



Rapport:

Regional samferdselskonferanse

Regioner som grenser til ulike fylker og kollektivselskaper
– hvordan skape gode kollektivløsninger for våre innbyggere?

USN Campus Hønefoss (19.04.2024)



Ringeriksregionen



HADELAND

Regional samferdselskonferanse, USN, Campus Hønefoss 19. april 2024

◀ VELKOMMEN

Ved Harald Tyrdal og Morten Lafton, ledere for henholdsvis Hadelandsregionen og Ringeriksregionen

Samarbeidet om blant annet samferdsel mellom Ringeriksregionen og Hadelandsregionen ble bestemt på en workshop i Modum på sensommeren i 2023. Konferansen fredag den 19. april var en direkte følge av at politisk og administrativ ledelse i regionene ville ta tak i felles utfordringer.

Hensikten med konferansen var å få ulike aktører sammen for å belyse samferdsel på tvers av de tre fylkene som de to regionene er en del av: Buskerud, Akershus og Innlandet. Mellom øst (Gardermoen/Gran) og vest (Modum/Hokksund) er kollektivtilbudet så begrenset at privatbilen blir et førstevalg for de fleste, blant annet både på grunn av reisetid, manglende avganger (frekvens) og pris.

Morten Lafton og Harald Tyrdal viste fram eksempler på muligheter for kollektive reiser enten for å komme seg til jobb kl. 0800 eller for eksempel fra en utekveld i Oslo, Hønefoss eller Gran, og de er få for å komme seg hjem med dagens tilbud (se bilde). Ordførerne opplever at det mangler mye før transporten i de to regionene kan nå nasjonale og regionale mål om utslipp, reisemåter, miljø og klima.

Hvorfor er vi bilbasert?

Hjem etter arrangement på fredag kveld kl. 22.30?



ER DET MULIG Å REISE KOLLEKTIVT HJEM?			
	Fra Hønefoss	Fra Oslo	Fra Gran
til Hønefoss	-		
til Vik			
til Naresund			
til Jevnaker			
til Vikersund			
til Gran			-
til Roa			
til Grua			
til Harestua			
til Drammen			
til Oslo		-	

Alle tallene hentet fra Google Maps. Dato brukt i søket, 19. april 2024, avreise kl. 22:30

Kan vi skape gode og kreative kollektivløsninger for innbyggerne?

Vi trenger et godt grunnlag for å jobbe videre inn mot fylkeskommunene og staten for å få bedre samferdselsløsninger, sa regionlederne i innledningen.

«Hele Nordmarka rundt er til stede her i dag.»

(Morten Lafton)

«Begge regioner er blindsoner ut av Oslo»

(Harald Tyrdal)



Foto: Siv Storløkken

Fra venstre: Morten Lafton og Harald Tyrdal

◀ NY NTP, HVA KUNNE VI VENTE, OG HVA LEGGER REGJERINGEN OPP TIL?

Ved Kjell Werner Johansen, ass. dir. i Transportøkonomisk institutt (TØI)

Regjeringen er tydelig på at mange store milliardprosjekter vil bli skrinlagt. Framleggelsen av NTP er flyttet bort fra et valgår for å unngå at NTP-forslagene blir preget av valglofter.

Regjeringens motto er: å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, utnytte kapasitet, infrastruktur og tilbud bedre, og bygge nytt der vi må.

I innlegget kom det fram:

- Målene i NTP er nesten de samme som før
- Totalsummen i de økonomiske rammene er som før
- Færre penger til store investeringer
- Flere penger til mindre investeringer
- Mer penger skal gå til drift og vedlikehold

