

# Fra kollektivtransport til bærekraftig bevegelsesfrihet

21.09.21 Østlandsamarbeidet

# Mål for kollektivtrafikken

**God mobilitet for alle** (bevegelsesfrihet)  
*Kollektivtrafikk = transportsystem som er tilgjengelig for alle*

**Løse miljøutfordringer**  
godt bymiljø, effektiv arealbruk,  
klimautfordringer, nullvekstmål

Utfordring: **Økende krav til mobilitet**  
Travel hverdag, mange gjøremål på kryss og tvers basert på BILENS fleksibilitet.

**Nye muligheter for transport A-B**  
IT, kjøretøy, forretningsmodeller, m.v.

**Elektrifisering og nye transportformer**  
vil også kunne bidra til å redusere miljø-  
belastningene fra transport.

*Hvordan ser vi for oss at ny mobilitet og nye forretningsmodeller kan hjelpe oss til å nå målene om **mobilitet for alle** og **miljø**?*

# Historisk tilbakeblikk



## Kollektivtrafikkens storhetstid 1950-tallet

- økende mobilitet + få hadde egen bil
- staten styrte gjennom ruteløyver (+tog) og takstregulativer
- lite subsidier, kombinert person-/varetransport

## ..og så kom 1960-tallet og privat bilhold

- 1960–1980 økte rutebiltrafikken med 56% og biltrafikken med 517%
- 1969-1980 økte statlige tilskudd til rutebiltrafikk fra 37 mill. til 800 mill.
- 1981: Ansvaret for kollektivtrafikk overføres til (de nye) fylkeskommunene.

# Byene, miljø som begrunnelsen for kollektiv



Før 1973 drev de private bussoperatørene i Oslo og AS Holmenkollbanen uten tilskudd.

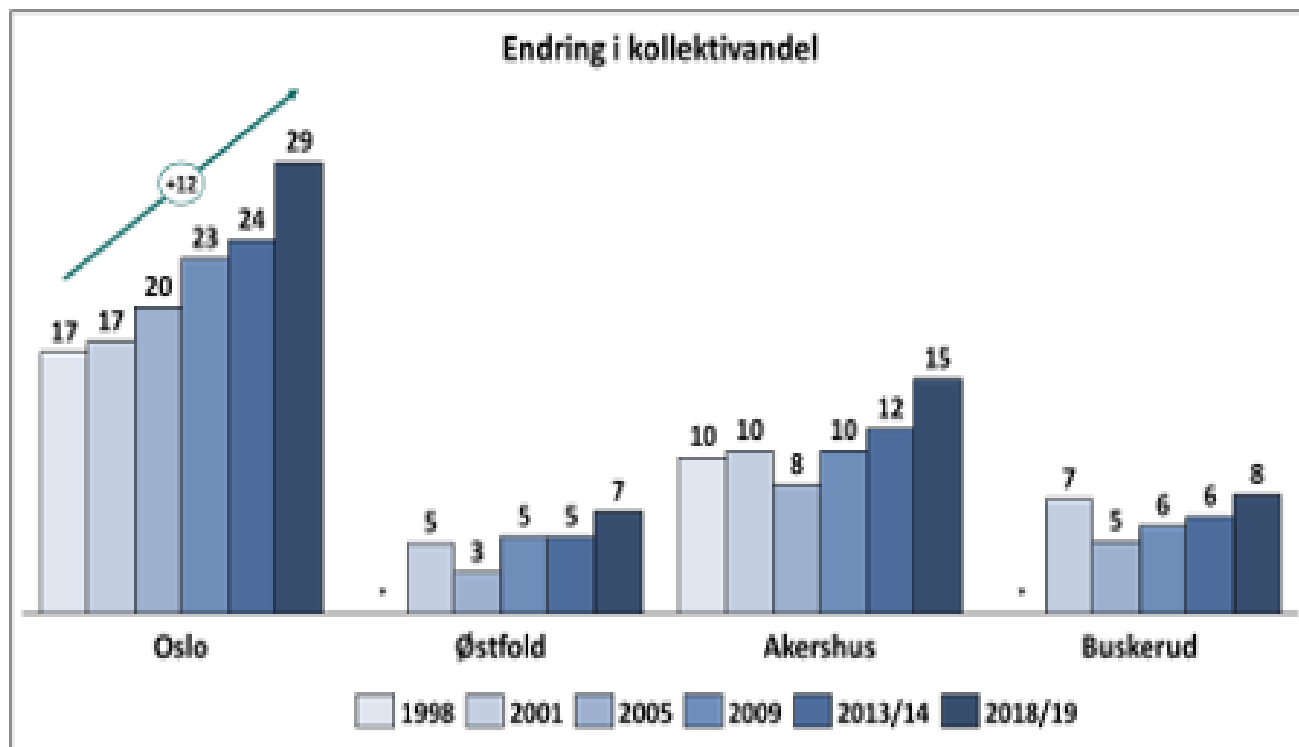
På 1960 tallet bygges T-banesystemet ut, og finansieres over bykassa. Oslo tar grep om busslinjene som skal mate mot T-banen.

