtilbudet der det har sitt konkurransefortrinn.»

BØRGE OUSLAND GIKK SOMMEREN 2007 i Fridtjov Nansens skispor i Arktis over hundre år etter. Her er polfareren med en minneplate over Nansen.

Arktis som barometer

Polfareren presiserer at Arktis kanskje er det mest pålitelige barometeret for klimaendringer i verden, nettopp fordi normaltemperaturen sommerstid har ligget rett under null.

– Når temperaturen så stiger og gradestokken plutselig begynner å vise plussgrader, så smelter isen, noe som fører til veldig store endringer. Andre steder i verden registrerer man knapt at lufta blir et par grader varmere.

Utforskningen av polområdene, med store navn som Fridtjof Nansen og Roald Amundsen i spissen har vært en del av nasjonalhelligdommen til den unge staten Norge. Derfor er det en ekstra grunn til å lytte nøye når heltenes kanskje mest prominente etterkommer roper ut sitt varsko:

– Samvittigheten pålegger meg å fortelle verden hva jeg har sett. Og budskapet er enkelt: Du må spørre deg selv; hva kan jeg gjøre? Så må man tro på at det nytter å gjøre noe, og gjøre sitt beste for å snu utviklingen. Vi må kunne se framtidige generasjoner i øynene og forsikre dem om at vi virkelig gjorde vårt!

Fredspris for klima

Intet mer. Intet mindre. Og i oktober fikk Børge Ousland tilslutning av Den Norske Nobelkomite, som bestemte at Nobels fredspris for 2007 skulle deles mellom Intergovernmental Panel on Climate Change og USAs tidligere visepresident Al Gore «for deira innsats for å skape og spreie kunnskap om menneskeskapte klimaendringar og for å leggje grunnlag for dei tiltake som krevst for å motverke desse endringane».

Nobelkomiteen understreket den faglige konsesusen mellom tusenvis av vitenskapsfolk og myndighetspersoner om sammenhengen mellom menneskelige aktiviteter og global oppvarming, og konkluderte med at den ønsket å «medverke til eit sterkare fokus på dei prosessar og vedtak som synest naudsynte for å sikre det framtidige klimaet på jorda og med det redusere trugsmålet mot tryggleiken til menneska. Det krevst handling no, før klimaendringane kjem ut av menneskeleg kontroll.»

Transportens problem

Klimaforsker Helge Drange slår fast at vi i dag har mer CO_2 i luften enn over de siste 650.000 år, og at økningen finner sted raskere på den nordlige enn den sørlige halvkule, i overensstemmelse med hvor de fleste menneskene bor og de største utslippene finnes.

I regjeringens klimamelding, som ble presentert i sommer som den aller første i sitt slag, poengteres at 18 prosent av Norges samlede klimagassutslipp stammer fra landtransport. Og ikke nok med det, utslippene fra landtransporten øker også mest – i tidsrommet 1990 til 2005 steg utslippene med hele 27 prosent, mens de samlede norske utslippene økte med mindre enn 9 prosent. Klimameldingen slår fast at det er en nær sammenheng mellom veksten i klimagassutslippene og transportveksten, og spår fortsatt sterk vekst i CO_2-utslippene fra landtransporten om ikke nye tiltak iverksettes.

Kjør kollektivt

Den store miljøsynderen på vegsektoren er bilen, som står for 80 prosent av persontransporten. Et avgjørende grep for å motvirke utslipp er derfor at flere lar bilen stå. Det viktigste alternativet er da å satse på kollektivtransport. Vanskeligere er ikke svaret på polfarer Børge Ouslands utfordring: Hva kan jeg gjøre? Ved å bygge ut og benytte tog, bane, trikk og buss kan vi alle yte en viktig skjerv til å redde klimaet her på jorda…

FAKTA

NAVN: Rune Bjerke

- Rune Bjerke tiltrådte som konsernsjef i DnB NOR i januar 2007.
- Han var tidligere konsernsjef i Hafslund ASA og har blant annet vært administrerende direktør i Scancem International.
- Bjerke har hatt en rekke styreverv i større selskaper og har tidligere vært finansbyråd i Oslo kommune og politisk rådgiver i Olje- og energidepartementet.
- Han er utdannet i sosialøkonomi ved Universitetet i Oslo og har en Master i Public Administration fra Harvard University.
- I studietiden arbeidet han i flere år som trikkefører i Oslo Sporveier.

(Kilde: DnB NOR)

RUNE BJERKE / investeringer / **tekst og foto:** Arne Danielsen

PENGER NOK!

En ny internasjonalt trend viser større interesse for investeringer i infrastrukturprosjekter enn noen gang. Dette åpner for at store kollektivtrafikkinvesteringer i framtida kan finansieres uavhengig av offentlige bevilgninger, understreker konsernsjef Rune Bjerke i DNB NOR.

Det er de store pensjonsfondene som nå søker etter veier, flyplasser og jernbaner å sette pengene sine i. Tradisjonelt har pengene blitt plassert i verdipapirer eller fast eiendom. Nå er det langsiktige prosjekter med samfunnsmessige formål og lav risiko som tiltrekker seg kapital, forklarer Bjerke.

Eie – ikke drifte

– Investorene består av offentlige pensjonskasser og private livselskap som forvalter både arbeidstakeres og privates pensjonspenger. Disse pensjonsfondene er opptatt av å eie, ikke å drifte og ønsker seg forutsigbare og langsiktige prosjekter med spredd risiko og rimelig langsiktig avkastning i forhold til prosjektets karakter. Å sette pengene i infrastruktur kan være et godt alternativ til obligasjoner, men ikke så risikoutsatt som aksje- eller eiendomsmarkedet. Et eksempel er australske pensjonsmidler investert i flyplassen på Kastrup.

Med de oljeprisene og det aktivitetsnivået vi har i landet nå, vil utviklingen bare fortsette.

Rune Bjerke leder selv Norges største finanskonsern, etablert etter en fusjon mellom Den norske Bank og Gjensidige NOR i desember 2003.

– Et gjennombrudd for nye typer finansieringsløsninger i Norge var Oslopakke 1, et spleiselag som viste hvordan det er mulig å få til store økonomiske løft av en type som tidligere var vanskelig gjennom årlige offentlige bevilgninger. At så store investeringer kan finne sted nærmest uavhengig av stats- og kommunebudsjett, var umulig på 70 og 80- tallet.

Mangler arbeidskraft

– Kanskje virker det fortsatt utradisjonelt å tenke sånt, men vi vil se mer og mer av denne typen prosjekter i de kommende år. Flaskehalsen er ikke lenger investeringsmidler, men tilstrekkelig kapasitet i form av mannskap, maskiner og utstyr. Det koker i den norske økonomien for tiden, og derfor utgjør tilgjengeligheten på arbeidskraft det største hinderet for å få gjennomført store infrastrukturprosjekter raskt nok. Derfor er det uhyre viktig for samfunnet å fase inn de aller mest lønnsomme prosjektene først.

Med de oljeprisene og det aktivitetsnivået vi har i landet nå, vil utviklingen bare fortsette, spår konsernsjefen.

– 2008 vil bli det første året der staten faktisk bruker et vesentlig mindre pengebeløp enn det den kan tillate seg etter den såkalte handlingsregelen. Dette skyldes frykten for overoppheting fordi presset mot økonomien blir for stort med fullt inntak av oljekroner. Under en lavkonjunktur, som på åttitallet da hundre tusen gikk arbeidsledige, ville man lettere kunnet føre en aktiv motkonjunkturpolitikk gjennom å satse på infrastrukturprosjekter, men der er vi ikke nå. Det nye er at staten har opparbeidet seg fleksibilitet og handlekraft, i tillegg til at privat kapital søker inn mot nye investeringsalternativer.

DRIFT AV KOLLEKTIVTRAFIKK er fortsatt et spørsmål om politisk prioritering, presiserer Rune Bjerke.

Det er klart at det offentlige har et ansvar, spørsmålet er bare hvor mye.

Rammer for drift

– Driften av kollektivtransporten blir derimot fortsatt et spørsmål om politisk prioritering, presiserer Bjerke.

– Det kan nok hende at investorer kjøper et driftselskap, men da setter de bort selve driften til egne driftsspesialister. Det er de økonomiske rammebetingelsene som regulerer omfanget av denne typen markeder, uavhengig av om arbeidsdelingen mellom offentlig og privat sektor forandrer seg i retning av mer rendyrkede operatører, selskap som drifter uten å eie i et videre perspektiv – det være seg innen kollektivtransport eller kraftdistribusjon.

