

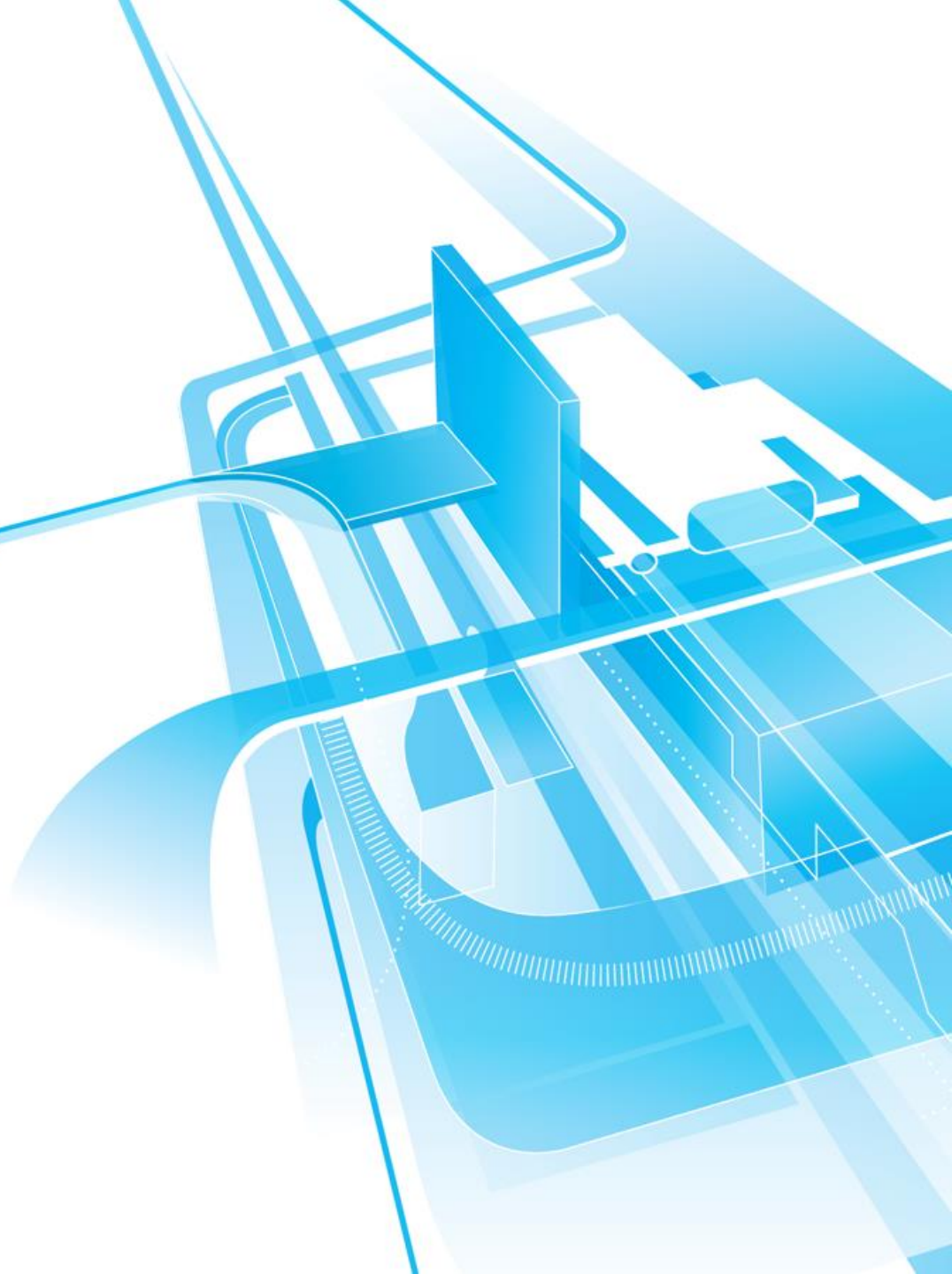


Urbanet Analyse

Hvordan planlegge for morgendagens kollektivtrafikanter

Katrine Kjørstad

Jubileumskonferansen 8-9.9.2016



Når vi skal planlegge for morgendagens kollektivtrafikanter må vi stille oss spørsmål om:

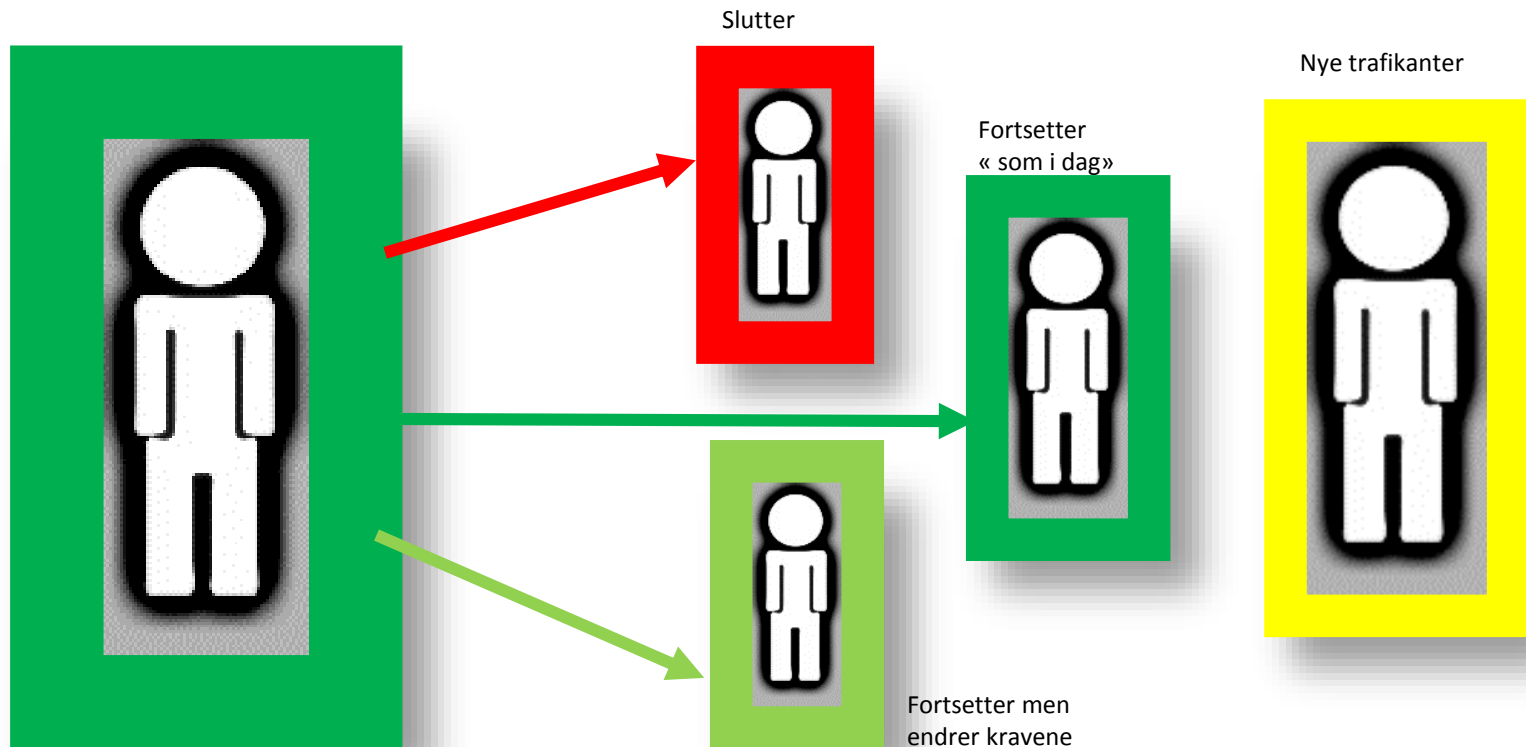
- Hvem vil de være?
- Hva slags kollektivtilbud vil de etterspørre?
- Hva vil de legge vekt på?
- Hvordan kan kollektivtransporten levere det de ønsker?



Hvem vil de være?

**Dagens
kollektivtrafikanter**

**Morgendagens
kollektivtrafikanter**



Hva slags kollektivtilbud vil de etterspørre? Hva vektlegger de?

