Jernbane-
direktoratet

Utvikling av jernbanen og togtilbudet i Mjøsbyen

9.november 2021

Ove Skovdahl

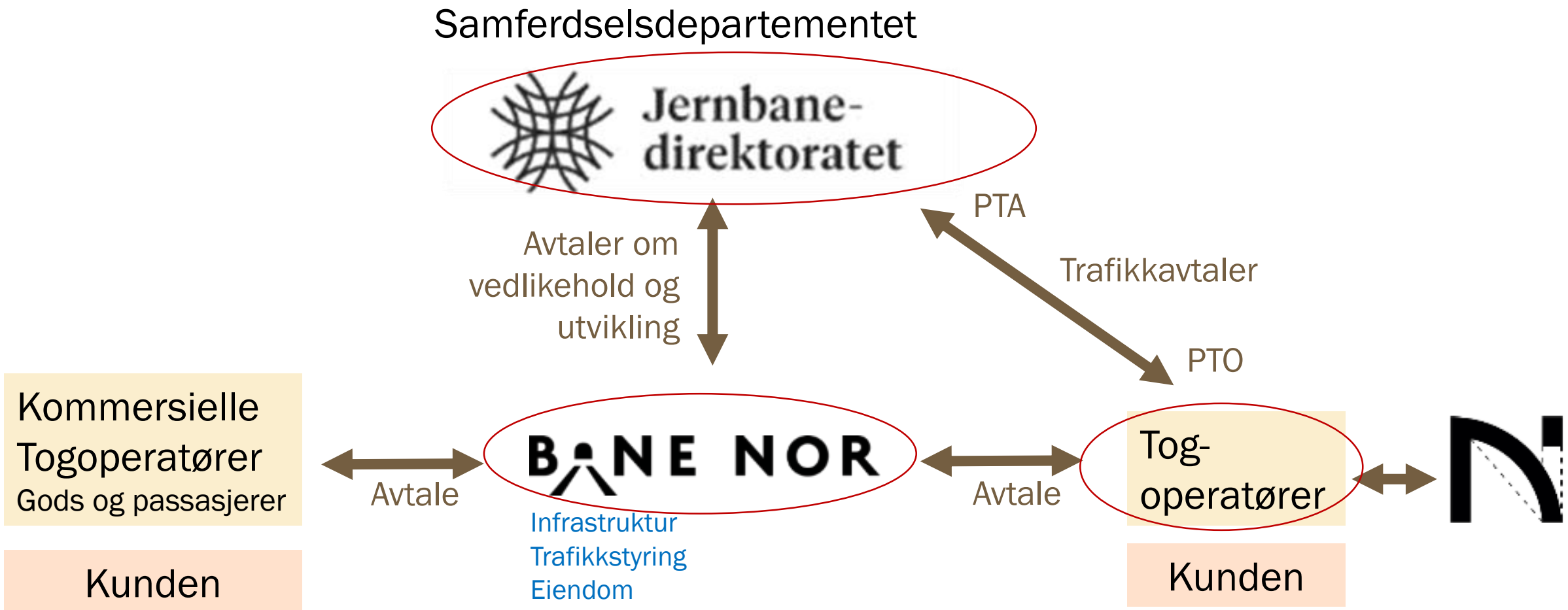
Spesialrådgiver

Jernbanedirektoratet

Temaer

- Jernbanefamlien
- NTP og porteføljestyring
- Utvikling av togtilbudet

Jernbanefamilien - nøkkelroller



Nasjonal Transportplan 2022-33

- Stortingsmelding
- Overordnet dokument
- Få prosjekter konkret omtalt
- Viktige begrep:
  - Effektpakker
  - Mindre investeringstiltak
  - Porteføljestyring

DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 20

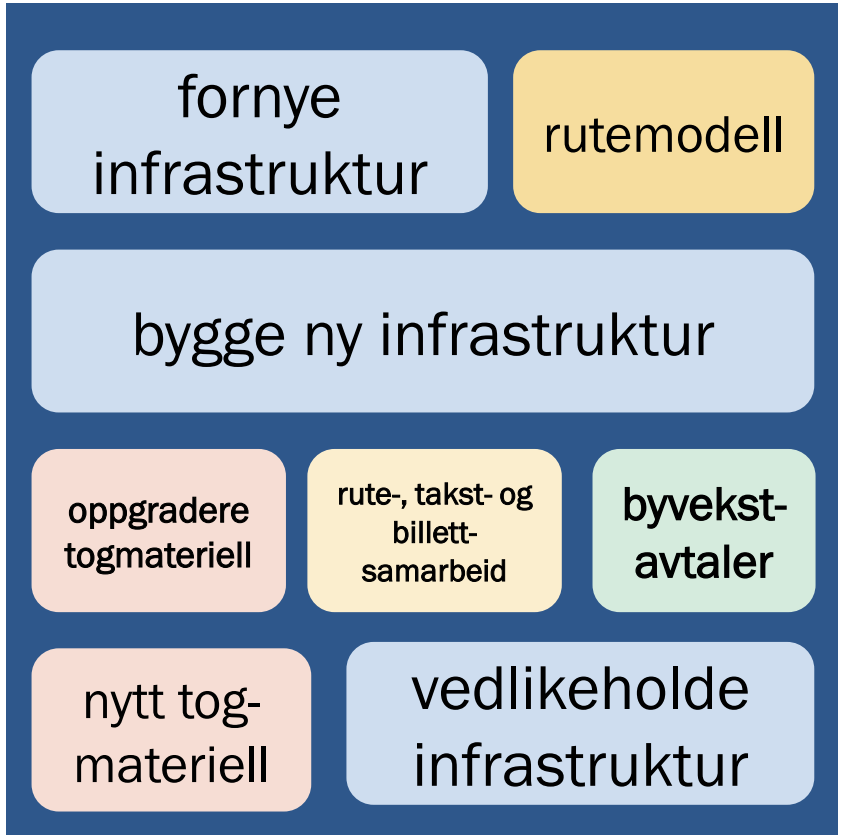
(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033

Jernbane-direktoratet

Effektpakker



Effektpakker

- For å realisere et nytt tilbud på jernbanen, må alle brikkene i jernbanesystemet passe sammen.
- Mange av brikkene er i seg selv komplekse
- Jernbanedirektoratet koordinerer mellom aktørene i sektoren og lager strategien for den videre utviklingen av tilbudet

De viktigste brikkene

- Jernbaneinfrastruktur
- Rutemodell for togselskapene
- Togmateriell
- Offentlige kjøp (subsidiering) av transporttjenester

Effektpakker

IGANGSATTE EFFEKTPAKKER
Flere og raskere tog på Østfoldbanen trinn 1
Flere og raskere tog på Østfoldbanen trinn 2
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen trinn 1
Utvikling av Jærbanen trinn 1
Fra halvtime til kvartersintervall Arna-Bergen
Flere og raskere tog på Dovrebanen trinn 1
Ett tog/t Gjøvikbanen
Utvikling av Trønderbanen
Infrastruktur for nytt togmateriell

NYE EFFEKTPAKKER
Bedre nettdekning
Ny rutemodell Østlandet
Kombitransport Oslo-Trondheim
Kombitransport Oslo-Narvik
Ny rutemodell Vossebanen
Kombitransport Oslo-Bergen
Kombitransport Trondheim-Bodø
Utvikling av Jærbanen - trinn 2
To tog/t Trønderbanen
Flere og raskere tog Dovrebanen: To tog/t Oslo-Hamar
Flere og raskere tog Vestfoldbanen trinn 2: To tog/t Oslo-Skien

Mindre investeringstiltak

- Regjeringen har lagt til grunn en ramme på 24 mrd. kroner i planperioden til gjennomføring av mindre investerings-prosjekter (kap 10.8.5). Her inngår blant annet:
  - Mindre godstiltak rettet mot å effektivisere tømmertransporten m.m.
  - Stasjons- og knutepunktutvikling
- De enkelte tiltak er ikke konkret omtalt i denne NTP
- Det som uansett er helt klart er at det må foreligge en vedtatt arealplan og et kvalitetssikret kostnadsoverslag før prosjekter kan vurderes opptatt for bevilgninger over statsbudsjettet.

Porteføljestyring i jernbanesektoren

- Transportetatene skal optimalisere prosjektene (øke nytte og redusere kostnader) innenfor effektpakker.
- Transportetatene skal presentere en årlig porteføljeprioritering innenfor rammen av NTP 2022-33;
  - samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger, vurdering av usikkerhet, avhengighet mellom prosjekter, bvyvekstavtaler m.m.
- Bane NOR skal utarbeide forslag til porteføljeprioritering og sende dette til Jernbanedirektoratet.
- Jernbanedirektoratet sender deretter videre et offentlig og komplett forslag til SD i månedsskiftet april/mai, supplert med vurderingar ut fra helhetlig koordinering i jernbanesektoren.
- Bane NOR arbeider nå med konkretisering av prioriteringskriterier og prosessene med porteføljerullering

DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2022

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577 og 5619

Del III – kap 10.3

Persontrafikk

Tilbudsforbedringer desember 2021 (R22) Innlandet

Dovrebanen Nord – 2 nye togpar

To nye togpar Oslo-Trondheim

	SJ	SJ	Vy	SJ	SJ	SJ	SJ	Vy	SJ
Oslo S	05:50	08:02	09:34		14:02	16:02	18:02	19:34	22.50
Hamar	07:07	09:21	10:50		15:22	17:22	19:23	20:51	00:33
Lillehammer	07:52	10:09	11:40	12:10	16:13	18:11	20:20	21:41	01:25
Otta	09:14	11:32		13:55	17:40	19:38	21:44	23:12	02:59
Dombås	09:52	12:04		14:28	18:13	20:11	22:22	23:41	03:33
Trondheim	12:36	14:39			20:53	22:54	01:00		06:31
	Vy	SJ	Vy	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ
Trondheim				08:18	10:18	13:18	15:23	17:53	23:17
Dombås	05:17	08:38		10:57	13:08	16:03	18:10	20:52	02:26
Otta	05:49	09:16		11:30	13:39	16:34	18:40	21:23	03:06
Lillehammer	07:14	10:38	11:14	12:53	15:04	18:07	20:01	22:53	04:32
Hamar	08:07		12:07	13:46	15:50	18:52	20:51	23:44	05:30
Oslo	09:26		13:26	15:08	17:08	20:24	22:02	00:56	06:50

Dovrebanen Sør (IC)

- Ingen endringer desember 2021

Rørosbanen

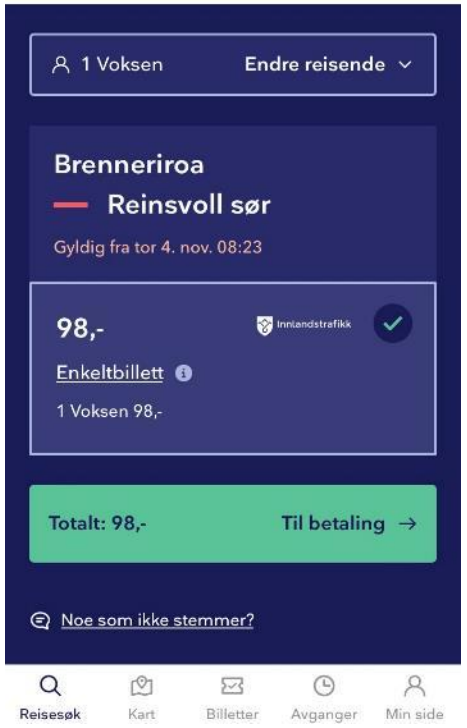
- Ett nytt togpar (fra 6 til 7 pr dag)
- Fra Røros 10:18 til Hamar
- Fra Hamar 14:10 til Røros