Offentlig og privat

– Innenfor næringer eller sektorer der det er naturlige stordriftsfordeler, eller tjenester som regnes som offentlige goder, må det offentlige ta ansvar. I noen tilfeller innebærer det både regulering, eierskap, investeringer og drift, men engasjementet kan også begrense seg til bare å omfatte reguleringer. Ofte begås mye svart-hvitt-tenkning rundt dette med privatisering eller offentlig forvaltning. Da synes jeg debatten lett sporer av. Det er klart at det offentlige har et ansvar, spørsmålet er bare hvor mye.

Kryssende interesser

– Når det gjelder hvem som bør betale gildet oppstår ofte kryssende hensyn, som at en miljømessig riktig avgjørelse blir fordelingsmessig vanskelig. Ett eksempel er å øke bilavgiftene, det er da ingen tvil om at det er de gruppene med dårligst råd som først går over fra bil til buss. Og ser man på trengselskatten i London, fører den til både geografiske og regionale forskjeller. For noen har det blitt både dyrere og vanskeligere å reise. Likevel er det ingen tvil om at miljøet tjener på høyere avgifter.

Oslopakke – god modell

Rune Bjerke synes tenkemåten rundt Oslopakkene er veldig riktig.

– Her har man tatt utgangspunkt i et helhetsperspektiv. Bompengefinansieringen gav i seg selv gunstige effekter i form av høyere prising av bilismen som fører til lavere forbruk. Dernest går en vesentlig del av inntektene til kollektivtrafikk, noe som ivaretar det miljømessige aspektet. Men i tillegg blir også betydelige midler kanalisert til vegprosjekter utenfor bykjernen. På denne måten slåes flere fluer i en smekk: Trengselen blir mindre, miljøet bedre samt at det blir gjort investeringer til beste også for dem som bor både i – og utenfor sentrum – de samme som bidrar mest til finansieringen.

ULIKE TRANSPORTMIDLER møtes i Tromsø sentrum.

FRA SAMMENDRAGET TIL «KOLLEKTIVTRANSPORT, Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

«Utvikling av kollektivtransporten er en langsiktig prosess. Det kan ofte ta opptil 10 år fra de første planer til et nytt tilbud er satt i drift, og ytterligere 5 til 10 år før disse tiltakene får full effekt i markedet. Selv om mange tiltak kan iverksettes raskere er det uansett viktig med mer langsiktige og forutsigbare rammer for å kunne utvikle tilbudet i ønsket retning. Det betyr at det kan være like stort behov for langsiktige og forutsigbare rammer som for økte rammer til kollektivtransporten, selv om begge deler er viktig.

Mange av de landene som har lyktes best i å utvikle kollektivtilbudet er også de landene som har hatt slike stabile økonomiske rammebetingelser. Eksempler på slike ordninger er blant annet:

- *Bedriftsbeskatningen i Frankrike som finansierer 41 prosent av kollektivtransporten i Frankrike. Denne bedriftsbeskatningen er lokal og øremerket transport og kan pålegges bedrifter over 9 ansatte. Denne skatten ga ca 14 mrd kroner i 2000, tilsvarende ca 1 mrd kroner i Norge korrigert for forskjeller i innbyggertall.*
- *Energiskatten i Østerrike hvor 2,5 prosent av el-avgiften er øremerket kollektivtransporten. I tillegg er det statlige subsidier til kollektivtransporten som fordeler seg med 55 prosent til Wien og 45 prosent til resten av landet.*
- *Inntektsskatt og parkeringsfond i Sveits. I Schaffhausen har de en inntektsskatt på 6 prosent som er øremerket til drift av kollektivtransporten i tillegg til at parkeringsavgiftene går til et fond som dekker reinvesteringer i vognparken»*

REISEGARANTIENS MOR

På midten av nittitallet sto markedsdirektør Kirsti Nøst i spissen for å innføre Sporveiens Reisegaranti. Ingen kunne den gangen spå at ordningen skulle bli en braksuksess over hele verden!

På midten av åttitallet ansatte det ikke spesielt serviceorienterte kollektivtrafikkselskapet AS Oslo Sporveier Knut Skuland som ny administrerende direktør. Skuland var sterkt inspirert av den svenske SAS-direktøer Janne Carlssons kundeorienterte filosofi om å rive pyramidene.

En rekke tiltak ble satt i gang for å gjøre den gamle kollektivgigant mer kundevennlig. Alle ansatte ble innkalt til servicekurs, nye uniformer og nytt design ble innført og vinteren 1988 åpnet Sporveien i samarbeid med Norges Statsbaner og Stor-Oslo Lokaltrafikk informasjonssenteret Trafikanten.

Nye koster

«Det viktigste budskapet var at det er publikum vi er til for, og at vi må vise omverdenen at vi er på parti med passasjerene. Det var et absolutt must å få denne attityden raskt å gjennomsyre bedriften. Markedsorientering fordret omorganisering», oppsummerte Skuland selv på slutten av åttitallet.

Dermed ble en ny organisasjonsmodell med ny ledelse etablert. En av de nye kostene var markedssjef Kirsti Nøst, i seg selv en liten revolusjon i Sporveien, for selv om kalenderen viste 1988, var hun den første kvinne noensinne i bedriftens toppledelse. Nytt var også at hun ikke var produktorientert ingeniør, men hadde bakgrunn fra markedsføring, reklame og informasjon.

Filmer til gull

– Noe vi fortsatt huskes for fra den tiden var reklamefilmene, minnes Kirsti Nøst, - godbiter som vakte både humring og gaplatter hos særlig det yngre kinopublikummet. En film handlet om nattbussen – «Der nattens løver møtes» – og løver tilfalt også den relativt ferske markedsstaben i form av et prisdryss som blant annet omfattet prestisjetunge gull- og bronseløver fra filmfestivalen i Cannes.

FAKTA

NAVN: Kirsti Nøst
- Markedssjef/ markedsdirektør i AS Oslo Sporveier siden 1988
- Bakgrunn fra reklame, Forbrukerrådet og Boligetaten i Oslo
- Tidligere kvinnepolitisk leder i SV
- Første kvinnelige toppsjef i Oslo Sporveier
- Første kvinnelige president i UITP

Brått var Sporveien i eliten innen markedsføring, med reklamefilmene som spydspisser i kampen for å erobre kundenes hjerter og hjerner. Det var i grevens tid. Forbrukerne fant seg ikke lenger i å bli dårlig behandlet av arkaiske offentlige institusjoner. Tiden da passasjerene var lykkelige for at Sporveien i det hele tatt fantes var over, nå var det Sporveien som måtte glede seg over at den fikk kunder. Satsingen ga suksess, og snudde en tjueårig nedgang i Sporveiens trafikktall til ny vekst!

En virkelig revolusjon

Sporveisledelsen begynte stadig mer aktivt å delta i internasjonalt samarbeid for å trekke erfaringer fra hvordan andre kollektivselskaper drev rundt i verden. Markedssjef Nøst ble derfor først utnevnt til Oslos representant i programkomiteen for de nordiske lokaltrafikkmøtene som ble avholdt hvert annet år.

Hun var også delegat på konferansene til den internasjonale kollektivtransportunionen UITP. Her fant hun tidlig ut at når det gjaldt kundeorientering, fantes ingen kollektivtrafikkselskaper i hele verden som hadde kommet særlig langt.

– Overalt begynte man å føle behovet for å bli kundeorientert, men ingen forsto helt hva man skulle gjøre. Vi begynte derfor å skjele til andre bransjer og sektorer, der kundetenkningen hadde kommet lenger.

Reisegarantien innføres

Løsningen, som altså Sporveien i Oslo var det første kollektivtransportselskapet i verden til å innføre i 1995, var like enkel som unik: Det ble innført en reisegaranti, som i tolv punkter ga kundene formelle rettigheter.

Skepsisen var til å begynne med til å ta og føle på, særlig bestemmelsen om at bedriften var villig til å spandere drosje på passasjerer som ble utsatt for mer enn 20 minutters forsinkelse. Mistroiske passasjerer mente at drosjegarantien bare var en bløff, og internt i Sporveien var mange redd for at bedriften ville vakle økonomisk i flommen av drosjeregninger.

