



Foto: Ruter AS / Nucleus AS, Daniel Jacobsen

18-01-2022 09:45 CET

Skal vi nå samferdselsmålene, må vi ta i rattet nå!

Debattinnlegg på trykk i Dagsavisen 18. januar 2022.

Bjørne Grimsrud, administrerende direktør Transportøkonomisk institutt
Bernt Reitan Jensen, administrerende direktør Ruter

Det er bred enighet om at transportsektoren i Norge skal legge til rette for

mobilitet for alle og samtidig ivareta miljø- og klimaforpliktelser med de begrensninger som veiareal og økonomi setter. Det innebærer at økningen i persontransport i de store byområdene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport. Løsningene bør forsøke å ivareta folks endrede vaner og behov for mobilitet på en bærekraftig måte for samfunnet.

Nesten to år med pandemi og restriksjoner i kollektivtrafikken har gitt lavere mobilitet, folk jobber mer hjemmefra og tilpasser reisehverdagen sin til situasjonen i samfunnet. Det ga i starten av pandemien ledig kapasitet i veinettet på noen tidspunkt av døgnet. Nå ser vi klare tendenser til kø, kork og kaos på veiene inn og ut av byene særlig på ettermiddagene.

Med et rekordhøyt nybilsalg i 2021, med en stor elbilandel, er det grunn til å tro at veien tilbake til kollektivtransport vil være lang for mange. For enkelte vil elbil ofte være det billigste alternativet med de sterke fordelene vi har gitt bruken av elbilen. Samtidig kan det fort bli den dyreste og dårligste løsningen for samfunnet om bilbruken fortsetter. Resultatet er at mobiliteten i byområdene begrenses kraftig av dårlig framkommelighet i rushtiden og at knappe arealressurser beslaglegges.

Dersom vi ikke kommer tilbake til en hverdag der vi i større grad deler transportmidlene når vi skal samme vei, vil vi slite med å nå både mobilitetsmål- og miljøforpliktelser. Hvis finansieringssituasjonen gjør at kollektivtilbudet må nedjusteres på grunn av lavere etterspørsel uten at det gjøres tiltak som påvirker kollektivtrafikkens konkurransekraft, risikerer vi å forsterke en utvikling vi ikke ønsker. Reduksjonen vil ramme mange som ikke har et alternativ og forsterke forskjellene i samfunnet. Skal vi klare å realisere de mulighetene som endrede transportbehov i pandemien har utløst, haster det med å komme i gang med et helhetlig omstillingsarbeid som bygger opp om klima- og samferdselsmål.

Pandemien har forsterket læringen om at for å være mer konkurransedyktige, så må de ulike kollektive transportformene fornyes slik at de blir mer individuelt tilpasset. Ved å utnytte mulighetene som data og ny teknologi gir til å skape et mer kostnadseffektivt og bærekraftig transportsystem, vil det være lavt hengende klima- og økonomigevinster å hente. Kundens behov må være det styrende for å vinne dem tilbake. Vi må forstå deres nye reisevaner, bruke teknologi og informasjonen som er tilgjengelig til å gjøre tilbudet mer relevant for den enkelte. Tilbudet må i større grad skreddersys og kombineres på ulike måter enn i dag. Det vil utfordre tjenesteutforming, billettsystemer og planleggingssystemer.

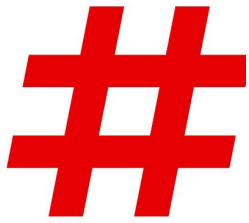
Med fleksibiliteten som økt bruk av hybride kontorløsninger gir, er det etter pandemien et økende potensial for å utnytte både dagens vei- og kollektivkapasitet bedre. Ved å holde på disse endrede vanene der det er mulig og ønskelig, kan vi stimulere til å reise på tider der den eksisterende kapasiteten ikke er fullt utnyttet. I transportsektoren er levetiden for enkelte investeringer i infrastruktur beregnet til hele 75 år. Ved å utnytte mulighetene i teknologi, økonomiske insentiver og et mer fleksibelt arbeidsliv til å fordele de reisende, kan det hjelpe oss å nå mål, og å utnytte infrastrukturen bedre.

I løpet av et par tiår vil hovedmodellen for mobilitet gå fra å være privateid, karbonbasert, uintegret og uintelligent, til å være; delt, integrert, utslippsfri, optimalisert og intelligent. Både varetransporten og persontransporten vil kunne se helt annerledes ut når vi nærmer oss 2040. De valgene vi gjør nå, vil påvirke det fremtidige mobilitetssystemet.

Organiseringen av ansvaret for transportsektoren i Norge er i utgangspunktet fordelt på mange aktører. Byvekstavgiftene har lært oss både nødvendigheten av og potensialet for samarbeid på tvers av nivåer og etater, inkludert i arealpolitikken. Skal vi lykkes med omstillingen vi nå har foran oss må vi samle laget og ta et helhetlig, bærekraftig og kundesentrisk utgangspunkt. Dette kan vi løse med en innsiktsdrevet, målbasert og inkluderende omstillingsplan. Den må involvere både nasjonalt og fylkeskommunalt nivå. Da vil vi raskere nå samferdselsmålene enn det vi hadde sett for oss for noen år siden. Fortsetter vi på dagens kurs vil vi aldri nå dem.

Ruter As er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. Vi administrerer over halvparten av kollektivtrafikken i Norge. Vår rolle er å planlegge, utvikle, samordne, bestille, markedsføre og informere om kollektivtrafikktilbudet. All operativ drift utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for Ruter - alt innenfor samme billett- og prissystem. Våre eiere er Oslo kommune (60 %) og Akershus fylkeskommune, (40 %). Totalt var det 386 millioner påstigninger i området vi dekker i 2023.

Kontaktpersoner



Pressevakt

Pressekontakt

presse@ruter.no

400 01 518