Tilbudsforbedringer på lengre sikt

- Gjøvikbanen: Timetog fra desember 2022
- Dovrebanen Nord:
  - Desember 2022: Trolig ytterligere avgang Oslo-Trondheim
- Raumabanen:
  - Desember 2022: Tilbudsforbedringer tilsvarende Dovrebanen
- Dovrebanen Sør:
  - 2-4 minutter kortere reisetid desember 2023
  - To IC-tog i timen til Hamar. 6 minutter kortere reisetid. Ferdigstilt dobbeltspor Sørli-Åkersvika
  - To IC-tog i timen til Lillehammer: Kapasitetstiltak mellom Hamar og Lillehammer

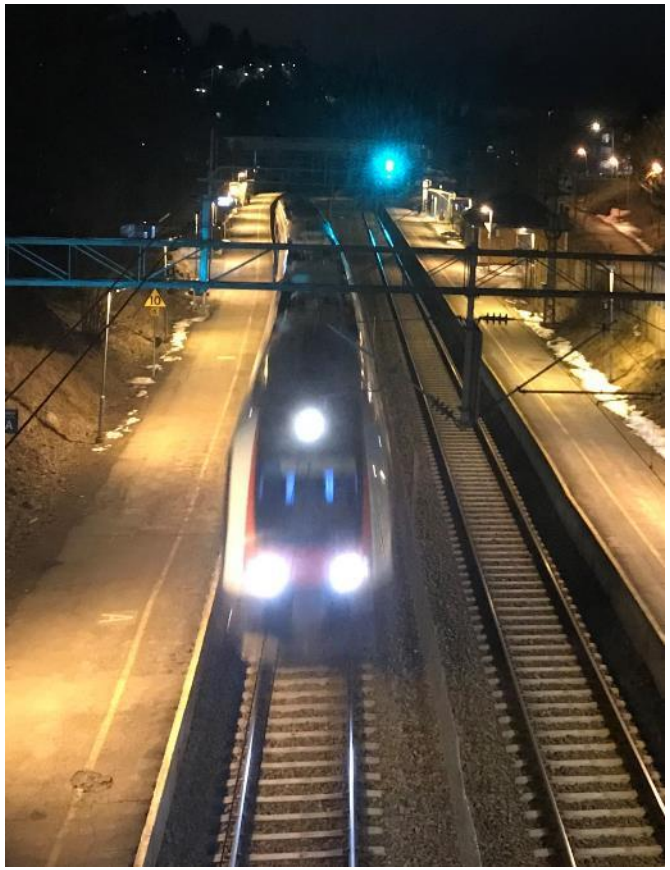
Pris og billettsamarbeid Innlandet

- Ungdomskort buss/ Gjøvikbanen
- Innlandstrafikks 30-dagersbillett Hamar–Rena
  - Selges i Entur-appen, eneste som kan leses av på toget.
  - Teknisk løsning som begrenser: Fara-utvikling ikke mulig. Enighet om at dette er det som gjelder nå.
  - Ikke etter intensjonen opprinnelig, men kompromiss nå
- SJs 30-dagersbillett gjelder på buss Lillehammer–Dombås: Minimalt salg/bruk så langt
- Læring: Intensjonen god, men må jobbe mot enklere løsning som lar seg teknisk gjennomføre mot kunde. Likt samarbeid for hele området



Samarbeid med fylkeskommunene

- Toget er del av et samlet regionalt og lokalt kollektivtilbud
- Fylkeskommunene kjenner det regionale mobilitetsbehovet
- Jernbanedirektoratet har årlig dialog med fylkeskommunene
  - Innspill til tilbudsforbedringer for tog
- Innspillene kontrolleres mot
  - infrastrukturkapasitet (ruteplan)
  - tilgang på togmateriell
- Togoperatørene regner på produksjonskostnader og mulige billettinntekter (kostnadsoverslag)
- Persontrafikk med tog er som regel offentlig kjøp
- Jernbanedirektoratet vurderer om eventuelt økt offentlig kjøp over statsbudsjettet kan forsvares anbefalt i et samfunnsøkonomisk perspektiv



Godstransport

Godstransport

Effektpakke Kombitransport Oslo-Trondheim

- Tiltak for lengre og flere godstog – også nytte for persontrafikken (stasjonstiltak)

Mindre investeringer

- Tiltakene vil i all hovedsak rettes mot å effektivisere tømmertransporten, åpne nye markeder for jernbanen innen kombitransport samt prioritering av kapasitetsøkende tiltak med rask effekt som muliggjør vogner med større lastevolum og mer effektiv godstransport.

Statlige bidrag til etablering av terminaler og sidespor

Sørli-terminalen får bedre tilknytning

Spørsmål?

Ove Skovdahl
Spesialrådgiver

Mobil: (+47) 900 55 368
Epost: ove.skovdahl@jernbanedirektoratet.no

Besøksadresse: Posthuset, Biskop Gunnerus gate 14 A, Oslo
Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo
www.jernbanedirektoratet.no

Statens vegvesen

Dialogsamling Mjøsbyen

9. november 2021

Hans Martin Asskildt

Seksjonsleder Transportforvaltning Innlandet

Statens vegvesen

Hva skjer med riksvegnettet?

Statens vegvesen sin rolle

- Forvaltningsansvar for riks- og europaveger (NVAS bygger og drifter sine egne strekninger)
- Skiltmyndighet
- Arbeidsvarslingsmyndighet
- Forberede og revidere NTP
- Gi innspill og foreslå prioriteringer i NTP og langtidsprogrammet

Statens vegvesen

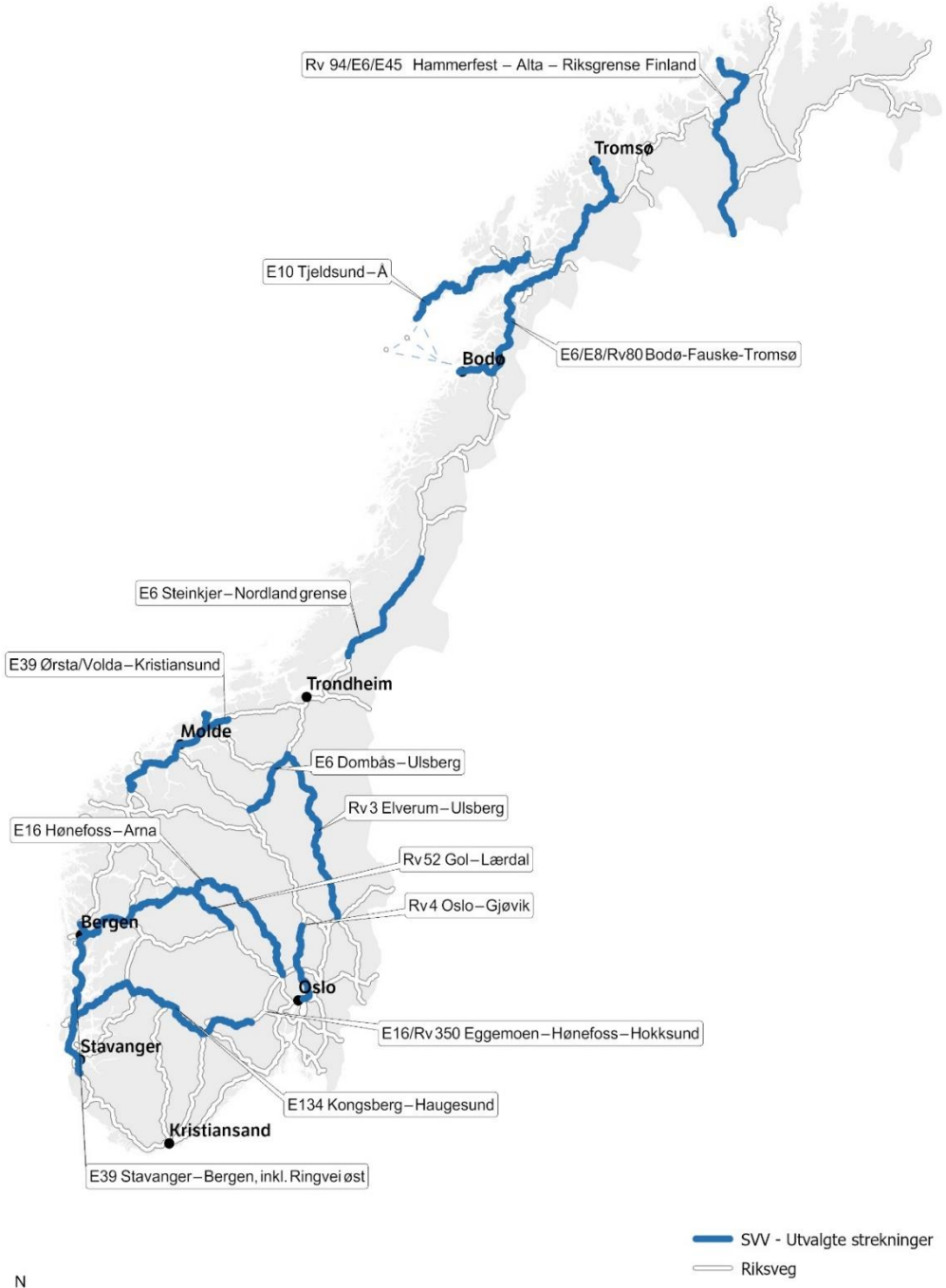
Hva skjer med riksvegnettet?

Statens vegvesen sin rolle

- Sektoransvar innenfor transportområdet
  - *Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.*
  - *Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.*