– Ledelsen hadde likevel såpass stor tro på eget produkt at vi ikke trodde den økonomiske belastningen ville bli altfor voldsom. Så slo heller ikke dommedagsprofetiene til, og nå har drosjerefusjonsordningen vært velkjent og godt innarbeidet hos Oslofolk i mange år.

Effektivt kundesenter

– Men reisegarantien hadde også en annen side, understreker Kirsti Nøst. – Vi ønsket å stimulere kundene til å klage. – Dermed opprettet vi i 1994 et eget kundesenter med både telefon- og skrankeservice. Senterets viktigste funksjon var å sørge for at kundenes stemme ble hørt og tatt hensyn til rundt i sporveiskonsernets ulike avdelinger og selskap.

– Før kunne vi berolige oss med at kundegrunnlaget var gitt, fordi folk i stor grad var tvunget til å reise med oss. Nå må vi vinne folk for kollektivtrafikken hver eneste dag.

De første årene holdt senteret til i Sporveiens egne lokaler, men i 2004 ble skranketjenesten flyttet til Trafikanten-senteret på Jernbanetorget. Dermed fikk kundene en sentral plassert tjeneste med lengre åpningstid for personlig oppmøte med spørsmål vedrørende reisegaranti, billettkontroll, gebyroppgjør og klagebehandling – samtidig som Kundesenteret fortsatt behandlet alle skriftlige henvendelser til Sporveien – det være seg ris eller ros.

Effektiv oppfølging

At denne form for kundeoppfølging virker er for lengst dokumentert. Etter 10 år med Reisegaranti hadde Kundesenteret sytti ganger flere henvendelser enn før, noe som viser at kundene virkelig benytter denne kanalen når alt ikke fungerer som det skal. Og en evaluering viser at Trafikanten genererer 16 prosent nye kollektivreiser.

Senere har Sporveien utvidet kundekontakten til aktivt å oppsøke passasjerene. Gjennom bedriftens eget markeds- og informasjonssystem (MIS) intervjues kundene hver måned om en rekke ulike kvalitetsfaktorer, som renhold, punktlighet, service etc. På bakgrunn av kontraktmessige målsetninger kontrollert gjennom MIS oppnår operatørene bonus eller gebyrer i forhold til oppnådd kvalitet.

Internasjonal suksess

– Første gang jeg presenterte garantien for en internasjonal forsamling, var under UITP-kongressen i Stuttgart i 1995, forteller Kirsti Nøst. – Jubelen sto i taket, og det tok helt av. Plutselig ville alle ha reisegaranti, og jeg ble invitert rundt til å holde foredrag i hele Europa, ja til og med i USA har jeg vært for å snakke om denne norske oppfinnelsen. Jeg tror faktisk at Reisegarantien ikke bare var unik innen kollektivtransport, men innen offentlige selskaper generelt. Jeg har ikke tall på alle de konferanser og seminarer vi har deltatt i her i landet for å gi ideer til stat, fylker og kommuner når det gjelder servicegarantier.

Nøst synes det er utrolig fascinerende at Oslo Sporveier ble vurdert til å ligge så langt foran resten av verden, og at man faktisk lyktes i å sette den internasjonale dagsorden. En rekke byer har siden adoptert garantien, og i Sverige er det endog laget en doktoravhandling over emnet.

Første kvinnelige president

Som en følge av Reisegarantiens suksess florerte plutselig også navnet hennes på leppene til sporveisdirektører over hele kloden, og da en ny marketingkommisjon ble opprettet innen UITP for fire år siden, var hun selvskreven til lederervet. Kirsti ble den første kvinnelige president i verdensorganisasjonens historie!

– Vi har faktisk hatt en del å fare med i lille Oslo. Reisegarantien var langt forut for sin tid, men også Trafikanten var kanskje det første forsøket på integrert informasjon i Europa. At jeg fikk lederervet i marketingkommisjonen viser at vi også ble vurdert som avanserte innen markedsføring. For det holder ikke med en fin bane, om ingen vil kjøre med den. Før kunne vi berolige oss med at kundegrunnlaget var gitt, fordi folk i stor grad var tvunget til å reise med oss. Nå må vi vinne folk for kollektivtrafikken hver eneste dag. Vi selger et produkt på linje med andre, og må derfor benytte de samme metodene, ta etter Coca Cola og Levis, om du vil. Selv om vi ikke er vant til å tenke sånn innen kollektivtrafikken, er det faktisk det vi må gjøre!

FRA SAMMENDRAGET TIL «KOLLEKTIVTRANSPORT, Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

En reisegaranti er en måte å ta kundetilfredshet på alvor ved å definere forpliktelsene i forhold til kundene når det gjelder servicenivå, og hvilken kompensasjon kundene skal få hvis tilbudet svikter. Så lenge det alltid vil være noe som svikter må denne garantien i første rekke sees på som en kontinu¬erlig forbedringsprosess der garantien fungerer som en temperaturmåler på om noe er galt. Dette betyr at en kan se på reisegarantiene som en form for kvalitets¬kontrakt mellom kollektivsel¬skapene og kundene.

Reisegarantien gjør at kundenes tillit til selskapet øker. En studie av reisegarantien som er innført av kollektivselskapet Storstockholms Lokaltrafik (SL) i Stockholm har vist at det lønner seg for kollektivtransporten å innføre reisegaranti for kundene. Hele 43 prosent av SLs kunder er mer fornøyd med selskapet generelt etter å ha benyttet seg av reisegarantien. Selv de som har forsøkt, men ikke fikk erstatning, har fått mer tillit til SL etter innføringen av denne garantien. I Stockholm fungerer reisegarantien slik at SL betaler drosjeregning på inntil 400 kroner dersom kundene risikerer å komme minst 20 minutter for sent.

Reisegarantiene eller avtalene med kundene kan deles inn i fire ulike grupper:

- *Avtaler om generelle mål med kollektiv¬transporten*
- *Avtaler om hva slags tilbud kundene kan forvente*
- *Avtaler om tiltak som skal settes i verk hvis tilbudet svikter*
- *Avtaler om kompensasjon til kundene hvis tilbudet svikter*

FAKTA

NAVN: Didier van de Velde

- Ekspert på organisering av kollektivtrafikk, har arbeidet mye med forholdet mellom myndigheter og operatører i tider med økende konkurranse.
- Tilknyttet det tekniske universitet i Delft og konsulentfirmaet inno-V i Amsterdam.
- Tidligere dosent i transportøkonomi ved Erasmus-universitetet i Rotterdam.
- Norgesvenn som snakker flytende norsk.

– Den nye EU-forordningen om kollektivtrafikk vil gi lokale myndigheter stor frihet i forhold til anbudskontrakter og øvrige rammebetingelser. Store deler av markedet er dermed ikke lenger anbudspliktig, konstaterer den nederlandske kollektivtrafikkeksperten Didier van de Velde.

IKKE ANBUDSPLIKT I EU!

Den såkalte «anbudsforordningen» som er godkjent av Ministerrådet, skal nå til Europaparlamentet for å vedtas i lovs form. Van de Velde regner med en overgangstid på to år, men at det vil ta 10-12 år før bestemmelsene er ferdig implementert i hele EU-systemet.

Viktige unntak

– Forordningen slår fast bruk av anbudskontrakter som hovedprinsipp innen kollektivtrafikk. Imidlertid er det vedtatt tre viktige unntak: For det første kan myndighetene gi oppdraget til egen bedrift eller egenkontrollert bedrift, så fremt disse ikke deltar i anbudskonkurranse andre steder. For det andre kan man avstå fra anbud på buss hvis kontraktene er under en viss terskelverdi, dette for å kunne beskytte små operatører. For det tredje er hele jernbanesektoren unntatt fra anbud.

Demokratisk gunstig

– Da er det altså sånn at størsteparten av markedet vil ha rett, men ingen plikt til å benytte anbud?

– Ja, lokale myndigheter får med dette stor frihet til å bestemme både rammebetingelser og kontraktform, alt fra full deregulering som i Storbritannia, til full styring som i mange storbyer på kontinentet. Fra et demokratisk utgangspunkt er dette selvfølgelig bra, presiserer van de Velde.

Politisk vridning

– Men har det ikke skjedd en åpenbar politisk vridning «mot venstre»?