1970-tallet: Voksende problemer med biltrafikk → økt statlig finansiering av kollektivtrafikk pga. miljø.

- statlige belønningsmidler (2001)
- bymiljøavtaler/byvekstavtaler

SL etableres i 1976 (staten, Oslo og Akershus) → samordnet kollektivtilbud med felles billettsystem og frie overganger i Oslo-Akershus.

# Kollektivtrafikkens betydning for mobilitet



## stor rolle i Oslo

- bra kollektivtilbud
- bomring og P-politikk

## mer begrenset rolle i Viken

- tilbud til dem uten bil
- skolereiser
- noen byer, særlig Drammen
- pendlertrafikk til Oslo

**Biltrafikken i Akershus** har siden Ruter (2008) vokst omtrent i takt med resten av landet → økende bilkøer!

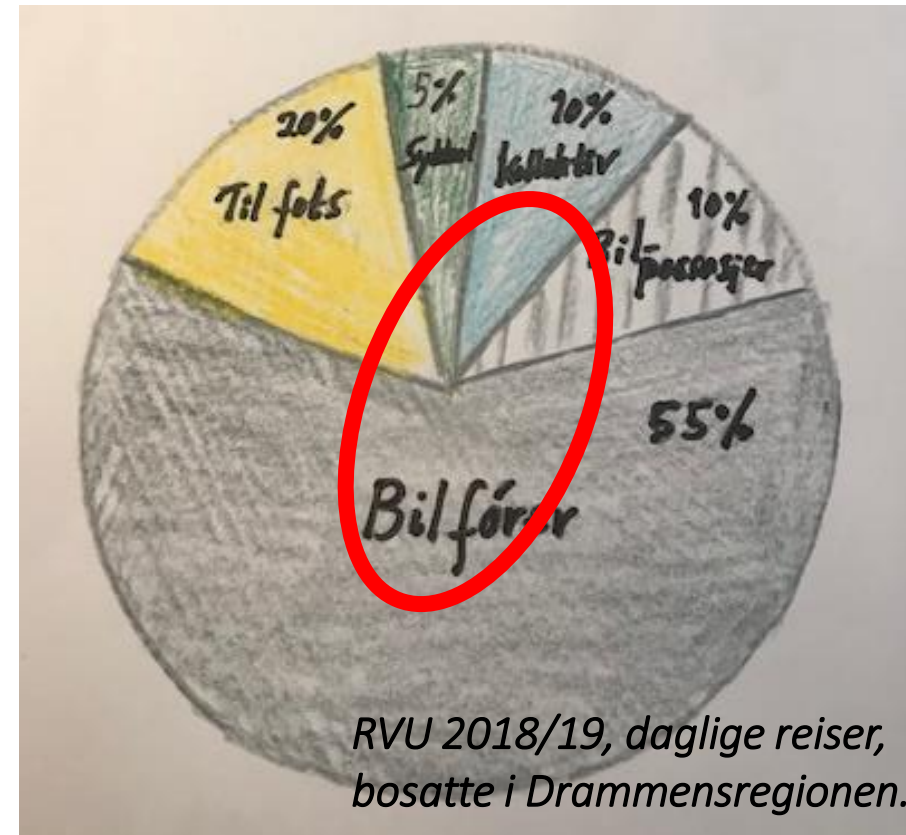
# Revolusjon ?

Mulig utvikling:

- økt andel «transport som en tjeneste»
- nye sammensetninger av reiser
- nye mobilitetsformer (mellom buss og bil ?)