Statens vegvesen

13 prioriterte strekninger



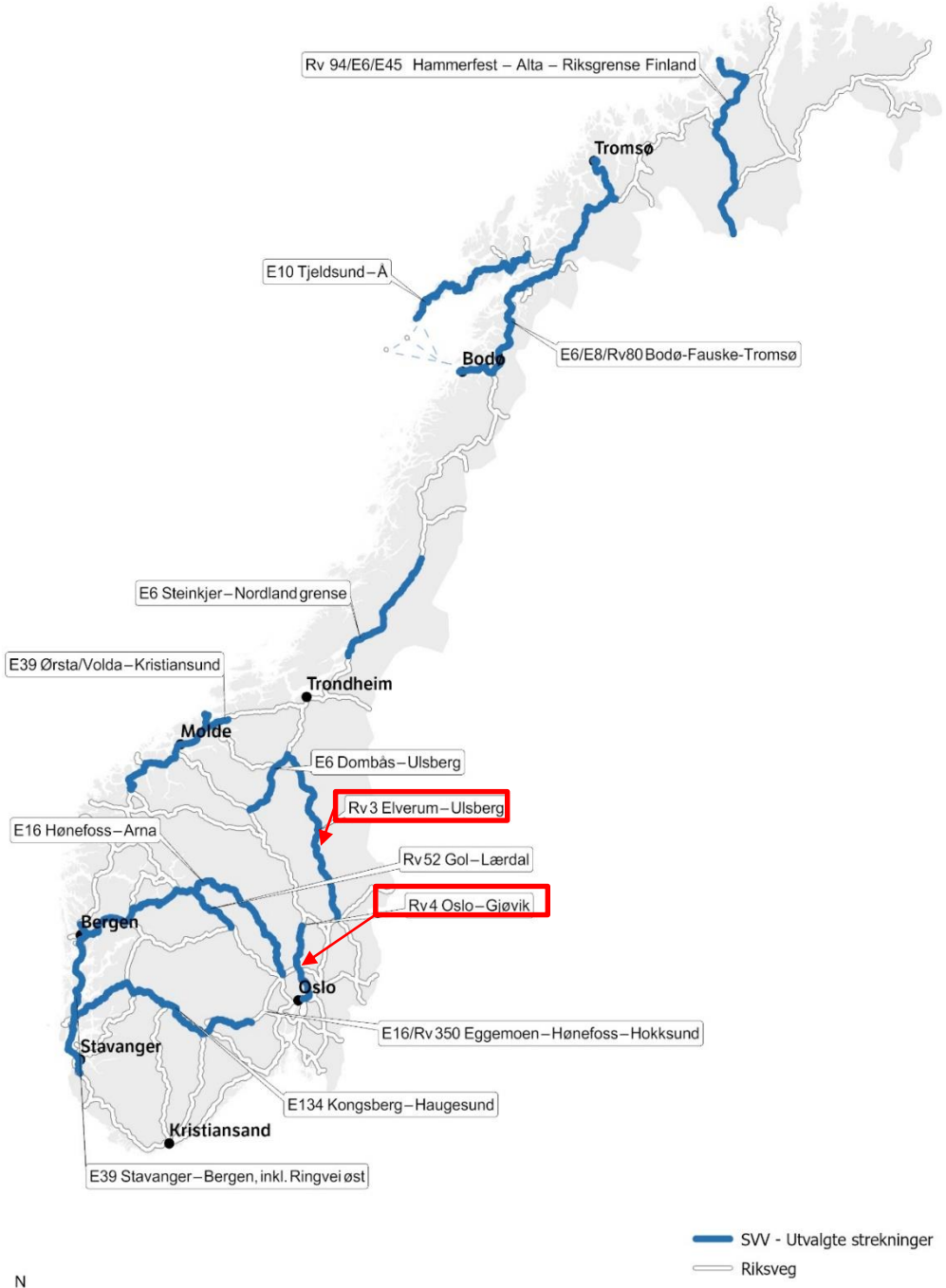
Statens vegvesen

Riksveg 4 Oslo – Gjøvik

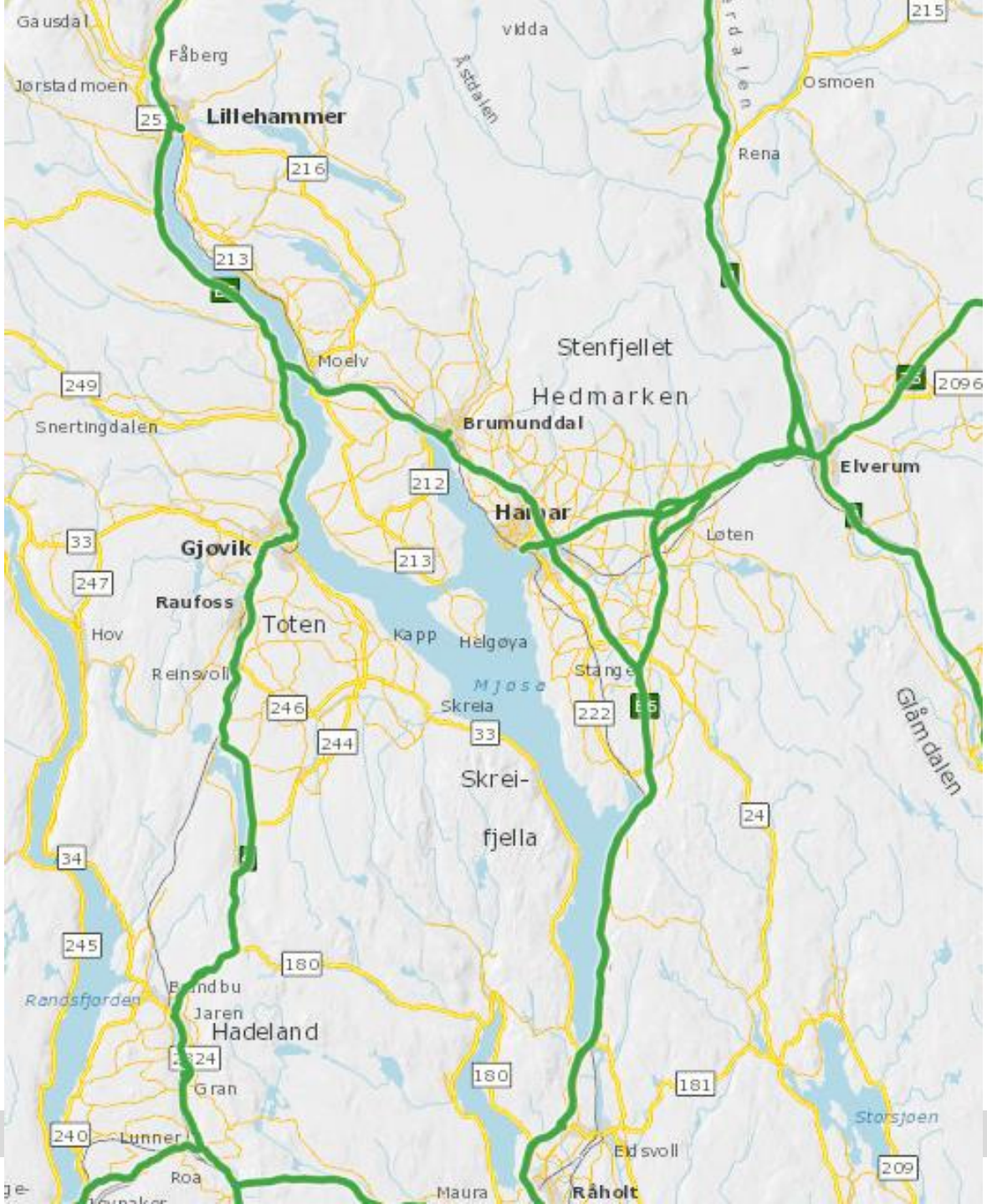
og

Riksveg 3 Elverum – Ulsberg

To av 13 prioriterte strekninger



Statens vegvesen



Statens vegvesen

Hva skjer med riksvegnettet?

Riksveg 4 – Oslo – Gjøvik

- Statens vegvesen har startet arbeidet med å finne de beste løsningene for trafikken og beboere
- Mer krevende jo nærmere Oslo
- Stor betydning spesielt for vestre del av Mjøsbyen

- Konkrete prosjekter:
  - Roa – Lygna
    - Gran– Jaren utført
    - Roa – Gran grense – Planlagt åpning desember 2023
    - Sandvoll – Amundrud – Planlagt åpning november 2023
    - Almeningsdelet – Lygnebakken – Planlagt åpning november 2023

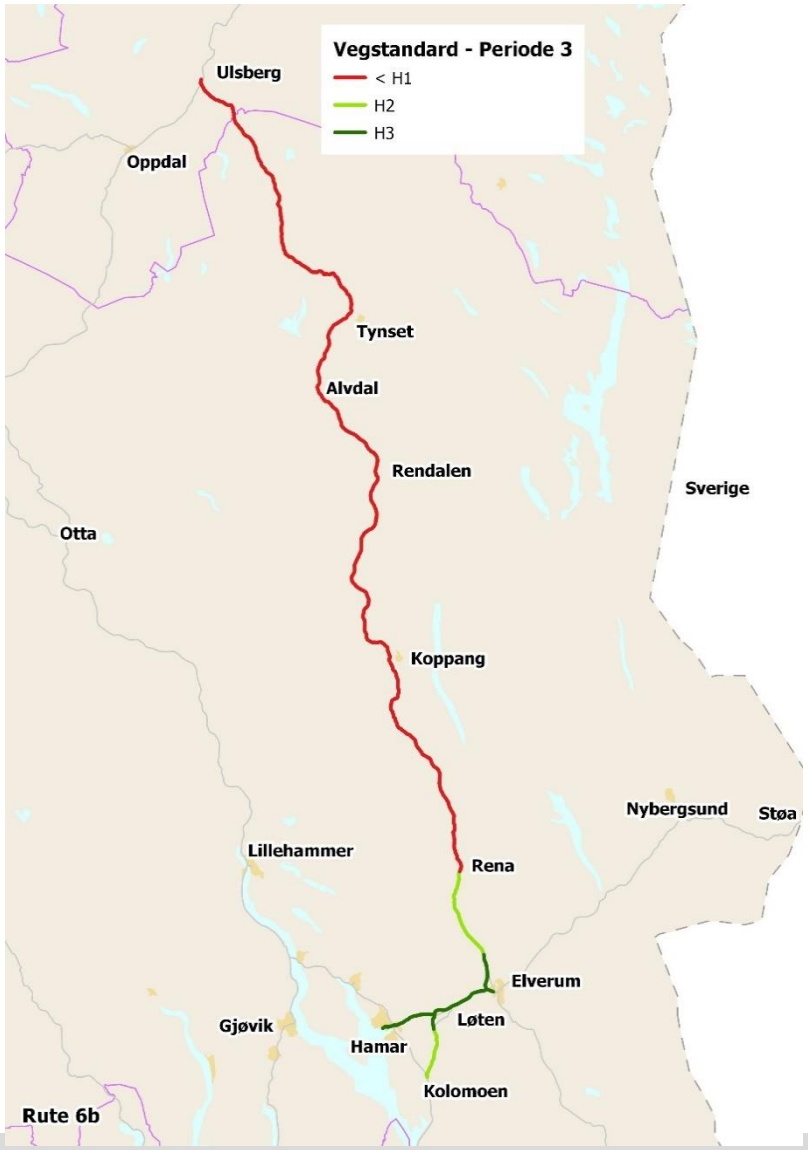
- Målsetning spart reisetid Sinsen – Mjøsbrua = ca 40 minutter

Statens vegvesen

Hva skjer med riksvegnettet?

Riksveg 3

- Nybygd 4-felt motorveg fra Elverum til Løten
- Utbedret punktvis Elverum og nordover
- Utbedringsstandard (9 meter) fra Rena – Ulsberg
- N100-standard på øvrige delstrekninger



Andre tiltak

- Rv.25 / Rv.2 – Kryssutbedring Elverum
  - Finstadkrysset (inne i HP)
  - Henrik Ibsens veg – Grøndalbakken (inne i HP)

- Belysning og rekkverk E6 – Skavabakken – Kolomoen = 110 km/t

- Nasjonalt mål at flere skal velge kollektivtransport, sykling og gange.

  NTP 2022-2033: -langsiktig mål om en sykkelandel på 8% på landsbasis.

  2 nylig åpnede anlegg som er en del av riksvegruter:

Andre tiltak

- Hans Mustadsgate, Gjøvik

Foto: Google

Andre tiltak

- Hans Mustadsgate, Gjøvik
- Sykkelfelt begge sider

Foto: Kari Hermanrud, IFK

Andre tiltak

- Nylig åpnet en ny gang- og sykkelveg nord i Lillehammer.