– Jo, i den forstand at reglene er langt mindre dramatiske enn i tidligere utkast. Det har åpenbart vært et press fra venstresiden og fagbevegelsen i Europa om å ikke bruke anbud. Disse kan åpenbart være glade for resultatet, mens de som ønsket mye anbud og konkurransepress kanskje har grunn til å være skuffet.

Ingen fasit

– Hva mener du selv er den beste løsningen i praksis?

– Personlig mener jeg at alle organisasjonsformer kan fungere, så fremt rammebetingelsene er tilfredsstillende. Mange faktorer spiller inn, som hva slags områder det er snakk om. I en storby trengs ofte mer styring og koordinering enn på landsbygda, og en større by med T-bane må håndteres annerledes enn en mindre by med kun busstrafikk. Noen fasit finnes ikke, og det som er en god løsning ett sted behøver nødvendigvis ikke å fungere like bra en annen plass.

– Så anbud er altså ikke noe «must»?

– Anbud er i første rekke et verktøy for å regulere forholdet mellom plan og marked. Storbyer har ofte andre ledelsesformer enn anbudskontrakter. Samtidig er det viktig å innse at man uansett har behov for gode kontrollmekanismer, og det er ikke sikkert at andre veier er noe lettere om man ønsker å oppnå effektivitet, advarer eksperten.

Effektiv trussel

I nesten tretti år har det vært et uttrykt mål innen EU å bevege seg vekk fra en gammeldags forvaltningsmodell der det offentlige skulle utføre alt. Stikkord i kritikken mot en sånn planøkonomisk løsning er byråkrati, manglende evne til å følge med i tiden og liten orientering mot kundene. Utviklingen har derfor klart gått i retning av økt konkurranse, også innen kollektivtransport – og også i Norge.

Den blotte trusselen om å erstatte rutekonsesjoner med anbudskontrakter førte til en sterk strukturrasjonalisering innen den norske bussbransjen, der den klare trenden gikk i retning færre og større enheter med større evne til å overleve i den kommende konkurransen. Fortsatt er imidlertid kun om lag en tredjedel av den norske rutetrafikken med buss anbudsutsatt.

I den norske anbudsdebatten har det med jevne mellomrom dukket fram påstander om at det ville komme en forordning fra EU som pålegger anbud innen kollektivtrafikken. Et poeng har derfor vært å legge til rette for denne utviklingen. Nå viser det seg altså at et slikt krav likevel ikke vil komme.

Lang saksgang

Saksgangen i EU har foregått i tre omganger: I år 2000 slo Europakommisjonen fast at klare regler trengtes for konkurranse innen kollektivtrafikk, og et første forslag ble utarbeidet og diskutert i Europaparlamentet. Noen enhet ble imidlertid ikke oppnådd.

– Anbud er i første rekke et verktøy for å regulere forholdet mellom plan og marked.

I 2002 ble så den andre versjonen presentert, men saksgangen ble forpurret av en tysk rettstvist, den såkalte «Altmarksaken». I Tyskland har hele tiden motstanden mot et eventuelt anbudspåbud vært stor. Basert på erfaringene fra rettsaken, ble et 3. forslag lansert i 2005, og det er en bearbeidet utgave av denne versjonen som nå er godkjent av Ministerrådet.

Noen kjernepunkter i forordningen er: Om man ønsker å tilby eksklusiv rett til kjøring eller kjøring for kompensasjon til en operatør, skal denne transaksjonen reguleres av en såkalt «Kontrakt for offentlig tjeneste» (Public Service Contract/PSC). Det skal fortsatt være mulig å gi takstrabatter, som generell honnørbillet.

LØSER OPP TRAFIKKINFARKTET:

LOOK TO LONDON!

– London er en av de få storbyene som har lyktes i å redusere biltrafikken, forteller Graeme Craig stolt. Han er direktør for Congestion Charging Division i Transport for London, og planlegger nå å differensiere trengselsavgiften etter hvor mye karbondioksid de ulike kjøretøyene slipper ut.

London er en av de få storbyene som har lyktes i å redusere biltrafikken.

Den elektroniske bompengeringen ble innført i store deler av sentrum av Londons fargerike borgermester Ken Livingstone i 2003. Ordningen ble først dømt nord og ned, men etter to års drift var biltrafikken redusert med 18 prosent og det var 30 prosent mindre kaos. 19. februar i år ble det ilagt avgift i et større område.

– Den opprinnelige sonen var på 21 km². Nå har vi utvidet i vestlig/sydvestlig retning, sånn at distrikter som Chelsea, Kensington og Notting Hill inkluderes. Det er dermed et område på 38 km² som man nå må betale avgift i. Ytterligere geografiske utvidelser har vi ingen planer om å gjennomføre, forsikrer Craig.

Knyttes mot CO_2

Derimot har de i høst et forslag til høring om å til neste år knytte deler av avgiften til utslipp av CO_2.

– Forslaget går ut på at særlig miljøvennlige biler skal få kjøre gratis, mens store biler som slipper ut mye må betale mer enn i dag. Dette vil gjelde ganske få kjøretøy, som spesielle sportsbiler og de største familiebilene, men avgiftsøkningen er ikke ment å skulle ramme ordinære familiebiler, understreker Craig som håper at avgiftsformen skal kunne få en del folk til å tenke nærmere over konsekvensene av CO_2-utslipp.

– Undersøkelser viser at folk generelt aksepterer prinsippet om at biler som slipper ut mer også skal betale mer. Likevel vil trengselen fortsatt være det viktigste for oss, vi ønsker ikke at gatene igjen skal bli fylt opp av biler, bare med mindre utslipp. Derfor har vi planer om å evaluere effektene i 2010. Forslaget er et klart signal om at vi vil plassere London ytterligere i forkant av utviklingen.

Verden følger med

Og det ser det ut til at de allerede har klart. Rett før vi besøkte London i begynnelsen av oktober, hadde Craig besøk av delegasjoner blant annet fra Tokyo og Britisk Columbia, samt av New Yorks kjente ordfører Michael Bloomberg.

– Jeg snakker med politikere, transportfolk og journalister fra hele verden hver eneste uke. Vi ønsker å dele erfaringene våre med alle som måtte ha nytte av dem. En viktig lærdom er at man ikke bare må vurdere trengselsavgift isolert, men se på hele trafikkstrategien under ett. Det er for eksempel lovbestemt hos oss at avgiften skal reinvesteres i trafikktiltak, hovedsakelig til buss, men også til syklister og fotgjengere. Disse trafikantgruppene får følgelig alle fordelene av ordningen, noe som også gir folk et klart alternativ til privatbilen, poengterer Craig.

Syke byer

«Europas byområder er i dyp krise. Forurensning, støy, køer og visuell forslumming er i ferd med å ta strupetak på verdensmetropoler som London, Paris og Roma. Palasser, strålende avenyer, vakre parker og yrende handelsliv må vike plassen for gettoer, tomme gater, kriminalitet og økende utrygghet. De indre bydeler opplever kraftig nedgang i handel og sysselsetting. Trafikkaos gjør at folk ikke kommer fram, noe som igjen fører til økte kostnader for næringslivet og et enda verre bymiljø.»

Denne dystre erkjennelsen ble utviklet av EU-kommisjonen i 1996. Og den drivende transportministeren i EU, briten Neil Kinn-

DET FINNES INGEN FYSISKE BOMMER I LONDON, områdets ytterkanter markeres kun med karakteristiske røde C-er, der overvåkingskameraer registrerer hvert eneste bilskilt.

– Trafikkmønsteret har blitt veldig annerledes enn før. I dag finnes 70000 færre biler i London city.

ock hadde oppskriften klar for hvordan vanskelighetene skulle overvinnes: Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig i alle Europas byer, mens veitrafikken skal svi på pungen for de problemene den skaper!

Redde byene

På samme tid uttalte UITP-President James K. Isaac: «Vi diskuterer blant annet hvordan kollektivtrafikken kan bli et redskap for å redde byene, ja, for å redde verden.» UITP er verdensorganisasjonen for kollektivtransporten.

Isaac påpekte at kollektivtrafikk var en forutsetning for at folk skal klare å komme seg på jobb, og at fasiliteter som skoler, helse og idrett kan gjøres tilgjengelige for alle. «Å bare bygge ut for privatbilen holder ikke», understreket han, «det viser erfaringene fra mange amerikanske storbyer, der det knapt finnes tilbud til folk. Privatbilen, som skulle være et middel for økt personlig frihet, har i stedet innskrenket manges frihet.»

