Arbeidsverksted - Kollektiv

Oppsummering fra samling 14. mars 2018

MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Program

Samlingen ble innledet med en felles introduksjon for arbeidsverksted næring og arbeidsverksted kollektiv. Deretter ble det arbeidet i grupper, med ulike tema/spørsmålstillinger. Formålet med samlingen var:

- Forankre og kvalitetssikre kunnskapsgrunnlaget
- Anbefalinger til utredningsfasen
- Innspill til strategien – form og innhold

Følgende forberedte innlegg ble presentert i løpet av dagen:

Velkommen v. Gunhild Haugum, Oppland fylkeskommune
Kort introduksjon om ATS Mjøsbyen
Arealbruk og næringsliv i Mjøsbyen v. Gunhild Haugum, Oppland fylkeskommune
Transport og reisevaner i Mjøsbyen v. Paul Berger, Statens vegvesen
Ungdommens stemme: Hvordan vil vi reise i Mjøsbyen? v. Isak Formoe og Sigrid Bjerke Ungdommens Fylkesting Oppland og Hedmark
Fremtidens busstilbud i Mjøsbyen v. Egil Holen, Opplandstrafikk og Tom Sagen, Hedmark Trafikk
Fremtidens togtilbud i Mjøsbyen v. / Michael Brendås, Jernbanedirektoratet
Hvordan kan en regional strategi se ut? v. Paul Berger, Statens vegvesen

Deltagere

Paul Berger, Statens vegvesen (prosessleder)
Eivind Myhr, Oppland fylkeskommune
Helena Kyllingstad, Statens vegvesen (referent)
Stig Floberghagen, Statens vegvesen, Hedmark
Egil Holen, Opplandstrafikk
Ole Roger Strandbakke, Ringsaker kommune
Bjørnar Kruse, Gjøvik kommune
Ilse Konings, Østre Toten kommune
Randi Sira, Statens vegvesen, Oppland
Tom Sagen, Hedmark trafikk
Bente Moringen, Øyer kommune
Erik Røstadsand, Vestre Toten kommune
Marit Gilleberg, Fylkesmannen i Hedmark
Michael Brendås, Jernbanedirektoratet
Sigrid Bjerke, Ungdommens fylkesting, Oppland
Isak Formoe, Ungdommens fylkesting, Hedmark
Dag Høiholt-Vågsnes, Lillehammer kommune
Olav Malmedal, Fylkesmannen i Oppland
Tor Backe, Elverum kommune
Øystein Sjølie, Hedmark fylkeskommune

Gruppeoppgave 1:

Hvordan stemmer det som er presentert med dine erfaringer og tanker? Er dette hovedutfordringene? Noe dere reagerer på? Uenige i? Hva mangler?

Etter diskusjon i grupper ble følgende presentert i plenum:

Gruppe 1:

Kunnskapsgrunnlaget stemmer godt…

- Lite arbeidsreiser
- Noe studenter
- Avstand til holdeplass
- Mange korte reiser – stort potensiale for å få over på kollektiv/sykkel/gåing

Men, det er noen utfordringer. For at det skal fungere godt i Mjøsbyene MÅ det skje en del endringer:

- Den største utfordringa er å lure de korte bilreisene over på sykkel og kollektiv!
- Flere arbeidsreiser til kollektiv!
- Kortere reisetid og høyere frekvens
- Topografi: sykkel på tog og buss! Viktig bidrag til tidsreduksjon
- Ny teknologi: buss, båt, sykkel, elsykkel!
- Kostnader og flex: Bompenger og parkeringsavgifter vil påvirke. Kanskje kan arbeidsplassene gå sammen og hjelpe de ansatte å reise kollektiv/med sykkel. Økonomisk bidrag til kollektivbillett
- Areal og transport: bygge opp under knutepunkter, fortette rundt knutepunkt, spesielt med arbeidsplasser. Arbeidsplassetablering MÅ være i nærheten av transportårer!

Gruppe 2:

Mye i kunnskapsgrunnlaget stemmer, men…

- Overaska over at så mange reiser så langt! Rundt 20 prosent av reiser over 20 km er med kollektivt? Skeptisk! Er det virkelig så høy prosent som reiser så langt. Det stemmer ikke helt med erfaringene til Hedmark trafikk. Kollektivtrafikken sliter på de lengre strekningene – der er det høy konkurranse med bil. Det er kun sentrum til sentrum som det er reell konkurranse bil/kollektivt. Ellers er det veldig målrettede mennesker som velger kollektivt – miljø eller andre årsaker.
    - Dersom tallene stemmer er det et tegn på at det er en stor andel reiser som går nettopp mellom de større byene, der det er et togtilbud.