Foto: Astrid Kristiansen, SVV

Andre tiltak

- Videreføring videre sørover fortsatt uklart, både ansvar og finansiering

Foto: Astrid Kristiansen, SVV

NyeVeier

Fremtidens infrastruktur i Innlandet

Rune Kjøs – senior kommunikasjonsrådgiver i Nye Veier

Nye Veier AS

- Etablert 1. januar 2016
- Heleid av Samferdselsdepartementet
- Finansiering på ~6 mrd. NOK årlig tom. 2041
- Hovedkontor i Kristiansand
- Prosjektkontorer der hvor vi bygger
- 185 ansatte

Vårt ansvar

Stortingsmelding 25 (2014 – 2015)

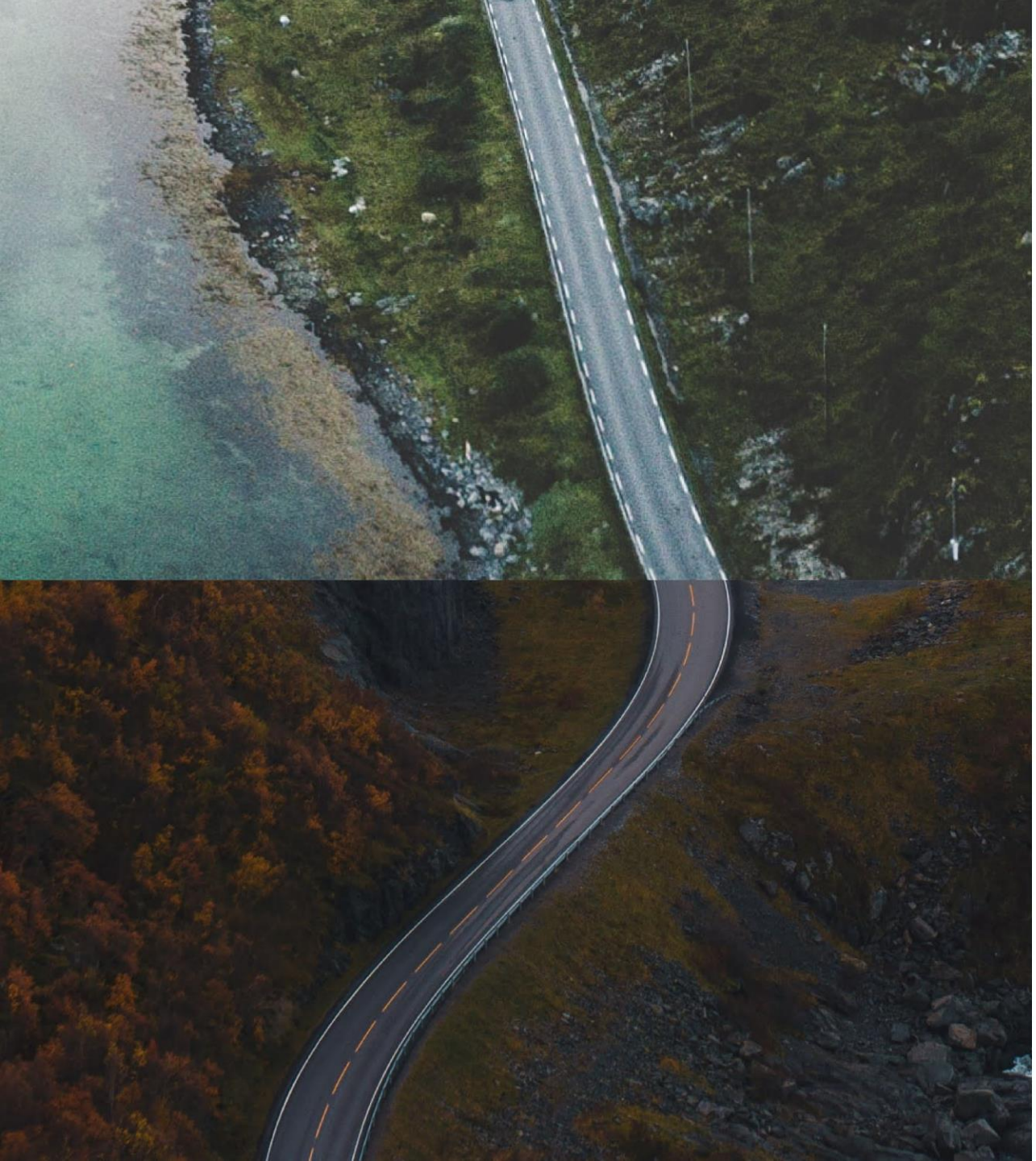
- **Planlegge, bygge og drifte** trafikksikre hovedveier
- **Kostnadseffektiv** utbygging og drift
- Styrke næringslivets **konkurranseevne**
- Mer effektiv, forutsigbar og **tryggere** veitransport
- Knytte sammen **bo- og arbeidsmarked**sregioner

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 25
(2014–2015)
Melding til Stortinget

På rett vei

Reformer i veisektoren



Skal vi komme noen vei

1. Vi skal oppnå mer vei for pengene og samtidig øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet i alle våre prosjekter
2. Vi skal være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel
3. Vi skal ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS
4. Vi skal ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselsektoren

Status i «butikken»

Året 2020/2021

- Holdt hjulene i gang under en pandemi
- Hensynet til klima og miljø
- Nye prosjekter i Nasjonal transportplan 2022 – 2033
  - Ti veiprosjekter
  - Fellesprosjektet Ringeriksbanen + E16

Lærling Håkon klipper snora under åpning av Kolomoen – Moelv den 26. oktober 2020

Moelv - Øyer

Nybygd veg

Mål om planvedtak 2023

Byggestart avhenger av planvedtak, prioritet i Nye Veier samt finansiering og Stortingsbehandling

Nybygd vei

Reg.planrevisjon

(Som Øyer – Frya)

Utbygging vedtatt og i oppstart

Helhetlig reguleringsplanlegging, finansiering og utbygging

11 km | **23 km** | **10 km** | **9 km** | **Øyer – Frya, 40 km** | **Frya - Sjoa, 34 km** | **Sjoa–Solhjem/Otta 9 (12) km**

NTP – ny portefølje

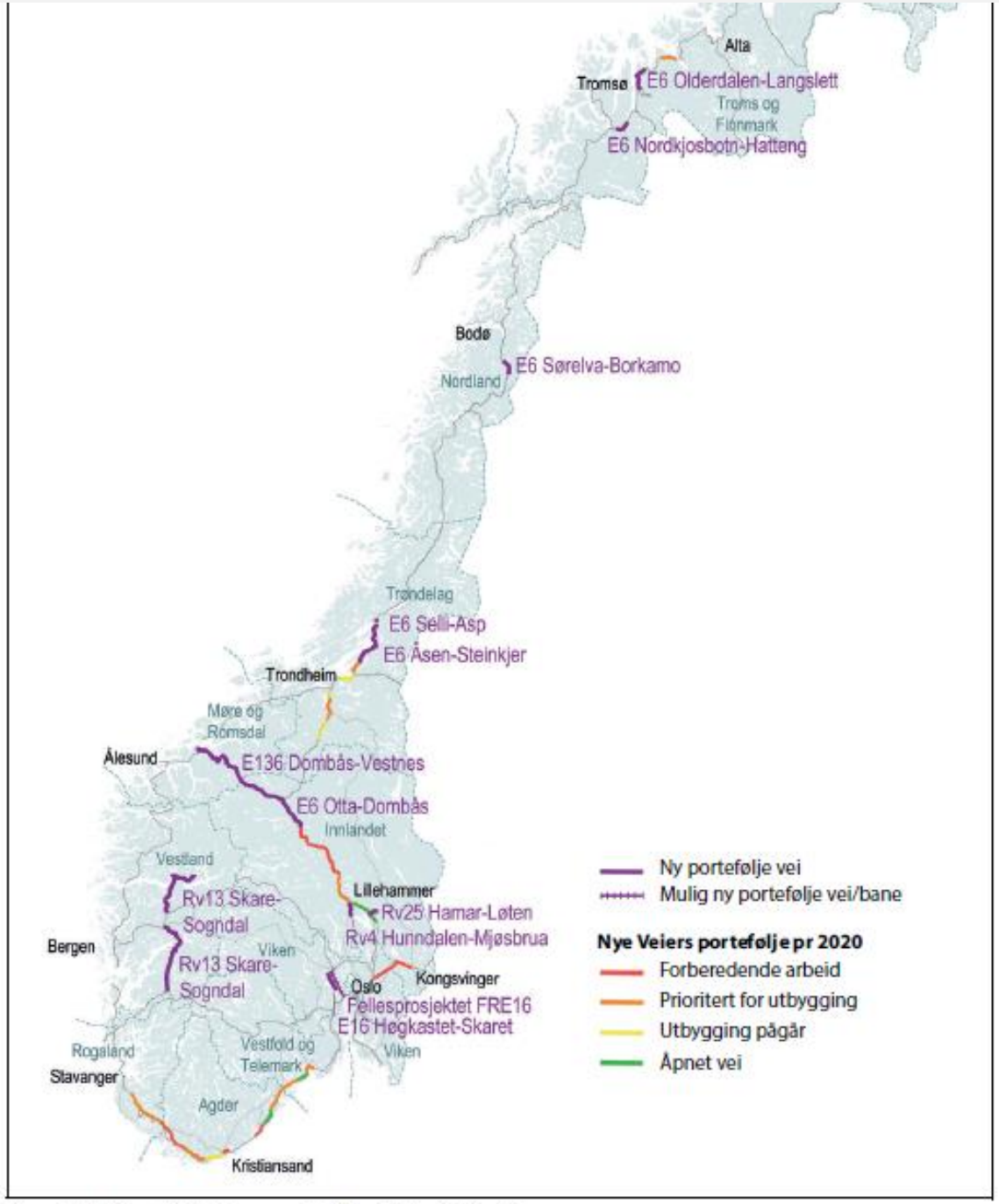
DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 20

(2020–2021)

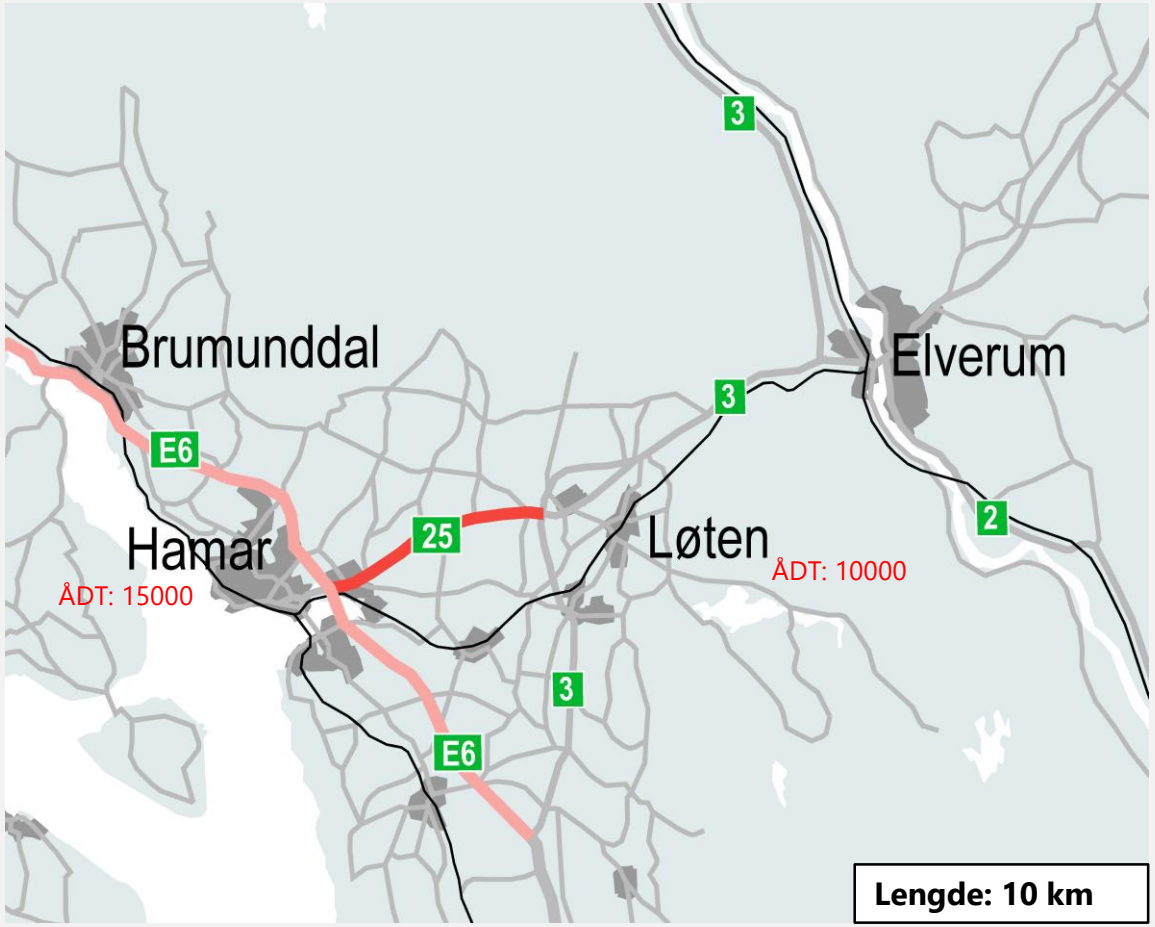
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