Londons metode

Stor-London er det største sammenhengende urbane området i Europa. Over 1 million mennesker har sine arbeidsplasser i sentrum, noe som tidligere førte til det verste trafikkaoset i Storbritannia, med en gjennomsnittshastighet i trafikken helt nede i 15 km/t. Innføringen av trengselsavgiften – Congestion Charging – i 2003, snudde denne trenden, og etter to år var trafikken nede på 1986-nivå.

Det finnes ingen fysiske bommer, områdets ytterkanter markeres kun med skilt med karakteristiske røde C-er, der overvåkingskameraer registrerer hvert eneste bilskilt. Avgiftene kan betales på en rekke forskjellige måter, også etterskuddsvis. En del kjøretøy slipper å betale, så som motorsykler, mopeder, busser, drosjer og bevegelseshemmede, mens beboerne i sentrumssonen får 90 prosent rabatt.

– Trafikkmønsteret har blitt veldig annerledes enn før. I dag finnes 70.000 færre biler i London city, og busstrafikken har blitt langt mer pålitelig, avslutter Graeme Craig.

TRENGSELSAVGIFTEN I LONDON støttes av et velutbygd kollektivtilbud. «Tuben» er i tillegg en verdensberømt turistattraksjon. Her med parlamentsbygningen og Big Ben i bakgrunnen.

SVENSKENE FØLGER ETTER

3. januar 2006 fulgte Stockholm eksemplet fra London med en trengselsavgift i sentrum.

Etter et halvt års prøvetid kunne styreleder Anna Kettner i Stor-Stockholm Lokaltrafikk oppsummere suksessen: Det samlede trafikkvolumet hadde sunket med 18 prosent innenfor ringen, mens kollektivandelen hadde økt med 7 prosent, noe som tilsvarte 50.000 flere passasjerer per dag. Bomringen var da supplert med 16 nye busslinjer og 198 nye busser.

Regjeringsskiftet i Sverige har imidlertid ført til endringer som lederen for Bussbranchens Riksförbund, Anna Grönlund ikke setter like stor pris på:

– Vi er svært positive til trengselsavgiften som ble innført her i Stockholm. For å få flere kollektivtrafikanter er det nemlig nødvendig med både pisk og gulrot. Den rødgrønne regjeringen øremerket avgiften til kollektivtrafikk, og pengene ble i stor grad kanalisert til å finansiere nye busslinjer og å høyne standarden på det eksisterende tilbudet. Nå har vi fått en blå regjering, som på grunn av trengselsavgiftens suksess ser seg nødt til å videreføre den. Problemet er imidlertid at de har fjernet øremerkingen. Dermed reduseres ordningen til en ordinær veiavgift.

Både den engelske og svenske løsningen følges med argusøyne i Oslo, men foreløpig er man tilbakeholdende av redsel for å ødelegge den skjøre politiske enheten rundt Oslopakke 3. Imidlertid nærmer presset på gatenettet i sentrum seg et kritisk punkt, aktualisert blant annet gjennom ombyggingen av Jernbanetorget. I Byrådets forslag til Kommuneplan for 2008 forventes et behov på 60.000 nye boliger og 60.000 til 100.000 nye arbeidsplasser fram mot 2025. Da kan det bli ganske så trangt også her.

I TILLEGG TIL TRENGSELSAVGIFT, beskytter Stockholm miljøet ved å satse tungt på busser drevet på hydrogen.

FRA SAMMENDRAGET TIL «KOLLEKTIVTRANSPORT Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

«Analyser av virkemiddelbruk i Tønsberg-området og i Bergens-området viser at selv en omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken i form av økte kostnader, redusert fremkommelighet eller begrensning av antall parkeringsplasser.London er en av byene som har tatt konsekvensen av at det må innføres restriksjoner på bilbruk for å redusere biltrafikken. I februar 2003 ble det innført vegprising i London.

Avgiftssonen er den sentrale bykjernen. En betydelig del av inntektene fra vegprisingen - 80 prosent - går til kollektivtransporten. Trafikken inn til avgiftssonen ble totalt redusert med 14 prosent i løpet av det første året, mens biltrafikken ble redusert med 33 prosent. Antallet busspassasjerer inn i avgiftssonen økte med 37 prosent det første året etter innføring av vegprising (2002-2003). Passasjertallet økte med ytterligere 12 prosent året etter (2004-2005), men stabiliserte seg i 2005.

Et annet kjent eksempel er forsøket med trengselsskatt i Stockholm, det såkalte Stockholmsforsøket, som ga en reduksjon i biltrafikken på ca 20 prosent. Fra 1. august 2007 ble det innført en permanent ordning med trengselsskatt i Stockholm.»

KOLLEKTIVTRAFIKK REDDER KLIMAET

«Samfunnet må redusere sin avhengighet av bilen og oppmuntre til bruk av kollektivtransport som et nøkkelverktøy for å bekjempe global oppvarming.» Budskapet ble levert av UITP-president Jean-Paul Bailly på FN-konferansen om klimaendringer i Kyoto desember 1997. På de ti årene som har gått siden den gang, har imidlertid lite skjedd.

Da Worldwatch International lanserte 2007-utgaven av sin verdenskjente «Situasjonen i verden»-rapport, startet pressemeldingen på følgende måte:

«Vi er midt i en eksplosiv utvikling av den globale befolkning. Overraskende nok representerer dagens mennesker på vår klode mer enn halvparten av de mennesker som totalt sett noen gang har levd på jorden. De utfordringer vi står overfor er formidable, og vi kan slå fast at vi i løpet av året vil ha et bosettingsmønster der halvparten av jordens mennesker bor i byer.»

«Urbanisert fattigdom» er rapportens merkelapp på det fenomenet at bybefolkningen øker med over 60 millioner mennesker i året, noe som tilsvarer Frankrikes befolkning. Dessuten: «Av de 23 byene som ifølge ferske prognoser vil ha over 8 millioner innbyggere i 2015, er hele 21 kystbyer som vil måtte forberede seg på en kamp mot stigende hav.» Som altså igjen følger som en konsekvens av klimaforstyrrelsene.

Bilen – en klimasynder

De globale utslippene av CO2 fra transport øker raskere enn noen annen sektor, og representerer mer enn en fjerdedel av alle utslipp. Ifølge en rapport fra verdensorganisasjonen for kollektivtransport, UITP stammer halvparten av transportutslippene igjen fra 750 millioner(!) personbiler, som for en stor del finnes i byene. Selv om byene altså kun beslaglegger 0,4 prosent av jordas overflate, har de altså ansvaret for en dominerende del av de menneskeskapte karbonutslippene.

Vi kan slå fast at vi i løpet av året vil ha et bosettingsmønster der halvparten av jordens mennesker bor i byer.»

Ingen bør tro at forbedret motorteknologi eller mer miljøvennlig drivstoff vil minske problemet. Prognosene tyder nemlig på at bilholdet i 2030 vil mer enn dobles – til fantastiske 1,6 milliarder kjøretøy. Et regnestykke viser at om det innfases fullstendig CO_2-frie biler i 2010, og man øker med 20 prosent hvert år, må man likevel vente til 2030 før man merker en signifikant utslippsreduksjon fra veitransporten.

Åpenbar løsning

Likevel finnes altså en svært god løsning, og det er å satse tungt på kollektivtrafikk. Byer og tettbebygde strøk er jo der tog, bane, trikk og buss gjør best nytte for seg. Siden mer enn halvparten av alle bilreiser i by faktisk er på mindre enn 5 km, er kollektive løsninger, gange eller sykkel gode alternativ. Om alle setter bilen hjemme kun en eller to reiser i måneden, vil det merkes godt både på trengsel og utslipp.

Gitt 25 prosent belegg på kollektive transportmidler, er energibruk og utslipp av klimagasser per passasjerkilometer kun en tredjedel av tilsvarende for den mest moderne privatbil. Og i rushtiden, da det meste av trafikkproblemene i byene oppstår, er kollektivtrafikkens fordel ti ganger større enn bilens. Å få folk til å bytte fra privatbil til kollektivtransport (eller sykling og gange) er derfor et avgjørende bidrag til å redusere nasjonale CO_2-nivåer og stoppe de økende utslippstrendene.

Pisk og gulrot

All forskning viser at for å gjennomføre denne endringen i transportvaner, er man avhengig av både «pisk og gulrot» – det vil si et styrket kollektivtilbud kombinert med restriksjoner på biltrafikken i form av for eksempel parkeringsbegrensninger eller vegprising. Problemet er at politikere som regel vegrer seg mot å legge større byrder på bilistene, noe mange er redd for vil føre til tap av stemmer.