Utfordringene er at:

- Terskelen er lav for å velge bil:
    - Når man først har kjøpt bilen så er det ikke så mye utgifter ved å bruke den. Smertegrensen er nok ganske høy. Det er viktig å ligge i forkant når ting skal endres: utbygging av nye områder, etablering av nye bomsnitt etc. Forberede seg i tide - må ligge i forkant med kollektivtilbudet – det kan ikke komme etterpå. Må komme før folk har skapt andre vaner.
    - Hvor flinke er vi til å sette rekkefølgekrav – bussholdeplasser før boligfelt etc. Men det må jo også gå en buss der… Viktig at man bygger ut langsmed kollektivruter.
- Utfordring at det er vanskelig å se effekten av endringer på kort sikt.

    - På Hamar testet de å bryte opp helt, slik at bussene ikke går samtidig. Det ble kø med bussene. Har ikke merket noen forskjell i bruken. Nå tar folk bare den første linja som kommer. Årsaken til at det fungerer er at det her er snakk om 5-7 min overgang. Hadde det vært 30 min ville de ikke fungert. Frekvensen spiller en viktig rolle.
    - Gjort en test på Hamar med økning av driftsdøgnet (samme frekvens), sett en prosentvis økning på rundt 30 %. Det at du vet at det finnes gir inntrykk av fleksibilitet – viktig!
- Noen av kommunene har veldig forskjellig befolkning til hverdags og i ferier/helger.
    - Hvordan reiser hytte/hotell/feriefolket? Er det noen som reiser kollektivt på fritidsreiser? Skille på hytte- og hotellfolk
    - Hvilken bil reiser de med?
- Flere spørsmål som bør besvares:
    - Når (befolkningsmessig) er man stor nok for at man kan ha et kollektivtilbud som folk bruker?
        - Satse på én rute som er høyfrekvent!
    - HVEM er det som reiser kollektivt?
    - Er det store arbeidsplasser med gratis parkering i kommunene? Høyskolen Lillehammer?

Gruppe 3:

Kjente seg igjen i kunnskapsgrunnlaget.

- Savner sammenheng mellom hvor næring er plassert og hvor bussene/kollektiv går hen.
- Reisehensikt: Vil vite mer om dette
- Kombinerte reiser – overganger og billett-/takssamarbeid. I hvilken grad er det et hinder i dag at det ikke er et takstsamarbeid, slik at du må ha to periodekort for å reise vekselvis med tog og buss eller med to reisemidler på samme reise? At du ikke kan ha med sykkel på toget – påvirker det?
- På hvilke områder kan kollektiv konkurrere i dag? Hvilken type reiser? Hvor? Forskjell i tidsbruk mellom buss og bil.

Oppsummert:

- Næringsstruktur + transportbehov må frem!
- Hvem reiser kollektivt? Hvor og når?
- Vi skal ha flere kollektivreisende - hvor er konkurranseflatene? Hvor er potensialet størst?
- Hva med hytte- og hotellfolket? Er det et marked?
- Må ha større fokus på sømløse reiser/kombinerte reiser

Ungdommens stemme: Hvordan vil vi reise i Mjøsbyen?

v/ Sigrid Bjerke og Isak Formoe. Ungdommens Fylkesting Oppland og Hedmark

- Synes det er bra busstilbud I byene, men forbedringspotensial mellom dem.
- Liker at det er felles bussbillett i Hedmark og oppland – viktig at det er sømløst!
- Tror at det vil bli mere deling – at ikke alle kommer til å eie sin egen bil for eksempel, men i større grad dele. For eksempel i borettslaget.
- Løfter biogass – har vi utnyttet alt potensialet? Elbusser?
- Elsykler? Tror dette vil være et hovedtransportmiddel i fremtiden! Kan det være mulig å låne en sykkel på en bussholdeplass og sykle deler av turen?
- Mjøsa: stort potensiale. Ikke se det som noe som skiller oss, men noe som samler oss. Båt fra Gjøvik til Hamar er jo vesentlig raskere enn buss. Transport på vannet – ikke i fritidshensikt.
- Tror at den yngre generasjonen – som reiser mye kollektivt i dag, er vant til å innpasse seg til dette, vant til å planlegge dagen ut ifra busstider. Tror at dette kommer til å følge dem når de blir voksne. At holdninger vil følge med.
- Bestillingstransport! Det bør være flere passasjerer. Man bør sette krav til antall mennesker som må reise sammen for at bestillingstransporten skal komme.
- Målet i fremtiden må være at man ikke skal trenge så mye parkering. En gradvis prosess hvor det blir mindre og mindre parkering er nødvendig – det vil ikke skje over natta.
- Dagens ungdom har et helt annet forhold til bil sammenligna med dagens voksne. Og de tror at behovet vil se annerledes ut i fremtiden!
- Vi må videreutvikle det vi har! Ikke bare tenke helt nye store ting.