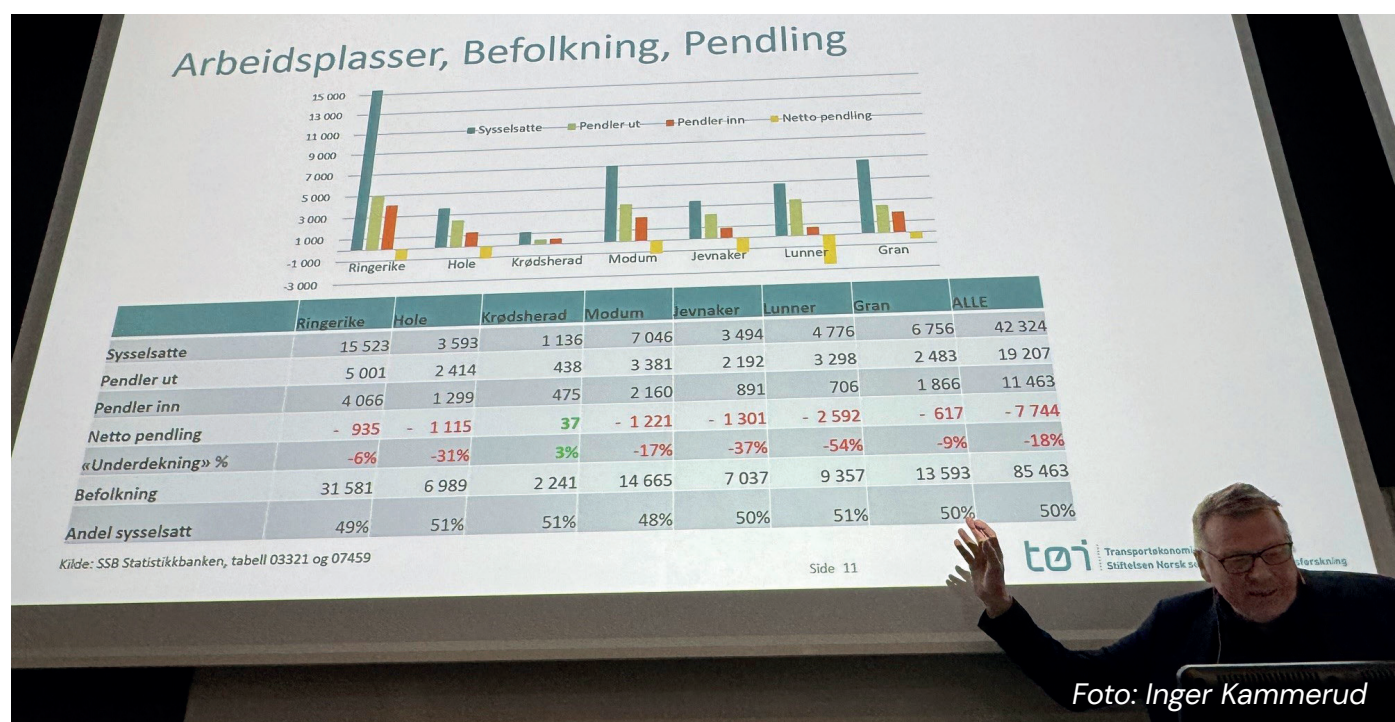
Et nytt ord i NTPen er «utviklingsportefølje». Mange milliardprosjekter som Ringeriksbanen (se historikk på lysbildet under), Hordfast og Møreaksen (Fergefri E39, Ålesund-Molde) er lagt i dette som TØI-lederen betegnet som «skuffen».

[Vers 1-5 , 1891 til 1992]

I **1891 og 1892** la Samferdselsdepartementet fram to proposisjoner for Stortinget om en hovedretning for Bergensbanen fra Hønefoss over Humledal til Sandvika.

Stortinget utsatte saken

... Forslag har senere blitt lansert flere ganger, og Stortinget har stemt over det i **1954, 1978, 1984 og 1992**. I 1992 ble forslaget vedtatt, men ikke fulgt opp med finansiering.