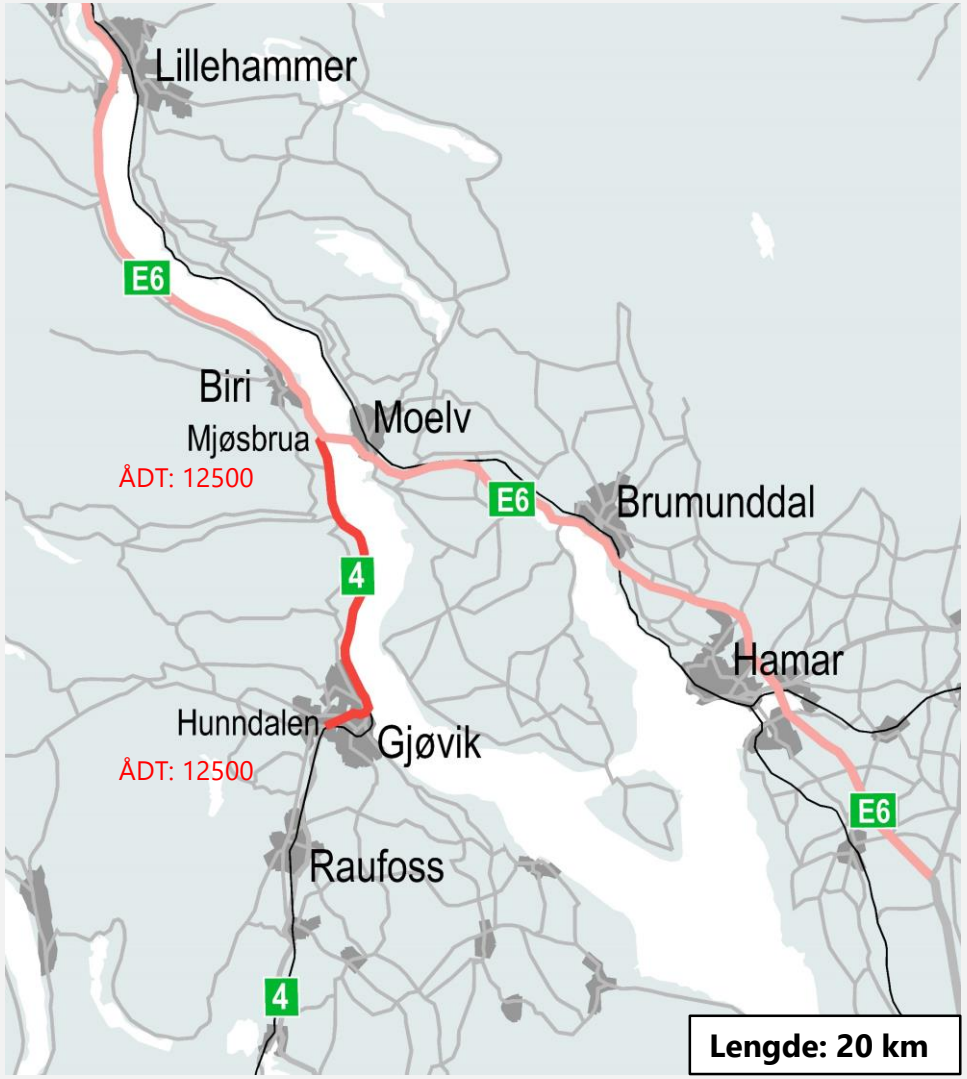
Figur 11.3 Oversiktskart over porteføljen til Nye Veier AS

Rv. 25 Hamar – Løten



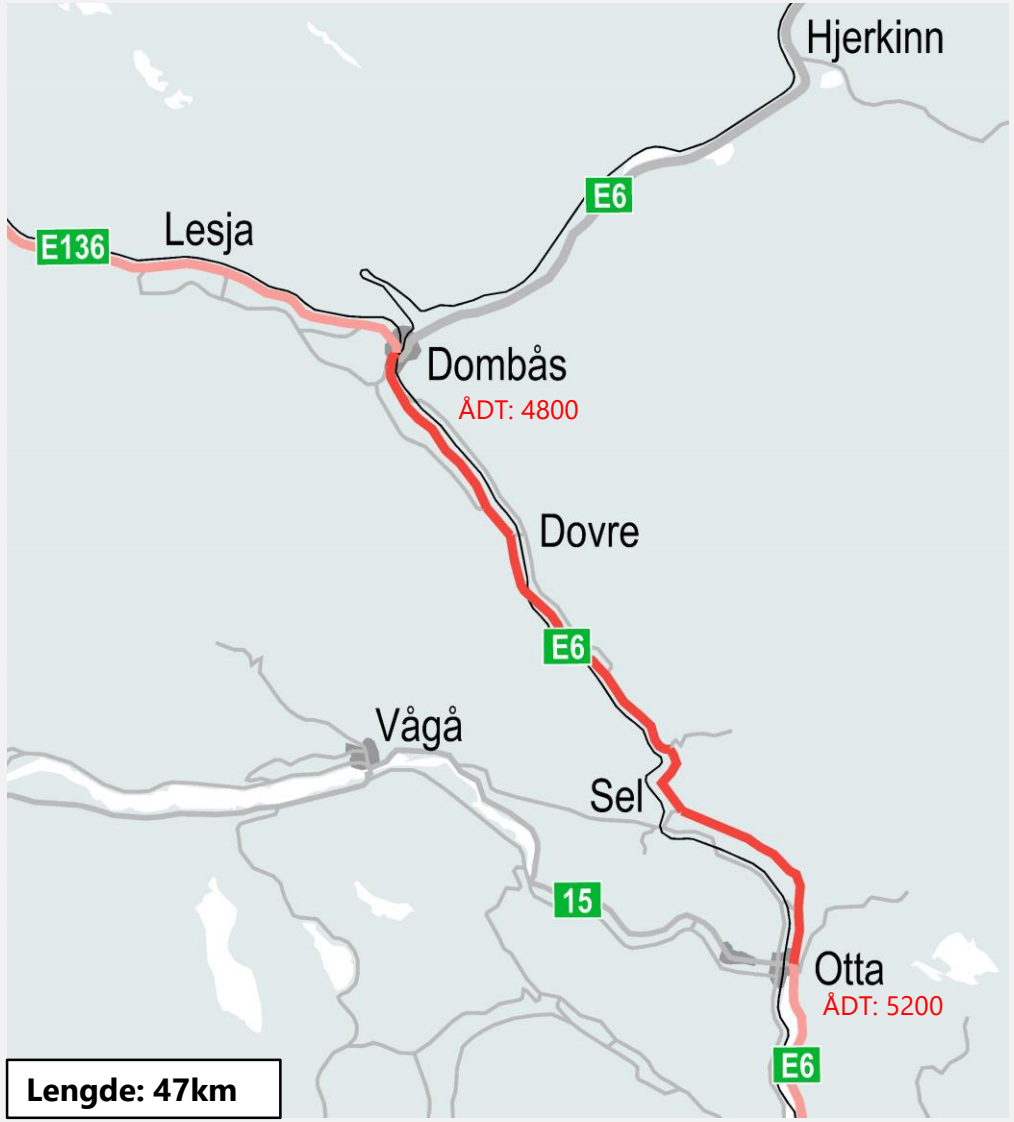
- <u>Problemdefinisjon:</u>
  - Ulykkesbelastet
  - Viktig samferdselsåre
  - Lav kapasitet, lang reisetid, dårlig trafikksikkerhet
  - Høy andel tungtransport
- <u>Mulige tiltak:</u>
  - 4-feltsvei med midtdeler 110 km/t og planskilte kryss
  - Til dels gjenbruk av eksisterende vei
- <u>Planstatus:</u>
  - Det foreligger ikke formelle planer for strekningen
- <u>Annen nøkkelinfo:</u>
  - NV ønsker å inkludere strekningen helt inn til E6

Rv. 4 Hunndalen – Mjøsbrua



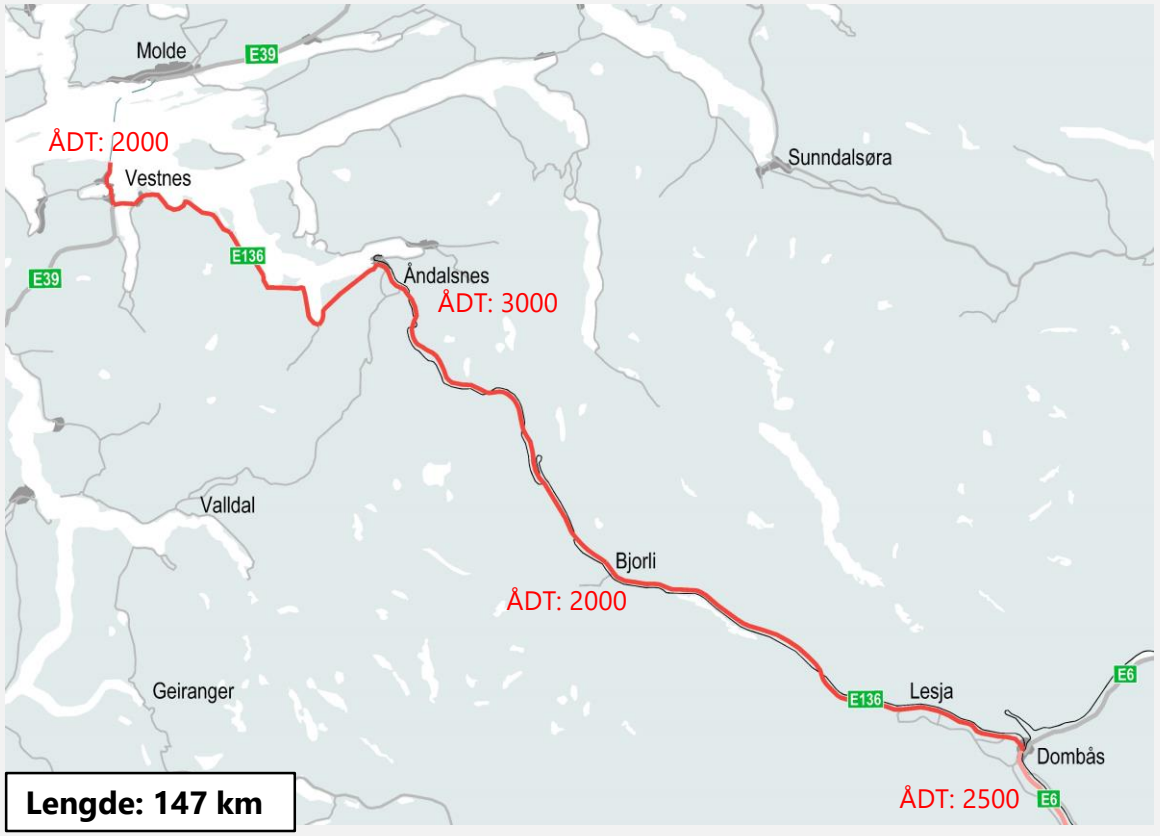
- <u>Problemdefinisjon</u>
  - Regional og lokal samferdselsesåre
  - Lang reisetid, dårlig trafikksikkerhet og dårlig kapasitet
  - Komplekse problemstillinger vedrørende arealbruk til hovedvei i byområde og tettbebyggelse
- <u>Mulige tiltak:</u>
  - Sammenhengende utbygging av gjennomgående 4-felts høyhastighetsvei med 110 km/t
  - Legges til rette for gjenbruk av eksisterende vei og konstruksjoner
- <u>Planstatus:</u>
  - Det foreligger ikke formelle godkjente planer for strekningen
- <u>Annen nøkkelinfo:</u>
  - Bompengepotensiale