Fremtidens busstilbud i Mjøsbyen

v/ Egil Holen, Opplandstrafikk og Tom Sagen, Hedmark Trafikk

- Knutepunkter (tettsteder): Buss / Buss+tog = utganspunkt for planlegging (bygger opp rutene rundt toget – toget har et fortrinn, bussen bør dekke andre ruter)
- Stigende passasjertall på de utvalgte linjene. Spesielt på bybuss Lillehammer. Gjøvik bybuss er ganske flat i utvikling.
- Hedmark, økt i underkant av 1% hvert år. Men det er spesielt Hamar og Elverum (Mjøsnett) som har en positiv utvikling.
- Når man ser på pendlerstrømmer fra SSB (bosted/arbeidssted):
    - Fra Elverum via Løten til Raufoss, er det ingen indikasjoner (per i dag) som tilsier at det er et marked for pendling. Men, om man får en ferje over Mjøsa vil dette kunne endres. Endrer tidsbruken, kan komme under en time.
    - Reiser fra ytterpunkt til ytterpunkt er forholdsvis uinteressant per i dag (om vi utgår fra det statistikken viser).
    - Skal man bygge noe nytt må man jo også se på potensialet. Hvilke endringer vill kunne utgjøre forskjeller?
- Kortsiktig er det aller viktigst å: Øke andelen som bruker kollektiv.
- Viktig å forbedre tilbudet på «bygda»
- Hvordan vil endringen i fylkeskommunen påvirke kollektivtrafikken? Kan det være at området vil se annerledes ut enn fylkeskommunen? Ja… Dette vil sannsynligvis endre seg, kan føre til mer fleksibilitet?!
- Transportløsninger regionalt følger jo ikke fylkesgrenser i dag og vil ikke gjøre det i framtida. Det viktigste er å skape gode muligheter!
- Folk må regne med, og har godt av, å gå til og fra bussen. Autonome kjøretøy som henter deg hjemme… ikke trua.
- Utfordring å dekke et spredt område med mange kommunegrenser.
- I dag bruker du like lang tid om du sitter i bussen eller bilen og det er kø… dette må endre seg. Bussen må få et fortrinn over bilen.
- Kollektivfelt trengs i byene, uavhengig av hvor sjukehuset blir liggende.
- Det er ikke *pris* som får folk over på bussen. Det er *tid*. – Båt over Mjøsa vil åpne et helt nytt marked.
- Tror på en fremtid som er mer mobil ift valg av fremkomstmiddel.
- Kommentarer: Viktig å ha kunnskap om pendlingen ikke bare mellom kommunene, men også innad. For eksempel i Hamar.

Innlegg ved Tom Sagen, Hedmark Trafikk

Fremtidens togtilbud i Mjøsbyen (Hva vet vi? Utfordringer? Trender? Utvikling? Gjeldende strategier?)

v/ Michael Brendås, Jernbanedirektoratet

- NTP: Dobbeltspor til Lillehammer 2034. IC-utbyggingen vil ha en stor rolle knyttet til videre knutepunktutvikling.
- Høyere frekvens og kortere reisetid vil spille en stor rolle for å gjøre toget (enda) mer relevant både lokalt og regionalt. I tillegg vil det medføre at regionen knyttes tettere sammen. Også i kombinasjon med andre reisemiddel (kollektiv, sykkel). Det er viktig å tenke rollefordeling mellom buss og tog, samt kombinasjon med sykkel og gange.
- Fordi det tar lang tid å bygge ut togtilbudet kan det bli relevant med et samarbeid, der buss supplerer toget på visse strekninger.
- Sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen er først aktuelt etter at det er sammenhengende dobbeltspor til Lillehammer og ny Oslo-tunnel står ferdig, men det vil kunne gi et enda bedre tilbud mtp frekvens. Det ligger mao en god stund frem i tid.
- Det jobbes med takstsamarbeid rundt omkring i landet. Dette vil sannsynligvis spre seg til øvrige deler av landet der det går tog.

Gruppeoppgave 2:

Basert på det som er presentert: hva trenger vi av mer/ny kunnskap/utredninger/analyser for å nå målene som er satt i ATS Mjøsbyen?