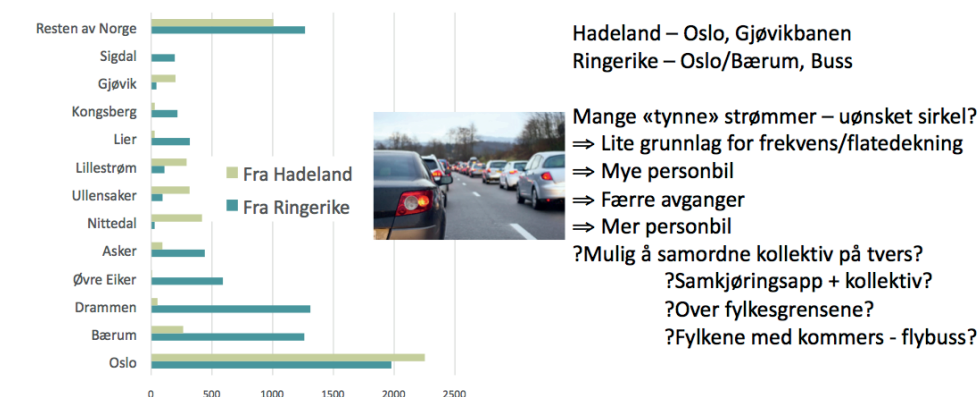


Kjell Werner Johansen

Neste tema var tall om transport i Ringeriksregionen og Hadelandsregionen. Fra begge regioner pendles det mest til Oslo og deretter til «resten av Norge». Fra Ringeriksregionen er det også en betydelig pendling til Bærum, Drammen og Øvre Eiker, mens folk i Hadelandsregionen reiser på jobb i Nittedal, Ullensaker og på Lillestrøm.

TØI beskriver tallene som «tynne» strømmer. Sagt med andre ord er antallet reisende fra et punkt til et annet på samme tid såpass få at det er et lite grunnlag for frekvens (hyppighet på avganger) og flatedekning (tetthet mellom holdeplassene). Personbilen «vinner» over kollektivtilbudet for de fleste arbeidsreisene. Bussen fra Hønefoss til Sandvika og Gjøvikbanen fra Hadeland til Oslo er de eneste kollektivtilbudene som er mye benyttet.

Hvor pendles det til? Hvilke transportmiddel?



Kilde: SSB Statistikkbanken, tabell 03321

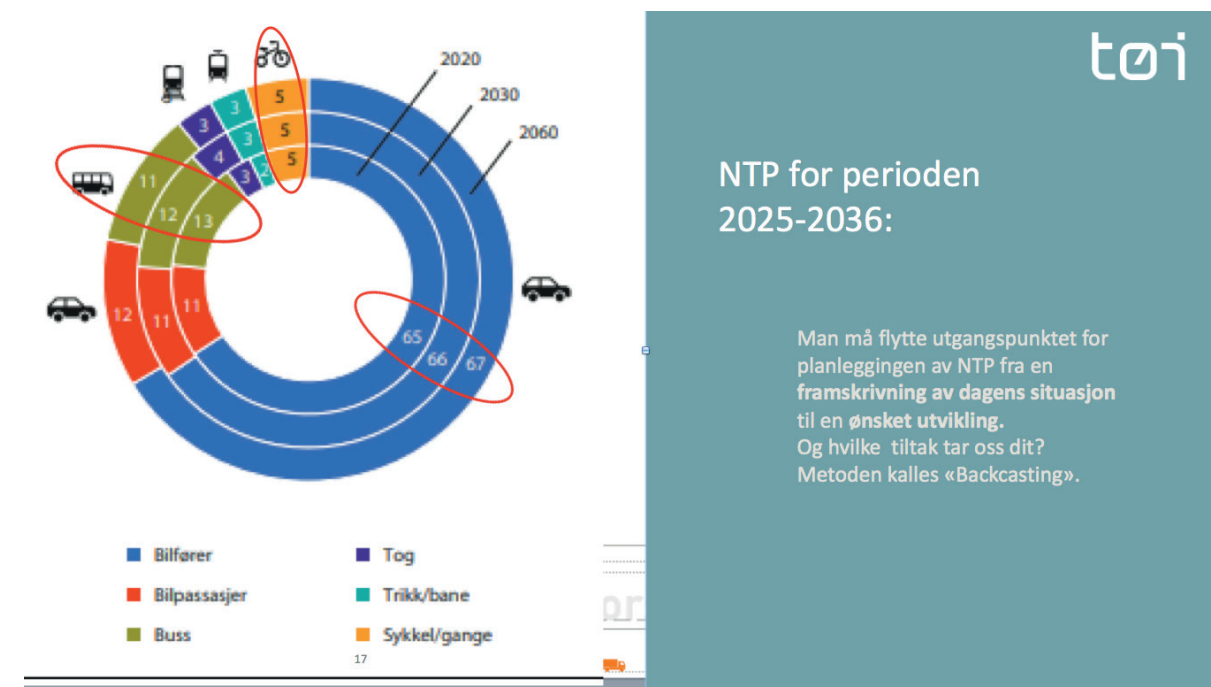
12

Side 12

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Mørch center for comfortable transportation