E6 Otta - Dombås



- <u>Problemdefinisjon:</u>
  - Ulykkesbelastet
  - Lav veistandard og skred- og flomfare
  - Strekningen binder sammen Østlandet, Nordvestlandet og Trøndelag
- <u>Mulige tiltak:</u>
  - Gjennomgående utbedring langs strekningen, med 90 km/t ved ÅDT < 4000
  - Omfattende tiltak med tunneler gir vesentlig negativ NNV
- <u>Planstatus:</u>
  - Det er ikke utarbeidet kommunedel-/reguleringsplan
  - Ingen krav om konseptvalgutredning på strekningen
- <u>Annen nøkkelinfo:</u>
  - Grensesnitt mot E6 Dombås – Ulsberg som ikke er overført til NV
  - NNV avhengig av oppgradering på Kolomoen - Otta

E136 Dombås - Vestnes



Lengde: 147 km

- <u>Problemdefinisjon:</u>
  - Ulykkesbelastet
  - Svak fremkommelighet
  - Dårlig veistandard, krappe svinger og mange kryss/avkjørsler
  - Skredfare og vinterproblematikk
- <u>Mulige tiltak:</u>
  - Punktvise utbedringer
    - Breddeutvidelser, forbikjøringsfelt, rassikring
  - Foreslåtte SVV-tiltak deler strekningen inn i tre ulike parseller med ulike tiltak for hver parsell
- <u>Planstatus:</u>
  - Konseptfase
  - Deler av strekningen har reguleringsplan eller utarbeidet forslag til reguleringsplan
- <u>Annen nøkkelinfo:</u>
  - Betydelige miljøhensyn (Nasjonalpark og Raumabanen)

Nye Veiers klimastrategi

Nye Veier skal redusere utslippene fra **utbygging** med 50 % innen 2030.

Nye Veier skal redusere utslippene fra **drift**

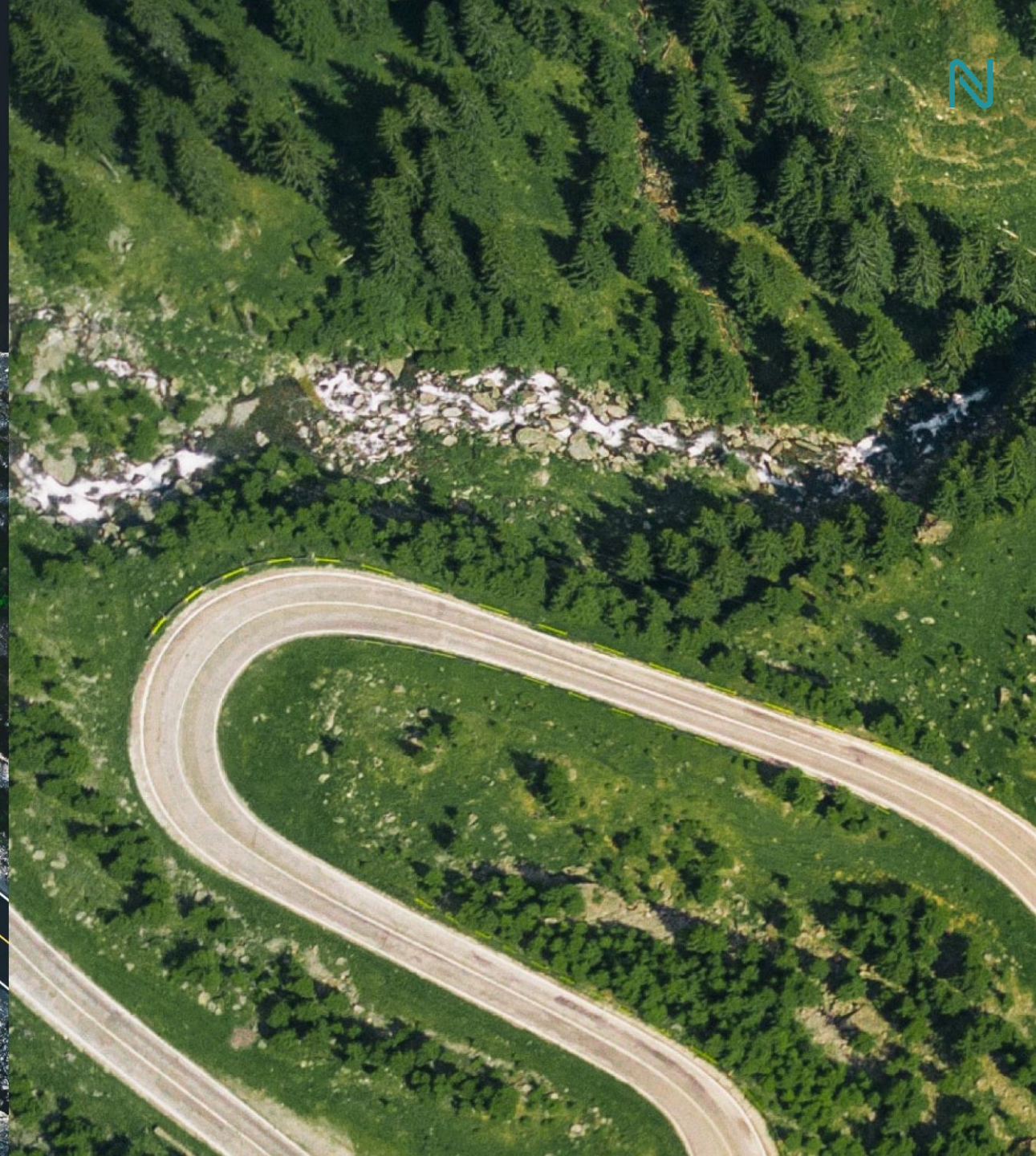
Med 75 % innen 2030.

Transportøkonomisk institutt (TØI1723/2019):

«I løpet av cirka 20 år vil stort sett hele person- og varebiltrafikken være uten klimautslipp i takt med utskiftningen av bilparken»

Kollektivtrafikken elektrifiseres – kanskje blir dette den nye ekspressbussen mellom byene og tettstedene i Innlandet?

Skal vi komme noen vei
må vi gi mest vei for pengene



Skal vi komme noen vei
må vi gjøre det sammen

Innlandet fylkeskommune

Hva skjer på fylkesvegnettet og med kollektivtilbudet?