Temaet ble diskutert i grupper og følgende ble presentert i plenum:

Gruppe 1:

Hva er **helhetlig** det best sammensatte kollektivtilbudet i Mjøsbyen, for samfunnet?

- Vi prater om sømløse reiser, men så planlegger vi egentlig hver for oss allikevel. Buss, tog, båt – hva er det samfunnsøkonomisk beste sett som en helhet? Også i forhold til ett felles bo- og arbeidsmarked.

BRUS (Brukerundersøkelse):

- Hva skal til for mer kollektiv?
- Hvordan reise vi om 15 år?
- Reisevaner: hvem, hva hvor? Kanskje vi må helt ned på grunnkretsnivå for å få den kunnskapen vi trenger? Hvor bor de, hvor skal de, hvem er de? (Hvilke holdeplasser kan vi kutte, slik at folk kommer raskere fram?)

Hva skal vi egentlig prioritere? Mye vakling både i NPT og ellers.

Gruppe 2:

Mer kunnskap om reisemønster:

- Type reiser – valg av transportmiddel
- Formål med reise
- Pendling fra hvor i kommunen?

Hvor planlegger kommunene at folk skal bo: Hvor bor de nå? Hvor kommer nye boliger? Når?

- Kunnskap om fortettingspotensial (hvor og hvor mye kan vi fortette?)
    - Koblet til grunnlag for kollektivtrafikk
- Kommunene trenger kunnskap om hvilke utbyggingsområder de bør prioritere

  (Det enkleste er jo å fortette rundt det som allerede er… sett fra et kollektivsynspunkt.)

  Kunnskap rundt fremtidig kundegrunnlag kan bidra til å argumentere.

Hvordan rigger man en personflyt der alle skal reise samtidig, men ikke regelmessig?

Dekke inn ferie/hyttetrafikk? Problemer med å ansette folk kun i deler av året. -> Her vil kanskje autonome busser ha en rolle!

Gruppe 3:

- Vet vi hva folk vil ha? Har vi god nok kunnskap? Skiller dette seg fra behov andre steder i landet?
- Hva vil fungere i Mjøsbyen?
- Hvordan vil fremtidige pendlingsstrømmer se ut? Vil dette endre prioriteringene som må gjøres?

Gruppeoppgave 3:

Hva forventer dere at ATS Mjøsbyen skal gi svar på innen teamet kollektivtransport? Hva er viktig å få på plass?

Temaet ble diskutert i grupper og følgende ble presentert i plenum:

Overordna:

- Hvordan skal vi tenke rundt statens prioriteringer? Skal vi legge til grunn at dobbeltspor til Lillehammer ligger fast? Det er jo et veldig viktig utgangspunkt.
- Per nå bør vi fokusere på hva vi mener er faglig anbefalt. Litt fritt.

Gruppe 1:

- Banen er ryggraden, resten er mating inn, enten det er autonome busser, båt eller sykkel
- Satse der «folk flest bor» (de fleste bor i Kina)

Gruppe 2:

- Vi må tørre å prioritere kollektiv i infrastruktur:
  - At det gjøres noen prioriteringer innenfor transport. Fordelinger, Heve traseer der kollektiv er konkurransedyktig, må tørre å også akseptere at det av og til ikke er det!
- Hvilke tiltak flytter flest mennesker over på kollektiv? På noen strekninger er det kanskje ikke kollektiv som skal prioriteres?!
  - Analyse -> anbefalinger
  - Vi kan ikke gå for alt! Må tørre å anbefale noe.
- Snakke om det totale bildet – hva gir mest miljønytte totalt?
- Prioritere kollektiv der det er best passasjergrunnlag.
  - Må tåle at folk som bor grisgrendt er mer bilavhengig – mens man fokusere på å gi et godt tilbud der det vil gi størst uttelling.
- Vise at samarbeid fører til raskere finansiering og gjennomføring, mer helhetlige løsninger
  - Hvis vi skal gå for offentlig finansiering av pakker
- Gode ambisjoner skal føre til mulighet for statlig medfinansiering.
  - Våre ambisjoner kan gi muligheter for andre - ambisjoner om å prøve ut muligheter og tiltak kan virke som trigger for andre. Godt forbilde. Dette kan gjøre at finanser prioriteres hit?!

Gruppe 3:

- Rolledeling mellom byer og tettsteder i Mjøsbyen (ala buskerudbyen, hva må til for å støtte opp under en utvikling der de forskjellige byene/tettstedene inndeles i grupper) størrelse > hvilket kollektivtilbud kreves for å betjene?
- Hvilket tilbud må til?