Kjell Werner Johansen spurte om hva som kan endre bilavhengigheten i regionen? Her er noen av momentene han trakk fram:

- Optimister tror på ny teknologi, og særlig autonome kjøretøy som man har ventet på lenge, men som trolig kommer en gang.
- NTP må endres fra framskrivning av dagens situasjon til det/de målene vi må nå (pga blant annet klima/bærekraft), og beskrives med tiltak som tar oss fra dagen i dag og framover i tid (metode kalt for backcasting (tilbakeskuing)).
- Rådene er å redusere transportbehovet gjennom arealpolitikken og lokalisering, ta veksten i persontransporten med kollektivtransport, sykkel og gange, og å redusere klimautslipp gjennom bruk av ny teknologi (f.eks. el, bio, hydrogen).
- Løsninger i nær framtid kan ligge i systemer som gjør det lettere å samkjøre (f.eks. apper).



UFF Vi må levere på alle områder

Unngå, flytte, forbedre(UFF)(avoid, shift, improve)

U - Redusere transportbehovet
Arealpolitikken og lokalisering.
High end turisme



F - Overgang til mer klimavennlig transport (Nullvekstmålet)
Veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling, gange



F - Redusere klimautslippene gjennom introduksjon av ny teknologi
Elektrifisering, biodrivstoff, hydrogen



NYE FYLKESGRENSER – HVA BETYR DET FOR KOMMUNER I GRENSELAND?

Regionene inviterte representanter fra de politiske samferdselsutvalgene i de tre fylkeskommunene.

Først ut var Christopher Amundsen Wand, leder for Hovedutvalget for samferdsel i Buskerud fylkeskommune.

«Bussen er død, lenge leve bilen!»
(Christopher Amundsen Wand)



Fra venstre: Christopher Amundsen Wand, Margrethe Prah-Reusch, Suhur Lorch-Falch

BUSKERUD FYLKE:

Wand sa:

- Vi må erkjenne at vi lever i bilbaserte regioner.
- Flere skal reise kollektivt, men vi må også ta med at bilene blir mer og mer miljøvennlige.
- I regionene bor det for lite folk. Buss trenger masse folk.
- Vi må inntil videre akseptere at de fleste reisene skjer med bil.

Bakteppet for disse utsagnene er økonomien i fylkeskommunen(e). Wand sa at fylkeskommunene må få økonomiske rammer som gjør det mulig å gjennomføre oppdraget. Nå er virkeligheten at fylkeskommunen må spare penger. Er det ønsket om nye ruter, så må dere også si hvilke dere vil ta bort, sa Wand.

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE:

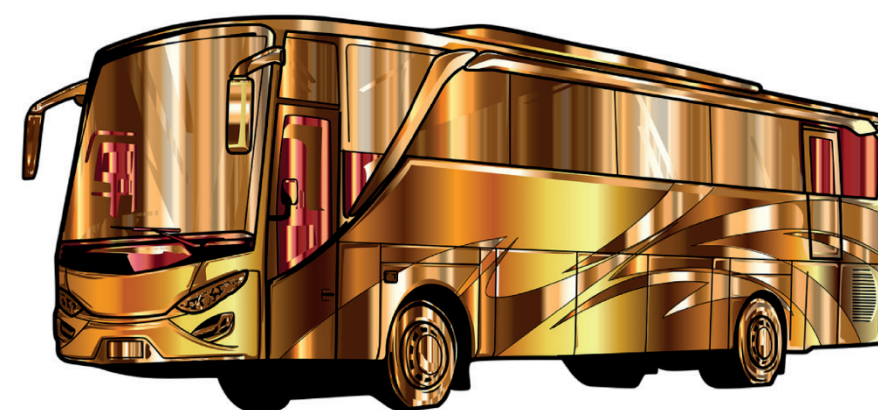
Margrethe Prah-Reusch, leder av Komite for samferdsel og mobilitet fra Venstre i Akershus fylkeskommune startet med å spørre hvor mange av de om lag 80 deltakerne som kom til konferansen med buss. Svaret var tre.