Eksemplene fra trengselsskatten i London og Stockholm viser likevel at oppslutningen om restriktive tiltak øker når folk ser at tiltakene virker i praksis. Populariteten til «congestion charging» i London økte fra 40 prosent i starten til 54 prosent etter to år. Londons borgermester Ken Livingstone dro til USA og holdt foredrag om løsningen for 1.000 amerikanske ordførere. «Det du forteller er vel og bra, men la oss se om du blir gjenvalgt», lød deres reaksjon. Noe Livingstone klarte med glans.

Nølende i Norge

I Norge vedtok Stortinget allerede i 2001 en endring i veitrafikkloven som ga hjemmel til det som kalles veiprising (alias trengselskatt, alias rushtidsavgift, alias køprising etc.). Men lovendringen er ennå ikke satt i verk, og det har heller ikke blitt utarbeidet utfyllende forskrifter. Regjeringen har i flere år bevilget midler til de største byene som belønning for å stimulere til kollektivtrafikk og minske biltrafikken. Det har likevel vist seg at ordningen har hatt beskjeden effekt, fordi kommunene kun i liten grad har vært villige til å redusere veksten i biltrafikken.

Nå varsler imidlertid samferdselsminister Liv Signe Navarsete at hun vil åpne for innføring av vegprising som tiltak mot klimautslippene.

«Det er naturlig å sluttføre arbeidet med å få det formelle hjemmelsgrunnlaget på plass», sier hun til Avisenes Nyhetsbyrå, og utdyper: «Alle må bidra, og vi må i tillegg se på parkeringspolitikken så vel som arealplanlegging. Noen snakker om bilfrie soner. Jeg er åpen for å diskutere alle mulige tiltak. Det viktige er å få gjort noe i praksis», understreker Navarsete.

FRA SAMMENDRAGET TIL « KOLLEKTIVTRANSPORT, Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

«Analyser av konkurranseflaten mellom bil og kollektivtransport på arbeidsreiser i Oslo viser at for folk som har full valgmulighet må reisetiden med kollektivtransport være nesten like kort som reisetiden med bil dersom en skal velge å reise kollektivt. Det er 60 prosent som har god biltilgang og gratis parkeringsplass langs strekninger der det går kollektivtransport, noe som understreker utfordringen kollektivtransporten står overfor når det gjelder å øke bruken av kollektivtransport på slike reiser.»

«Flyttingen av Statens hus i Trondheim er ett eksempel på hvordan tilgang til parkering har konsekvenser for reisemiddelvalg. I november 2002 ble det nye Statens hus i Trondheim sentrum tatt i bruk. Fra å ha god tilgang til gratis parkeringsplasser, ble det betydelig redusert tilgang til parkering nær arbeidsplassen, i tillegg til at omtrent halvparten måtte begynne å betale for plassen. Flyttingen medførte betydelige endringer i reisemiddelvalg for de ansatte. Kollektivandelen økte fra 10 prosent til 33 prosent, mens bilandelen sank fra 63 prosent til 20 prosent. Andelen gang- og sykkelturer økte fra 17 prosent til 30 prosent.»

TILBUD FOR ALLE!

Husker du hvor vanskelig det var å ta buss og trikk bare for et par tiår siden? Høye trinn der eldre og barnevogner måtte hjelpes på og av, langt til holdeplassen og rullestolbrukere var henvist til spesialtransport…

Sverige har vært et foregangsland når det gjelder å snu denne utviklingen, og i aller første rekke finner vi professor Agneta Ståhl ved Lunds Universitetet.

Jeg har hatt fokus på transport av eldre og uføre i tretti år nå, to kategorier som både kan være like og ulike. Men det viste seg fra første dag at kollektivtransport var viktig for begge disse grupper, derfor har det blitt mye forskning på kollektivtransport.

Lystigheter i samfunnet

Professor Ståhl har en doktorgrad i temaet «trafikk og eldre» og er tilknyttet avdeling for teknologi og samfunn ved Lunds universitetet i Skåne. Hun har vært med på det meste av utviklingen for å gjøre kollektivtrafikken anvendbar for alle – en historie som nettopp handler om å forene et humanistisk samfunnsperspektiv med tekniske løsninger. Vi lar Agneta Ståhl selv få fortelle om milepælene i dette arbeidet, en historie som – i likhet med de fleste – til dels også er basert på tilfeldigheter, eller hva hun selv kaller «lystigheter i samfunnet».

Problemer før reisen

– På begynnelsen av åttitallet oppsto en bevegelse for å differensiere tilbudet for ulike kundekategorier, også for eldre og uføre. Et sentralt stikkord var integrering. De handicappedes organisasjoner ønsket også størst mulig normalisering – å unngå spesielle hjelpemidler som ramper og lifter.

Inntil da hadde forskningen fokusert mest på utformingen av kjøretøyene, men da vi begynte med en nærmere kartlegging av problemområdene, viste det seg at eldre og

FAKTA

NAVN: Agneta Ståhl **/ Professor**

- Ansatt ved Lunds Universitet siden 1971.
- Nestleder ved avdeling for teknologi og samfunn
- Leder et kompetansesenter for eldre og funksjonshemmede i trafikken.
- Doktorgrad i temaet «eldre og trafikk»
- Medlem av en rekke nasjonale og internasjonale styrer og komiteer
- Deltatt i flere internasjonale prosjekter, blant annet i EU-regi.

uføre hadde minst like stort bryderi med å i det hele tatt komme seg fram til holdeplassen. Dermed oppsto den banebrytende tanken om at vi måtte gjøre noe med veien fram til det ordinære kollektivtilbudet!

Første servicelinje

Så hadde det seg sånn at en drivende trafikksjef i Borås, Sten Forsberg hadde tenkt i tilsvarende baner. Han ville ha en mer effektiv utnyttelse av kjøretøyene sine og begynt å kjøre en liten tilbringerbuss rundt i sentrum. Våre veier krysset seg, og resultatet ble at den første servicelinjen i Europa – ja i et globalt perspektiv også – ble lansert i denne lille tekstilindustribyen øst for Göteborg i 1983.

Føreren ble en avgjørende faktor i denne modellen, hun skulle være så mye, mye mer enn bare en vanlig sjåfør. Og det var gripende å se hvor mye menneskelighet organiseringen av et transporttilbud kunne bidra med. Folk begynte å reise mer, ble mer rørlige og oppnådde klart bedre livskvalitet.

Bussen fra Ontario

Et stort problem var imidlertid mangelen på egnede kjøretøy. Vi hadde blant annet behov for gjennomgående lavt gulv, noe ingen vanlige busser hadde på den tiden. Men på en konferanse i Vancouver i 1986 så jeg for første gang en busstype som het Orion. Den var stor og treg og dyr, men lett å komme om bord i med rullestol, så vi fikk noen busser over til Borås. Siden den ble brukt oppe i distriktet rundt de store sjøene, fikk den straks tilnavnet Ontario.

Gjennom bussimporten fikk vi gode kontakter i USA og Canada. Det var en drømmesituasjon for begge parter, de hadde kjøretøyløsningen og vi hadde et konsept. Den første servicelinjen «over there» ble etablert i Madison, Wisconsin i 1990, og et halvt år senere i Ontario, Canada. På den tiden hadde de begynt å diskutere en egen antidiskriminneringslov i USA, så timingen var veldig god. Det var en tid at jeg pendlet så mye fram og tilbake dit for å hjelpe til med innføringen at jeg fikk tilnavnet «the grandmother of service routes».

– På midten av åttitallet diskuterte hele Europa spørsmålet om lavt gulv i bussene. Volvo fortsatte å produsere busskarosserier på lastebilchassis og mente at lavgulvsteknologi ikke hadde framtiden for seg.

Alternativ färdstjänst

Sverige hadde på denne tiden en sterk, lovpålagt kommunal «färdstjänst» – en egen transport for dem som ikke kunne benytte det ordinære tilbudet. Mange – og særlig eldre – ble avhengig av dette transporttilbudet, som derfor ble omfattende og svært kostbart for samfunnet.