Lars Baukhol

Seksjonssjef kollektivtransport

Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet ble vedtatt 28.10.21

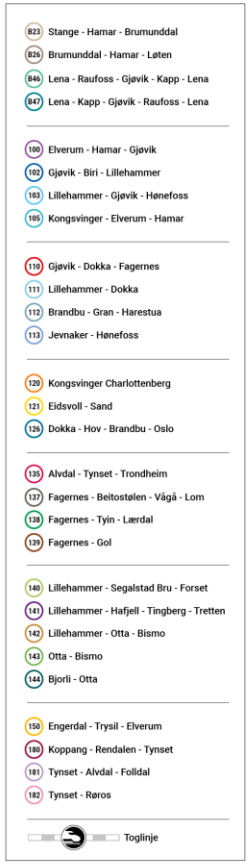
6800 km veg

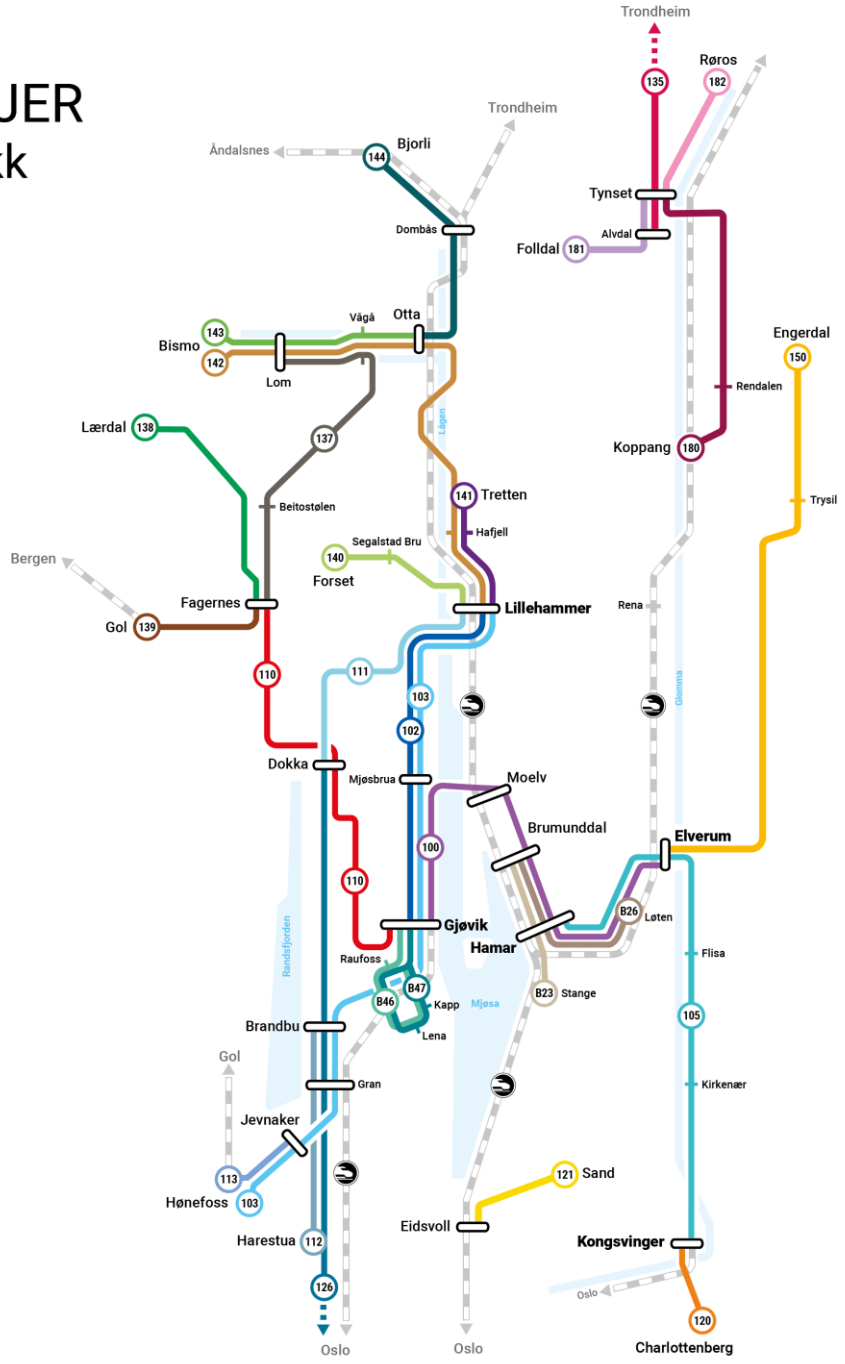
1231 bruer

68 700 skiltplater

80 000 stikkrenner

REGIONLINJER
Innlandstrafikk





32 km støyskjerm

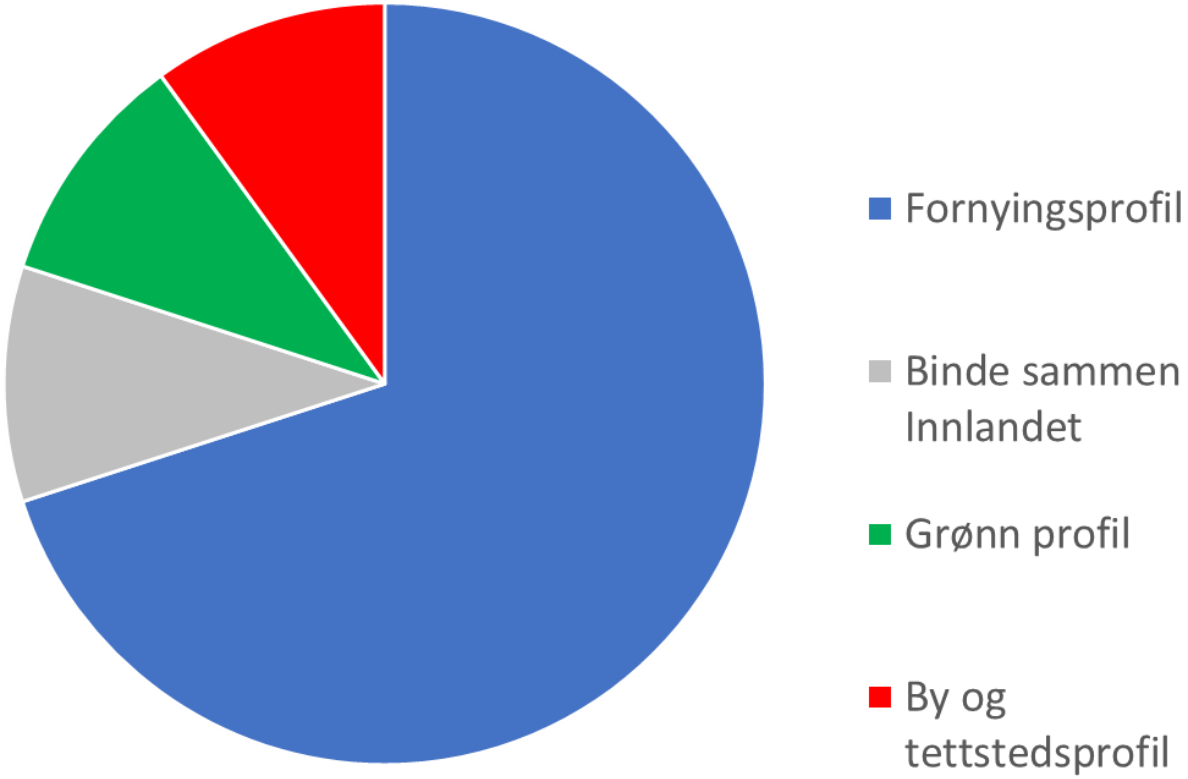
149 km vegkant med svært høy artsrikdom

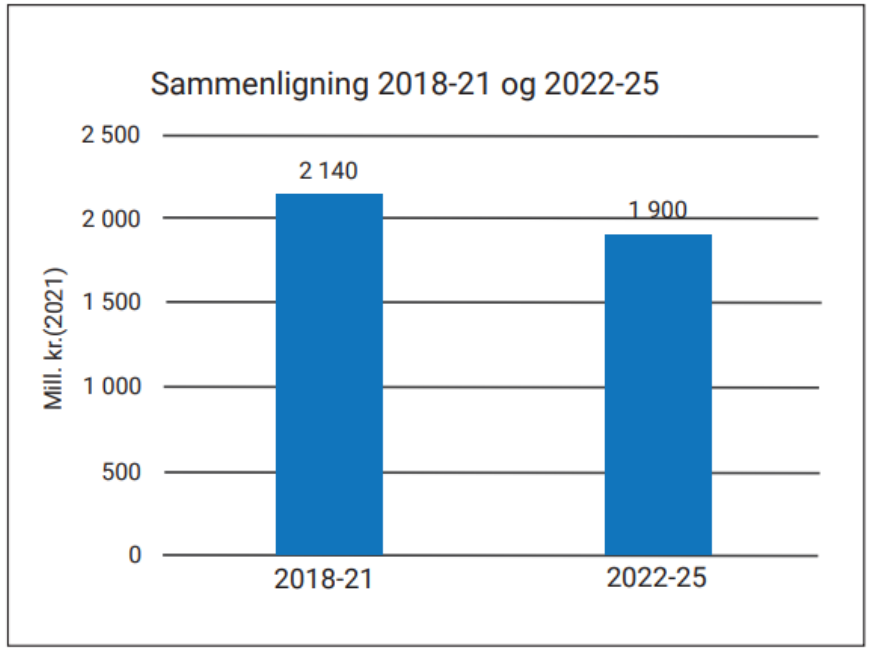
1103 km grusveg

254 km gang- og sykkelveg

Innlandet fylkeskommune

Vi skal ta vare på det vi har - fornyingsprofil





Rammefordeling – investeringer (2022-25)

Programområde/rammer	Ramme i mill.kr (2021-kr)
Utbedring	995
Bru	234
Gang og sykkel	277
Trafikksikkerhet	85
Miljø og service	58
Kollektiv	72
Åpen post (inkl. klima, spleiselag mv)	80
Planlegging	100
TOTALT (mil kr)	**1900**

Ta igjen forfall og utbedre eksisterende vegnett
- Utbedringsprogram

- 700 mill. kr i perioden
- Skal ses i sammenheng med dekkeprogram og andre investeringstiltak
- *Investeringsmessig karakter* – lengre levetid og/eller økt bruksverdi
- Politisk behandling hvert år

Våre busser kjører...

Innlandet fylkeskommune

Forslag til endelig dokument

Mobilitetsstrategi for Innlandet

2021-2030

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET

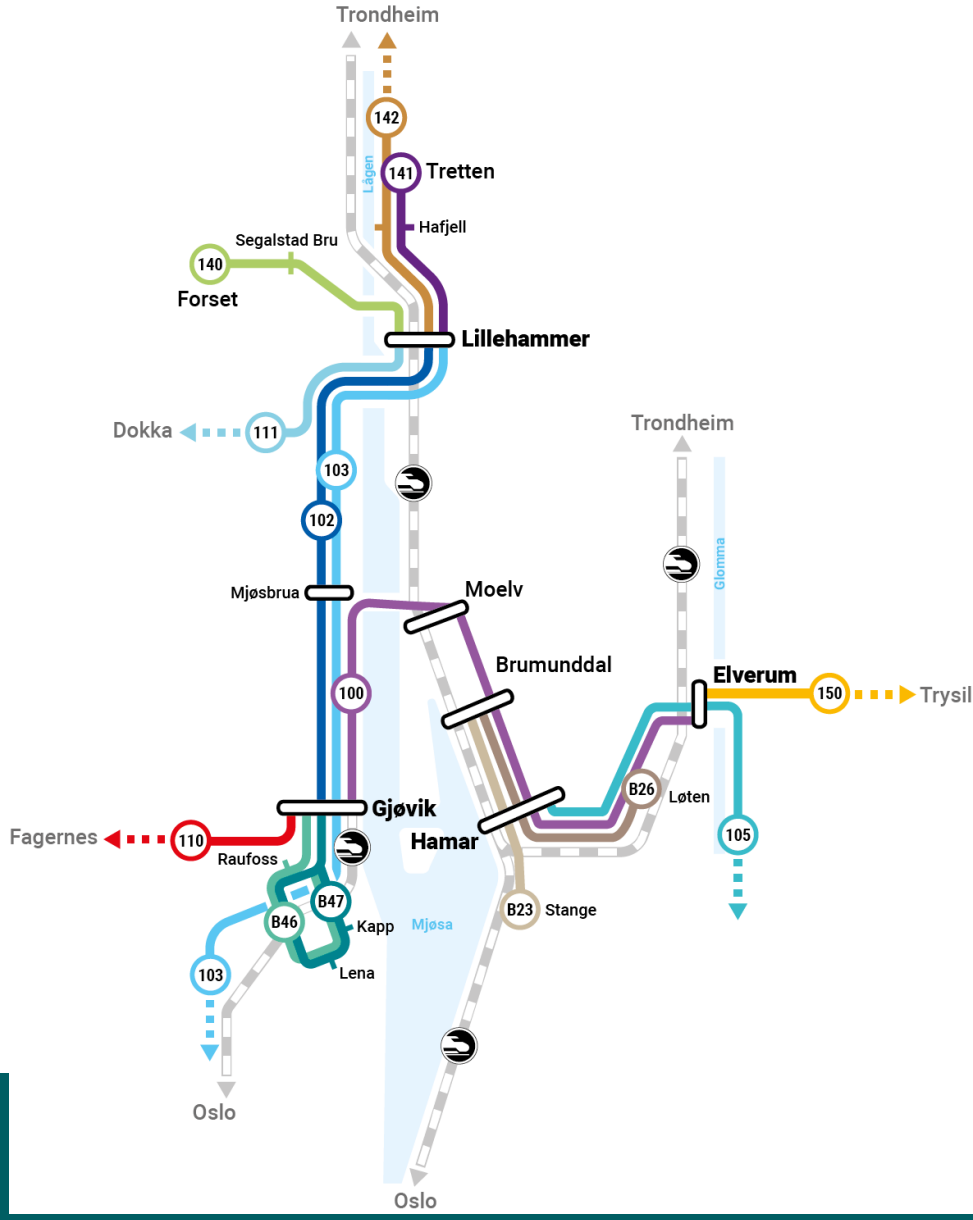
11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE

17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE

I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

- Gjennom samarbeid med andre aktører skal det utvikles et sømløst kollektivtilbud basert på et solid stamnett bestående av toglinjer, regionlinjer og bylinjer
- Kollektivtilbudet er avhengig av et kundegrunnlag, og vil derfor variere fra region til region. Utviklingsmuligheter skal vurderes der det er et potensiale for flere reisende, tilgjengelig ressurser og ekstern tilleggsfinansiering
- Ruteplanleggingen skal bygge på moderne prinsipper om faste frekvenser, pendellinjer og muligheter for effektive bytter
- For brukerne skal tilbudet være forutsigbart, og de skal tilbys god informasjon før og under reisen