Hun slo fast at Ringeriksregionen og Hadelandsregion er områder i vekst, og at dette er vekst på riktig sted. Selv om folk i områdene er bilbaserte, opplevde hun at det var et visst håp om en bedre utvikling.

Vi kan jobbe for:

- Et individuelt takstsystem – der du planlegger og får din reise fra dør til dør.
- KI-styrt bestillingssystem – vi bør prøve ut KI for å lage ruter.
- Bevisstheten om at utfordringer ikke alltid følger fylkesgrensene øker med møteplasser som denne konferansen.

Kollektivattraktivitet



«Buss er GULL!»
(Margrethe Prah-Reusch)

INNLANDET FYLKE:

Suhur Lorch-Falch, nestleder av Samferdselsutvalget i Innlandet fylkeskommune, MDG.

Lorch-Falch sa seg positiv til å samarbeide med de andre fylkene om løsninger over fylkesgrensene. Hovedutfordringen for samferdsel er tilstrekkelig finansiering, og der må fylkeskommunene og regionene være tydelige overfor staten på hva som må til for å nå overordnede mål, sa Lorch-Falch.

I runden med spørsmål fra salen ble det blant annet tatt opp:

- At sømløs transport er et tema som det jobbes med i Oslo-regionen.
- At hvis det er utrygt og uframkommelig til buss-knutepunktet, så vil mange velge bilen. Gode gang- og sykkelveier i kommunene er viktig også for kollektivtransporten.
- At kollektivaktørene i regionene burde ha felles løsninger for drivstoff.

◀ TOGRING VIKEN VEST – MULIGHETSSTUDIEN

ved Håvard Ulfesnes, prosjektleder og kommunedirektør i Jevnaker kommune og Lina-Maria Linge, næringsrådgiver, Ringerike kommune.

Togring Viken Vest er svaret på utfordringene med bedre kollektivløsninger i øst-vest-aksen gjennom de to regionene, mente Ulfesnes og Linge. I dag skal alle tog gjennom Oslo S og Oslo-tunnelen der kapasiteten er sprengt. Ringbane belaster ikke Oslo S, men gir likevel gode muligheter for pendling fra Hadelandsregionen og Ringeriksregionen til de områdene mange reiser i dag (Oslo, Drammen, Sandvika m.m.). Med en statlig finansiering på 100 kroner per reise, noe som tilsvarer 35 millioner kroner i året, vil det være mulig å drifte et matetog til Hokksund og Roa. Prosjektet har også sett på andre mulige løsninger knyttet opp mot dagens og mulige framtidige togtilbud øst og vest for Oslo (se illustrasjon).



Figur 4-3: Linjekart tilbud skjøting/deling



Figur 4-1: Linjekart matetilbud

Prosjektet har også vurdert samfunnsnyttene, men da i et noe mer utvidet perspektiv enn det som vanligvis legges inn i transportmodellene. Noen av argumentene for Togringen er knyttet til beredskap og kvalitet/tidsbesparelser, blant annet for personer som kan legge et par av dagens arbeidstimer til jobbing på togturen.



Foto: Erik Larsen

Fra venstre: Håvard Ulfesnes, Lina-Maria Linge

◀ PANELDEBATT MED KOLLEKTIVSELSKAPENE:

Stine Fredriksen (Innlandstrafikk), Terje Sundfjord (Brakar), Ammar Korshed (Ruter), Marius Holm, (Vy).
Ordstyrer: Sissel Skjervum Bjerkhagen, redaktør i Hadeland (tidligere redaktør i Ringerikes Blad):

Spørsmål til debattantene:

- Hvordan kan kollektivtrafikken bidra i våre regioner til å innfri klima- og miljømål?
- Vi blir flere eldre inn i framtiden, flere uten bil, de unge ønsker miljøvennlige løsninger – hvordan ruster kollektivselskapene seg for det?
- Samarbeider dere? Spennende nye prosjekter?



Sunni Grøndahl Aamodt, ordfører i Modum kommune var en som stilte spørsmål fra salen.