Så viste det seg at stadig flere färdstjänstbrukere heller foretrakk servicebussen, her traff de likesinnede, klarte seg i større grad selv og reisen ble en sosial happening. Men siden disse to tjenestene ble betalt over forskjellige offentlige budsjetter, ble resultatet av denne dreiningen at sosialutgiftene gikk ned, mens transportutgiftene økte.

Dermed måtte også kommunene følge med og overføre penger. Selv om det er viktig at ikke det menneskelige aspektet reduseres til noe rent teknisk, er det bra at saken defineres som om transportløsninger og ikke som et sosialt problem.

Kampen for lavgulv

På midten av åttitallet diskuterte hele Europa spørsmålet om lavt gulv i bussene. Vi gikk på barrikadene og sloss med de store bussprodusentene, særlig Volvo som fortsatt produserte busskarosserier på lastebilchassis og som mente at lavgulvsteknologien ikke hadde framtiden for seg.

Andre europeiske produsenter mente imidlertid noe annet, og så skjedde noe så uhørt som at Uppsala Buss brøt tradisjonen med å bestille fra svenske produsenter og importerte de første lavgulvsbussene i serieproduksjon fra Neoplan. Deretter fulgte Malmø opp med å kjøpe tilsvarende fra Mercedes. Først da våknet Volvo!

Flex-linjer

Servicebussløsningen ble lenge mellomløsningen mellom färdstjänst og ordinære ruter. Mens den vanlige kollektivdekningen opererte med maksimalt 400 meter til holdeplass, hadde servicelinjene mindre enn 150 meter. Dette fungerte bra for de eldre i området.

På nittitallet ble ytterligere et nytt system introdusert, anropsstyrte flex-linjer. Disse hadde ikke holdeplasser i vanlig forstand, men dimensjonerte en del faste møteplasser, et finmasket nett med maks 75 meter i mellom. Enhver pensjonist kunne ringe og be-

stille transport fra møteplassen. Fadder for dette nye tilbudet var Yngve Westerlund, en logistiker fra Göteborg.

Göteborg bestemte seg for å delta i et prosjekt i EU-regi finansiert av det svenske forskningsrådet, men rådet stilte som betingelse at Westerlund samarbeidet med Agneta Ståhl! Jeg huskerat han kom til meg under et foredrag i Linköping: «Jeg er tvunget til å jobbe sammen med deg.» Resultatet ble et tiårig samarbeid om ulike flex-systemer i Göteborg.

Nye småbusser…

Samtidig med dette kom avreguleringen av taxinæringen, noe som førte til at mye av tryggheten med store bestillingssentraler og faste sjåfører forsvant. Dermed opplevde vi at to tredjedeler av passasjerene med färdstjänst helt frivillig gikk over til å benytte flexi-buss. Det fantes selvsagt flere grunner til dette, bussen var litt billigere og uten tak på antall reiser, noe som også demonstrerte at det fantes et stort oppdemt behov for mange til å komme seg mere ut.

Også dette prosjektet førte til behov for nye tekniske løsninger. Yngve Westerlund var tekniker og tidligere Volvo-ansatt og syntes at de bussene vi hadde passet dårlig til formålet. Han brukte sine gamle kontakter og fikk satt i gang produksjon av en ny type småbusser, som ble kalt Multibuss og der man kunne plukke ut stoler etc. for å gjøre den anvendelig for mange formål.

…Og drosjer

Da Neil Kinnock var transportminister i EU ville han gjøre noe med drosjenes utforming også, lage nærmest enlavere utgave av den tradisjonelle engelske taxien. Vi satte i gang med å utvikle et slikt kjøretøy også i samarbeid med svenske bilprodusenter, og jeg husker hvordan vi lå på gulvet og diskuterte, både direktører og rullestolbrukere – det foregikk de villeste debatter mellom yngre ingeniører og gamle damer med rullator. Resultatet ble kalt Taxi Rider, men industrieventyret i Sverige tok dessverre brått slutt ved at alt ble solgt til et engelsk foretak i 2004.

Universell design

På slutten av nittitallet kom endelig gjennombruddet internasjonalt for prinsippet om full inkludering av alle i kollektivtrafikken. Da ble begrepet «Universal Design» lansert i USA, et langsiktig perspektiv som går ut på å gjøre alle anlegg tilgjengelige for alle. Inkluderer man alle grupper helt fra begynnelsen av, trengs ingen spesielle tilpasninger – som i sitt vesen nesten er diskriminerende. Tanken om å inkludere og ikke ekskludere er dypt humanistisk, og ga meg endelig et fast grunnlag å stå på.

Den svenske lovgivningen slår fast at kollektivtrafikken skal være tilgjengelig og anvendbar. Tilgjengelighet er en målbar størrelse, mens anvendbarhet er subjektivt og må vurderes av menneskene i systemet. Lovteksten nærmer seg dermed universell design. På samme måten som det finnes en 0-visjon for trafikkskader, må vi her ha en 100-visjon: Anvendbarhet for alle!

Kan hvis vi vil

Tenkningen begynner å sitte nå, det blir stadig vanskeligere å gjemme seg bak argumenter om at vi «ikke kan». Selvsagt vil det alltid finnes begrensninger, men det må aldri bli en unnskyldning for ikke å prøve, avslutter en svært engasjert professor Agneta Ståhl, som selv ikke virker å ha noen planer om å gi opp med det første.

FRA SAMMENDRAGET TIL «KOLLEKTIVTRANSPORT, Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

«Å øke tilgjengeligheten til kollektivtransport for alle trafikantgrupper handler på mange måter om universell utforming av kollektivtransportsystemet. Å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig betyr å redusere barrierene som gjør at mange lar være å bruke kollektivtilbudet. Barrierene kan for eksempel være mangel på kunnskap om tilbudet, utrygghet eller fysiske hindringer som gjør det vanskelig å reise kollektivt.

Tilgjengelighet til kollektivtransporten er også knyttet til hvor enkelt det er å forstå og bruke kollektivsystemet, både for eksisterende og nye kunder. Problemer med å mestre kollektivsystemet kan være en psykologisk barriere mot å reise kollektivt. Mange er usikre på om de har nok kunnskap til å planlegge og gjennomføre reisen, eller de kan være bekymret for at reisen ikke skal gå som planlagt, at man kommer til å bytte til feil buss osv. Mangel på informasjon eller dårlig informasjon er faktorer som kan føre til større usikkerhet i reisesituasjonen. Dette blir dermed en kombinasjon av informative og psykologiske barrierer. Slike barrierer kan reduseres ved utforming av tydelig trafikantinformasjon, men i første rekke vil en forenkling av rutetilbudet være nøkkelen for å øke opplevelsen av å meste reisesituasjonen.»

ALBERTE RUUD / BÅRD NORHEIM / fokus **tekst og foto:** Arne Danielsen

MED LØFTET BLIKK

Økt konkurranse og ny organisering fører til at det samfunnsmessige fokuset på kollektivtransporten vil bli enda viktigere i de kommende årene. Dette sier forskerne bak kollektivtransportens nye «bibel».

Forskningsrapporten «Kollektivtransport – rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder» ble lansert i november 2007. Det er Urbanet Analyse som har utarbeidet rapporten. Vi har bedt forfatterne, sosiolog Alberte Ruud og samfunnsøkonom Bård Norheim fortelle om noen høydepunkter fra den nye publikasjonen.

Bård Norheim har tidligere laget to utgaver av rapportene «Fakta om kollektivtransport», som med en viss legitimitet regnes som kollektivtransportens «bibel» i Norge. Dette er derimot blitt en helt ny rapport, både i form og innhold.

Ingen fasit

Så hvordan lyder egentlig sannheten om kollektivtrafikken, fasiten med to streker under?

Ruud: Vår gjennomgang av norsk og internasjonal forskning på kollektivtransportområdet har fått oss til å konkludere med at det ikke eksisterer noen enkel fasit. Det finnes ingen endelige «fakta» om kollektivtransport.

Norheim: Ett av de viktigste nye resultatene er at det er mye lettere å skyve kollektivtrafikanter fra seg enn å tiltrekke nye. Derfor bør man være forsiktig med å prøve og feile i større skala. Det tar tid å få folk til å bli fortrolig med kollektivsystemet. Det må gis informasjon og veiledning over år før nye transportvaner innarbeides hos kundene. Alternativet til å reise kollektivt, det vil si å sette seg i bilen – er utrolig mye enklere.