Kilde: Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030

Utvikling i antall ordinære reisende pr. 31.10

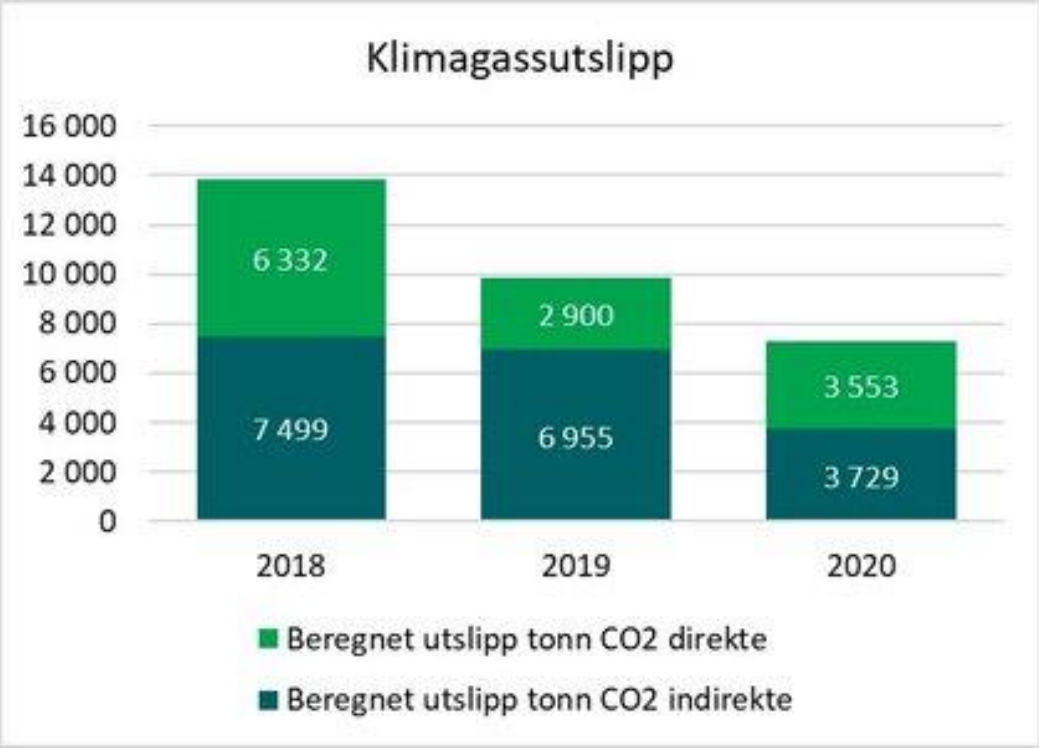
	1.1.19 - 31.10.19	1.1.20 - 31.10.20	1.1.21- 31.10.21
Antall ordinære reisende	5 304 705	3 596 241	4 046 920
Årlig endring i %		-32,2 %	12,5 %
Endring fra 2019 til 2021			-23,7 %

Regionlinjer

Linje	Estimert Ruteproduksjon 2022	Antall ordinære reisende januar – september 2021	Snitt per tur
Regionlinjer			
100 Gjøvik – Hamar - Elverum	732 441	57 507	9,8
102 Lillehammer-Gjøvik	822 588	121 893	10,1
103 Lillehammer - Gjøvik - Hønefoss	202 705	17 744	10,8
105 Hamar – Elverum – Kongsvinger	1 150 958	187 967	16,5

Klimavennlig kollektivtilbud

- Gjennom krav til miljø- og klimavennlig teknologi og energibærere i anskaffelsesprosessene bidrar Innlandstrafikk til redusert klimaavtrykk og lokal miljøbelastning
- Totale klimagassutslipp fra kollektivtrafikken i Innlandet er beregnet til 7 300 tonn CO2 i 2020
  - 38 % reduksjon i forhold til 2019
  - 47 % reduksjon i forhold til utslippene i 2018



Bussen har fått long covid

6

Nyheter
Kollektivtransport

Lørdag 24. oktober 2021 Aftenposten

Må kutte drastisk hvis passasjerene ikke kommer tilbake

Sondre Moen Myhre, Sean Meling Murray og Olav Olsen (foto)

Denne uken var det mange spente Ruter-ansatte. Torsdag kom den første pekepinnen på hvordan fremtidens kollektivtilbud i Oslo og Viken vil bli.

Det er nå vi trenger kundene. Har vi dem ikke i desember, så må vi kutte i tilbudet.

Bjørnt Reitan Jensen, adm. dir. i Ruter

Kan bli satt fem år tilbake. «Hva har det egentlig å si for meg om Ruter taper penger», tenker du kanskje.

– Hvis vi mangler 1,2 milliarder kroner i billettinntekter, har vi ikke annet valg enn å redusere tilbudet, sier jensen.

– Dere må kutte linjer over-all?

– Ja, men ingenting er vedtatt, denne perioden. Flere linjer er kommer til, og flere linjer har fått hyppigere avganger de siste fem årene.

Helt lavt, og hvor mye, som må kuttes om ikke passasjerene kommer tilbake, kan ikke Ruter svare på ennå. Men de er klare på at det vil komme betydelige kutt om ikke situasjonen endrer seg. Avgjørelsen om hvilke kutt som eventuelt skal gjøres, må også tas raskt.

– De må vi faktisk forberede og bestemme i desember. Det er ikke lenge til.

– Det er et veldig dramatisk

Kilde: Aftenposten 30.9.21 og 24.10.21

Det er ikke bare bussen som har fått long covid. Kollektivtransporten generelt sliter med langtidseffekter. *Illustrasjon: Marvin Halleraker*

Bussen har fått long covid

Etter pandemien står Oslo og andre byer foran en utfordring: Skal det kuttes eller satses?

Kommentar
Nazneen Khan-Østrem
Kommentator

Fortellingen er den samme over hele verden. Nærmest uavhengig av kontinent. I alle storbyer har kollektivtrafikken opplevd en dramatisk reduksjon av reisende.

I New York falt den med 90 prosent. I London 95 prosent. I Lima 93 prosent. Antall reiser i de fleste europejske byer på rundt 40 prosent av det som var normalt før pandemien, skriver Financial Times.

Brum, brum ... Uansett verdensdel har mange vært nødt til å reise på jobb. Dette gjelder blant annet renholdere, helsepersonell av ulikt slag og bygningsarbeidere.

I Oslo har dette ført til at biltrafikken er tilbake dit den var før pandemien. Ikke alle har kastet seg på sykkeltrenden. Augustallene i bomringen var som normalt. Egentlig er det et faresignal. Pandemien var ikke over da disse tallene ble registrert. Mange jobbet hjemme. Likevel var tallene for biltrafikken høye.

Nå er gjenåpningen et faktum. Hjemmekontoret er historie for mange. Men ikke for alle.

En rekke bedrifter har erfart at de ansatte jobber like godt hjemme. Derfor er det flere som tilbyr hybride modeller som innebærer veksling.

Folk har til og med flyttet fra Oslo på grunn av denne løsningen. Det har vært et prishopp i byene rundt hovedstaden, blant annet i Hamar, Tønsberg og Sarpsborg, melder NRK.

Ideologisk kamp. Når folk reiser mindre, forsvinner inntektene til kollektivselskapene, det kan føre til et svakere tilbud. En vanskelig spiral oppstår.

Dårligere økonomi har ført til utsettelser av store investeringer som skulle bedre kvaliteten på spor, busser og T-banevogner.

I forlengelsen av endringene i kollektivtrafikken har by-land-konflikter også blusset opp igjen. I Storbritannia gikk Boris Johnson til valg på at han skulle investere tungt i regioner utenfor London. Derfor er det ikke enkelt for ham å prioritere midler til Transport for London, som sliter med store underskudd. Det har også fått budsjettet sitt kraftig kuttet av De konservative.

Norge kan oppleve en lignende situasjon når Senterpartiet skal forhandle om bypakker. Vil de ha forståelse og velvillighet til å bruke midler i hovedstaden for å utvikle god kollektiv infrastruktur for byens borgere? De er jo glad i bilen.

Kommer eksperimenter? Ruter har allerede varslet at selskapet sliter økonomisk. Det er derfor bystyret vil støtte Ruter med inntil 135 millioner kroner i en overgangsfase.

Ruter har tidligere meldt at det kan komme kutt i rutetilbudet på grunn av sviktende inntekter. Men er en reduksjon korrekt strategi under det man kan kalle et paradigmeskifte?

I Stavanger var de fremoverlent før pandemien for å prøve ulike modeller.

Nå er selskapet Kolumbus i gang med en pilot i samarbeid med Transportøkonomisk institutt og Ruter. Den baserer seg på registrering av reiser og betaling for det man bruker. Ingen sonestrukturer eller enkeltbilletter.

Ifølge Kolumbus vil «prising og rabatter vil kunne gis rettferdig og på en måte som incentiver til bærekraftig reiseadferd og kombinasjon av ulike miljøvennlige transportformer».

Selskapet Kolumbus var det første i Norge til å bruke elektriske busser. De tilbyr også elsykler til sine reisende. Det har vært en suksess. De har tidligere også inngått et samarbeid med næringslivet som heter Jobbtilfjemjobb. Det tilrettelegger for at arbeidstagere skal bruke kollektivtrafikk fremfor bilen. Dette er en modell byrådet i Oslo og Ruter kunne ha studert nøyere.

Målet fremover er å få tilbake de reisende og nå bærekraftsmålene.

Ruter jobber nå med en utredning om fremtiden. Utredningen skal foreligge ved årsskiftet. Mye skal klaffe når endringer skal finne sted.

– Vi skal både sikre inntekter, ha et godt tilbud og få folk til å reise med oss, sier kommunikasjonssjef i Ruter, Sofie Bruun.

Bruk mer, ikke mindre? Mohamed Mezghani, sjefen i International Association of Public Transport, sier at situasjonen har ført til et paradoks. Det kommer frem i et intervju med Financial Times.

– Vi vet at det vil være færre reisende i en bestemt periode, men samtidig vet vi at disse folkene vil ha bedre tjenester, og dermed må vi bruke mer penger, sier Mezghani.

Dette er akkurat dilemmaet Ruter og andre kollektivselskap står i. De kan ikke redusere tilbudet sitt. Selskapene er tvunget til å tenke mer kreativt for å få passasjerene til å bli lojale.

Ingen kan ikke tas for gitt.

Kollektivselskapene er tvunget til å tenke mer kreativt for å få passasjerene til å bli lojale

Innlandet fylkeskommune

Hurtigbåt på Mjøsa

Innlandet fylkeskommune utreder
Hurtigbåt på Mjøsa
En nullutslippsforbindelse mellom Hamar og Gjøvik

En hurtigbåt mellom byene har potensiale for 1200 passasjerer hver dag og 20 000 turister hvert år viser rapport Rambøll har utarbeidet på oppdrag fra Innlandet fylkeskommune (september 2021)

Innlandet
fylkeskommune

Samfunnsvirkninger av en rask forbindelse på vannvegen mellom Hamar og Gjøvik

- **Bo og arbeidsmarkedene i mjøsbyene forstørres. Hurtigbåtforbindelsen vil føre arbeidsmarkedene tettere sammen.**
    - Innbyggerne i byene vil få tilgang til mer enn 240 nye arbeidsplasser.
    - Kundegrunnlaget øker med over 1000 personer for Hamar og over 2000 personer for Gjøvik
    - 20 000 nye turistreiser som gir store spin-off effekter
    - Årlig trafikantnytte på 22 millioner

Innlandet
fylkeskommune