Viktige momenter fra samtalene:

- Kollektivselskapene snakker sammen og samarbeider over fylkesgrensene (jfr Jevnaker som fortsatte med tilbud fra Innlandstrafikk etter opprettelsen av Viken).
- Ca 75 prosent av rammene for kollektiv går til lovpålagt skoleskyss. Skolekjøringen er også tilgjengelig for andre reisende, men mange steder i distriktene er dette det eneste kollektivtilbudet.
- Takstsamarbeid er ønskelig, men tog er dyrere enn buss. Tog er heller ikke så fleksibelt som buss. Det er et stivt system som planlegges lang tid i forveien ned i minste detalj (ruteplanleggingen).
- For kollektivselskapene er også langsiktige kontrakter et hinder for å gjøre raske endringer i rutetilbudet. Men representantene fra selskapene understreket at det er ønskelig å finne så gode løsninger som mulig i og over fylkesgrensene.
- Det er viktig å ha gode kollektivtilbud der det er et trafikkgrunnlag. Der kan buss og tog konkurrere med privatbilen.
- Vi må tørre å snakke om bilens plass i kollektivsystemet. Offentlige og private aktører bør samarbeide med kollektivselskapene om helheten i løsningene. Er det for eksempel nok p-plasser på arbeidsplassen, vil ofte bilen være et foretrukket valg. Da hjelper det lite å stimulere til samkjøring eller bruk av innfartsparkeringer og buss. Som samfunn må vi tørre å ta noen prioriteringer.
- Mange busser er i bruk til og fra skolene. I skoletida står de. Kan kommunene planlegge transportbehov for andre brukergrupper og kjøpe flere bussreiser til innbyggerne?
- Et realistisk mål er å redusere behovet for bil nummer to. Innlandstrafikk jobber med hva som må til for at flere kan klare seg med en bil.
- Fortetting rundt knutepunkter er svært viktig for å skape et kundegrunnlag for kollektive reiser. Der det går ett tog i timen i dag, burde det på sikt bli to tog i timen. Det øker attraktiviteten for togreisene.
- Pris på kollektivreiser har lite å si hvis ikke tilbudet er godt nok.

«En vandrende skuffelse for tida»

(Terje Sundfjord, Brakar)

«Skandale at det ikke er kollektivtilbud til Gardermoen!»

(Morten Lafton)



Foto: Siv Storløkken

Fra venstre: Sissel Skjervum Bjerkhagen, Marius Holm, Stine Fredriksen, Terje Sundfjord, på skjerm Ammar Korshed

◀ BUSS TIL GARDERMOEN

Rolf Lie, Askeladden reiser og transport.

Askeladden legger nå ned det eneste busstilbudet fra Ringerike til Gardermoen flyplass. Tilbudet har vart i 20 år, hvordan har selskapet opplevd denne perioden?

Rolf Lie fortalte at selskapet har tapt mye penger etter pandemien. Til nå er det i hovedsak konferansehotellene i regionene som har bidratt til at det har vært grunnlag for å kjøre buss til og fra Gardermoen.

Lie ønsker tilskudd til driften for å kunne fortsette. På konferansen annonserte han at nedleggelsen av bussruta blir utsatt til 1. juli i håp om en regional spleis.

◀ DAGENS SITUASJON FOR TRANSPORT TIL KISTEFOS OG HVA ØNSKER DE SEG FOR FREMTIDEN

Kari Roll-Matthiesen, direktør Kistefos

«Man velger bil hvis kollektiv ikke går hyppig nok»

(Kari Roll-Matthiesen)



Foto: Erik Larsen

Kari Roll-Matthiesen

Besøkende har VY-bussen for Hadeland Glassverk og Kistefos som går fra mai til midten av oktober. Den starter fra Oslo om morgenen og returnerer på kvelden. Dermed gir den muligheter for å besøke begge attraksjonene i Jevnaker.

Kistefos opplever stor etterspørsel etter et godt kollektivtilbud. Undersøkelser viser også at stadig flere turister/besøkende ønsker å reise kollektivt når de skal besøke ulike attraksjoner.

Målet for reiselivsnæringen er at folk skal bli lenger, gjerne ta en natt eller to i regionen, og benytte flere tilbud. Dette vil også bidra til at flere penger blir lagt igjen i regionen.

Roll-Matthiesen viste til både generasjonsskifte med hensyn til bilbruk og til områder i Sverige der lave priser (39 kroner) og et ellers godt kollektivtilbud, har bidratt til å endre reisevanene.