**Nye mobilitetsformer** vil ta markedsandeler fra dagens transportformer

- privatbil
- kollektiv



*Arbeidsdeling mellom privat og offentlig sektor?*

*Hvordan sikre effektiv ressursbruk og innovasjon?*

*Hvordan ivareta forskjeller mellom by- og land?*

# Utvidet mobilitetstilbud

## RUTERS MÅLBILDE

*Hvorfor noe må gjøres?*

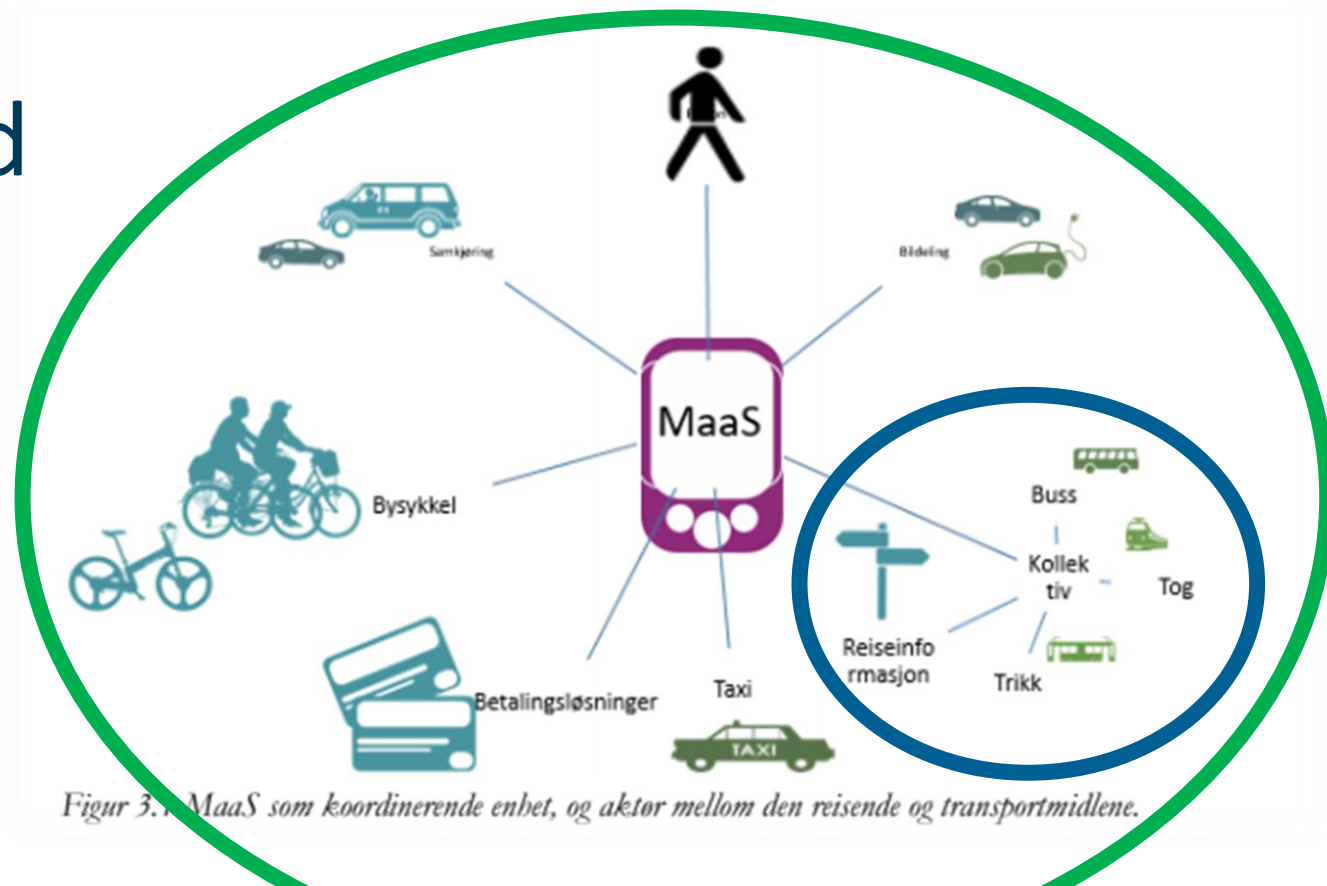
Mobilitet i rask endring, ta grep nå

*Hvor vi skal?*

fra «infrastruktur og tilbud»  
til «IT og kundegrensesnitt»

*Hvordan?*

Ikke så konkret, men Ruter som sterk aktør!



Figur 3.1 MaaS som koordinerende enhet, og aktør mellom den reisende og transportmidlene.

Vil et retningsvalg – fra kollektiv til mobilitet – få konsekvenser for organisering og styring ?

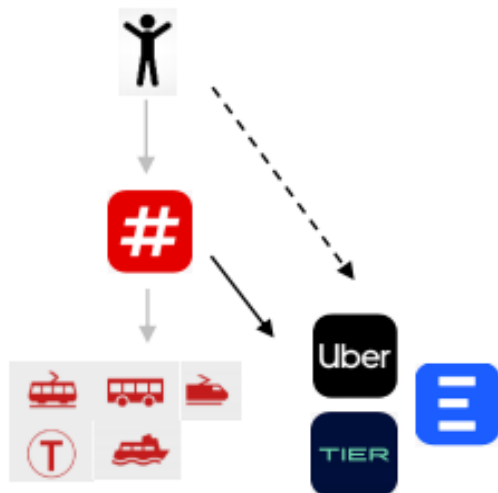
*Hvordan begrense økonomisk risiko?*

- *Hvor store investeringer vil kreves?*
- *Hva er handlingsrommet innenfor gjeldende økonomiske rammer?*

# Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet

Hvilke konsekvenser for eiernes styring av sektoren?

## Ruter som rigger av konkurranse



Bruk av markedsdynamikk helt sentralt

*Hvordan styre private aktører gitt at ikke alt vil styres og koordineres av et offentlig selskap?*

*Hvordan unngå uklarhet om bruk av offentlige tilskudd?*

- *Hensyn til næringsutvikling og likebehandling av private aktører*
- *Unngå kryssubsidiering og konflikt med konkurranselovgivningen*



# Takk for oppmerksomheten!