Ruud: Derfor er det også viktig at beslutningstakerne har is i magen når de gjennomfører endringer. Mange politikere får fort panikk, fordi de – ofte få – som får det verre klager lett, mens de som er tilfreds sjelden sier noe.

Tre ulike stadier

Finnes andre klare skiller mellom denne rapporten og de tidligere Fakta-rapportene?

Ruud: Denne rapporten fokuserer i mye større grad på rammebetingelsene, det vil si hva omgivelsene og myndighetene bestemmer seg for. En avgjørende erkjennelse er at kollektivtrafikken trenger langsiktige og stabile rammebetingelser.

Norheim: De tidligere Fakta-rapportene representerer ulike stadier i utviklingen. Den første rapporten kom på et tidspunkt der bransjen trengte definisjoner og konkrete anvisninger for handling. Skulle man for eksempel bruke sonetakst eller enhetstakst? Den neste rapporten tok i større grad opp trafikantenes ønsker, og kollektivtransportens forhold til kundene.

Løfter blikket

Fra innadvendt til utadvendt, altså?

Norheim: Transportforskningen har gjennomgått en vesentlig utvikling i løpet av de

FEM PÅ BUSSTERMINALEN I FREDRIKSTAD

Er du fornøyd med kollektivtilbudet?

Michael: Greit, men dyrt. Fungerer bra så lenge jeg har busskort, det er en fin oppfinnelse.

Magnhild: Dårlig om kvelden. For lenge mellom hver avgang, og så slutter bussene å gå altfor tidlig. Vi må ta taxi.

Nicky: Bra. Jeg bor så øde at jeg er avhengig av bussen flere ganger om dagen.

Vigdis: Hvilket tilbud? Vi som bor på Østsiden, skal tydeligvis ikke være ute etter at det har blitt mørkt. Noen får alt, og andre ingenting. Det er dårlig gjort.

André: Jeg liker bussen, bruker den i snitt fire ganger daglig.

Alberte Ruud: I dag nyter kollektivtrafikken stor velvilje, men veldig mange politikere fokuserer ensidig på betydningen av lavere takster.

Bård Norheim: Den gang færre hadde bil, var kollektivtransportens rolle massetransport av passasjerer som ikke hadde noen alternativer.

siste tjue åra. Temamessig har vi gått fra tradisjonell ruteplanlegging og til stadig mer overordnede problemstillinger.

Ruud: Kollektivtrafikken løfter blikket fordi den er nødt til det. Det endrede fokuset er en avspeiling av utviklingen i samfunnet, der kollektivtrafikken i mye større grad er en integrert del av hele samfunnet. For eksempel er Finansdepartementet en viktig premissleverandør. De avgjør om månedskort skal være et skattefritt gode for ansatte på linje med fri parkeringsplass, noe som er vesentlig i konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtrafikk.

Bilen forandrer verden

Hva er det som fører til denne utviklingen?

Norheim: Kollektivtransportens endrede rolle henger nært sammen med utviklingen av privatbilismen. Den gang færre hadde bil, var kollektivtransportens rolle massetransport av passasjerer som ikke hadde noen alternativer. I dag, derimot disponerer kundene flere valgmuligheter, og kollektivtransporten er et supplement til bilen.

Ruud: Det er viktig å gi et nyansert bilde. Vi transportforskere mener ikke at kollektivtrafikk skal overta all transport som bilen står for. Tvert om tror vi at folk må kunne velge de ulike transportmidlene som er hensiktsmessige.

Norheim: Økt konkurranse og ny organisering fører til at det samfunnsmessige fokuset på kollektivtransport vil bli enda viktigere i de kommende årene. Dette er en klar trend. Etter hvert som myndighetene stiller større krav til kollektivtransporten må de samtidig stille større krav til seg selv og hvilke rammebetingelser næringen jobber innenfor.

Produkt av Internett

Forskningen følger altså utviklingen, som rett og riktig er. Men ny teknologi har også bidratt til å forandre selve forskningsarbeidet?

Ruud: Datateknologi gjør oss også i stand til å forske på en helt annen måte enn tidligere, blant annet har vi fått datakraft til å gjennomføre langt mer kompliserte regnestykker enn tidligere.

Norheim: Samtidig gir Internett mulighet til å hente inn erfaringer fra hele verden raskt og kontinuerlig. Før var alt mye tyngre, da måtte vi bestille alle forskningsresultater gjennom bibliotekene, noe som både var tids- og arbeidskrevende.

Ruud: I den foreliggende rapporten har bruk av Internett sørget for å gi oss ferskest mulige referanser. Dette hadde vært umulig uten web.

Norheim: Henvisninger og linker til Internett gjør også at leserne lett kan grave seg ned i primærkildene rundt i verden. Selv om rapporten er omfattende, håper vi at den er lett tilgjengelig. Resultatene presenteres også på flere måter: Rapport, trykt sammendrag, nettsted og en egen artikkelsamling. Leseren vil kunne fordype seg i stoffet på flere nivåer.

Pisk og gulrot

Hvem vil ha mest nytte av rapporten?

Norheim: Målgruppa for rapporten er folk som jobber med kollektivtrafikk på ulike nivåer, fra ren ruteplanlegging til mer overordnet planlegging. Også samferdselspolitikere i kommuner og fylkeskommuner vil ha nytte av materialet, og nye kull med politikere bør utstyres med «klassesett». Dessuten kan rapporten benyttes innen undervisning i transportfag. Den forrige utgaven ble studert både i Molde og Trondheim.

Ruud: I dag opplever vi at kollektivtrafikken nyter stor velvilje, men veldig mange politikere fokuserer ensidig på betydningen av lavere takster. Vi håper at rapporten kan bidra til at våre folkevalgte får et noe videre perspektiv på hva man bør sette inn av tiltak. Når det gjelder tiltak i forhold til klima og trengsel, viser all erfaring at man må bruke både «pisk og gulrot» i forholdet mellom bil og kollektivtransport.

ALBERTE RUUD / BÅRD NORHEIM / fokus **tekst og foto:** Arne Danielsen

KOLLEKTIVTRAFIKKEN blir en stadig mer integrert del av samfunnet forøvrig.

FRA SAMMENDRAGET TIL « KOLLEKTIVTRANSPORT, Rammebetingelser, muligheter og løsninger for byområder»

For å nå viktige transportpolitiske mål er det nødvendig med en helhetlig satsing på kollektivtransporten. En helhetlig politikk må bygge på pakker av kollektivtiltak, basert på det beste av enkelttiltakene som presenteres. Dette forutsetter et nært samarbeid mellom kollektivselskaper, kommune- og fylkesplanleggere, vegsektoren og andre relevante aktører innen transportområdet.

Den store utfordringen framover vil være å kombinere restriktive tiltak på biltrafikk med en målrettet utvikling av kollektivtilbudet. Uten et godt kollektivtilbud vil de restriktive tiltakene ha liten effekt. Og en offensiv satsing på kollektivtransporten kan lett bli spolert av en parallell tilrettelegging for bil. Dette stiller både politikere og byplanleggere overfor sentrale vegvalg hvis kollektivtransporten skal makte å spille en sentral rolle i norske byer.

STATENS VEGVESEN
VEGDIREKTORATET

POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO
www.vegvesen.no

LINKER TIL WEBRAPPORT:
www.vegvesen.no/fagstoff
www.kollektivtransport.net

DENNE ARTIKKESAMLINGEN ER BASERT PÅ HOVEDTEMAENE SOM TAS OPP I RAPPORTEN «KOLLEKTIVTRANSPORT. UTFORDRINGER, MULIGHETER OG LØSNINGER FOR BYOMRÅDER.»I ARTIKKELSAMLINGEN ØNSKER VI Å SETTE TEMAET INN I EN STØRRE SAMMENHENG VED Å LA EKSPERTER INNEN KOLLEKTIVTRANSPORTOMRÅDET OG ANDRE SENTRALE AKTØRER I SAMFUNNSDEBATTEN KOMME TIL ORDE. MÅLET MED ARTIKKELSAMLINGEN ER Å BELYSE UTFORDRINGENE KOLLEKTIVTRANSPORTEN STÅR OVERFOR FREMOVER.

ARTIKLENE ER SKREVET AV FRILANSJOURNALIST ARNE DANIELSEN. HAN HAR VÆRT JOURNALIST I OVER 20 ÅR, OG PERSONTRAFIKK HAR VÆRT HANS VIKTIGSTE FAGFELT GJENNOM ÅRENE.

Statens vegvesen