OPPSUMMERING AV SAMLINGEN

FOR HADELANDSREGIONEN:
Regionleder og ordfører Harald Tyrdal:

- Konferansen viser at det er mange muligheter for forbedringer av samferdsels tilbudet i og over regiongrensene. Hadelandsregionen og Ringeriksregionen må fortsette det samarbeidet som nå er i gang.

FOR RINGERIKSREGIONEN:
Regionleder og ordfører Morten Lafton:

- Regionene er i gang med et positivt samarbeid.
- Er glad for mange og ærlige tilbakemeldinger.
- Jeg håper dette er en start på å utnytte muligheter og finne gode løsninger.

EVALUERING AV SAMLINGEN

Det ble i etterkant sendt ut et spørreskjema etter samlingen for å be om innspill til selve samlingen, men også ønsker om hvordan man kan jobbe med denne problemstillingen videre. Det kom inn 8 svar og her er oppsummeringen:

Hva er totalinntrykket fra samlingen?

Bra – fint å møtes på tvers av regioner.

Veldig bra!

Positivt – bra å samles over region- og fylkesgrenser for oppgaver/problemstillinger som angår flere

Veldig bra. Viser tydelig behovet for samarbeid i Regionen. Også tydelig på hvilke grep som kan være gode for å få til ønsket vekst og utvikling, samtidig ble det også tydelig hvilke utfordringer vi har og hvem vi må få til å samarbeide – og ikke minst at vi samarbeider bedre med for å lykkes.

Ok

bra

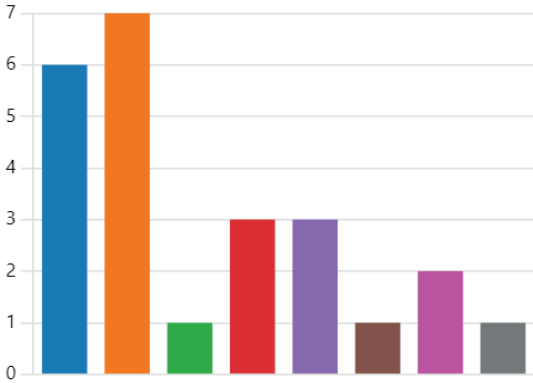
Veldig bra. Interessant innlegg med stort engasjement.

Meget bra, ikke minst at de mester sentrale aktørene deltok

2. Er det noen innlegg du synes var spesielt bra? (Flere kryss mulig)

Flere detaljer

- Velkommen og rammer for dag... 6
- Transportøkonomisk institutt ve... 7
- Fylkene sine tanker om kollektiv... 1
- Presentasjon av Togring Viken v... 3
- Paneldebatt med kollektivselska... 3
- Askeladden, flybuss til Garderm... 1
- Kistefos museum og behov for k... 2
- Oppsummering av dagen ved M... 1



Eventuelle kommentarer til hvorfor du trekker frem dette / disse innleggene?

Ordførerne hadde noen gode eksempler på hvorfor man må bruke bil for å komme seg fram. Dialogen dem i mellom var god. TØI var godt forberedt på regionen(e) og hadde en presentasjon med glimt i øyet.

Tydelige budskap og konkrete tanker om hva som trengs

Har hørt togring Viken vest før så jeg kjente innholdet, denne gangen ble det litt for tabloid og unøyaktig, spesielt når Vy kom etterpå og tilbakeviste noen av punktene i presentasjon.

Det var en lit annerledes måte å presentere på, og det var stort engasjement. (Togring viken vest)

Alle var gode

Er det ting du synes burde vært gjort annerledes / noe du savnet?

Askeladdeninnlegget var litt på siden, med kun fokus på å få pengestøtte til videre drift.

Andre kommentarer – ris og ros:

Ok konferanse, men når man først samles på denne måten bør man ha en plan for hvem som skal påvirkes og at de har riktig etterlatt inntrykk. Jeg er usikker på om dette skjedde her...

Bra initiativ med fokus på kollektivtrafikk på tvers, dette må vi nok jobbe mer med.

Underveis i samlingen ble det etterlyst at man også bør utfordre staten på disse problemstillingene, ikke kun fylkeskommunene.



HADELAND

regionhadeland.no



Ringeriksregionen

ringeriksregionen.no