- Avhenger av hvem de vil være



Dette igjen avhenger av:

- Hvem vi utvikler tilbudet for
- Hvordan vi utvikler tilbudet fremover
- Hvem vi prioriterer

«Vi får de trafikantene vi ber om»

0-vekstmålet - Stor økning i antall kollektivreiser i de 9 største byområdene

- Ca en dobling i flere av byene frem mot 2030
 - avhenger av kollektivandel i utgangspunktet
 - og hvor stor del av transportveksten som tas av gange og sykkel



0-vekstmålet - nye grupper i befolkningen må begynne å reise kollektivt

- Kollektivtilbudet må utformes for å bli attraktivt for de som
 - Har andre alternativer
 - Reiser mest – foretar flest reiser



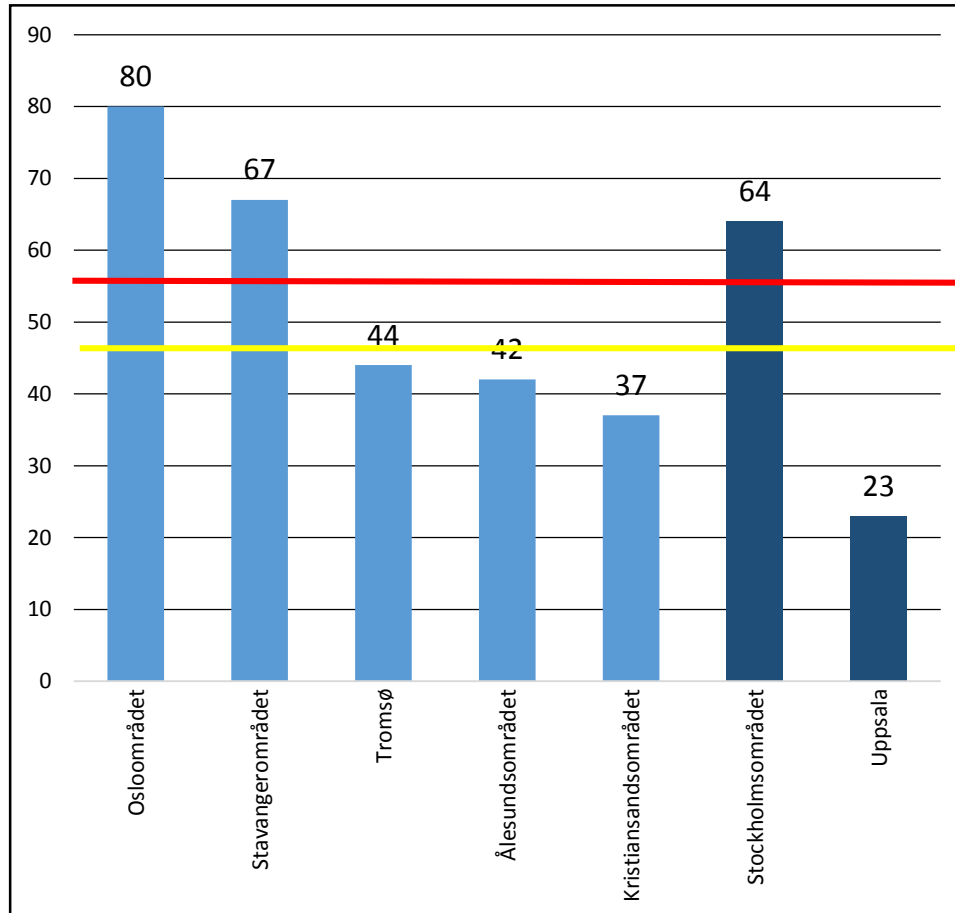
- Det vil si voksne (25-67 år)
 - 67 % av befolkningen
 - Foretar flest reiser per person
- Barn og unge under 24 år utgjør ca 19% av befolkningen og er noe synkende
- Eldre, 67 år + utgjør ca 14% av befolkningen og er noe økende

Ha fokus på de voksnes ønsker og behov

- Kollektivtransportens viktigste rolle er massetransporten.
 - Gi et godt tilbud der reisebehovet er størst
 - Både fordi den da kan dedikeres til tunge transportkorridorer
 - Bruker mindre arealer enn ved et mer flatedekkende tilbud
 - Størst mulighet for å utforme effektive tilbud
- Det betyr at vi må foreta prioritering
 - Differensiere tilbudet
 - Opprette hovedruter
- Hovedruter suppleres med
 - Mating - koordinert
 - Flatedekkende sekundært tilbud - for de som ikke kan/vil gå til et hovedtilbud
 - gjerne som bestilling

For å utvikle tilbudet slik at det treffer **det markedet en ønsker å nå** - er kunnskap om trafikantenes verdsetting av tid helt vesentlig !

Lokale forskjeller i tidsverdsettingen

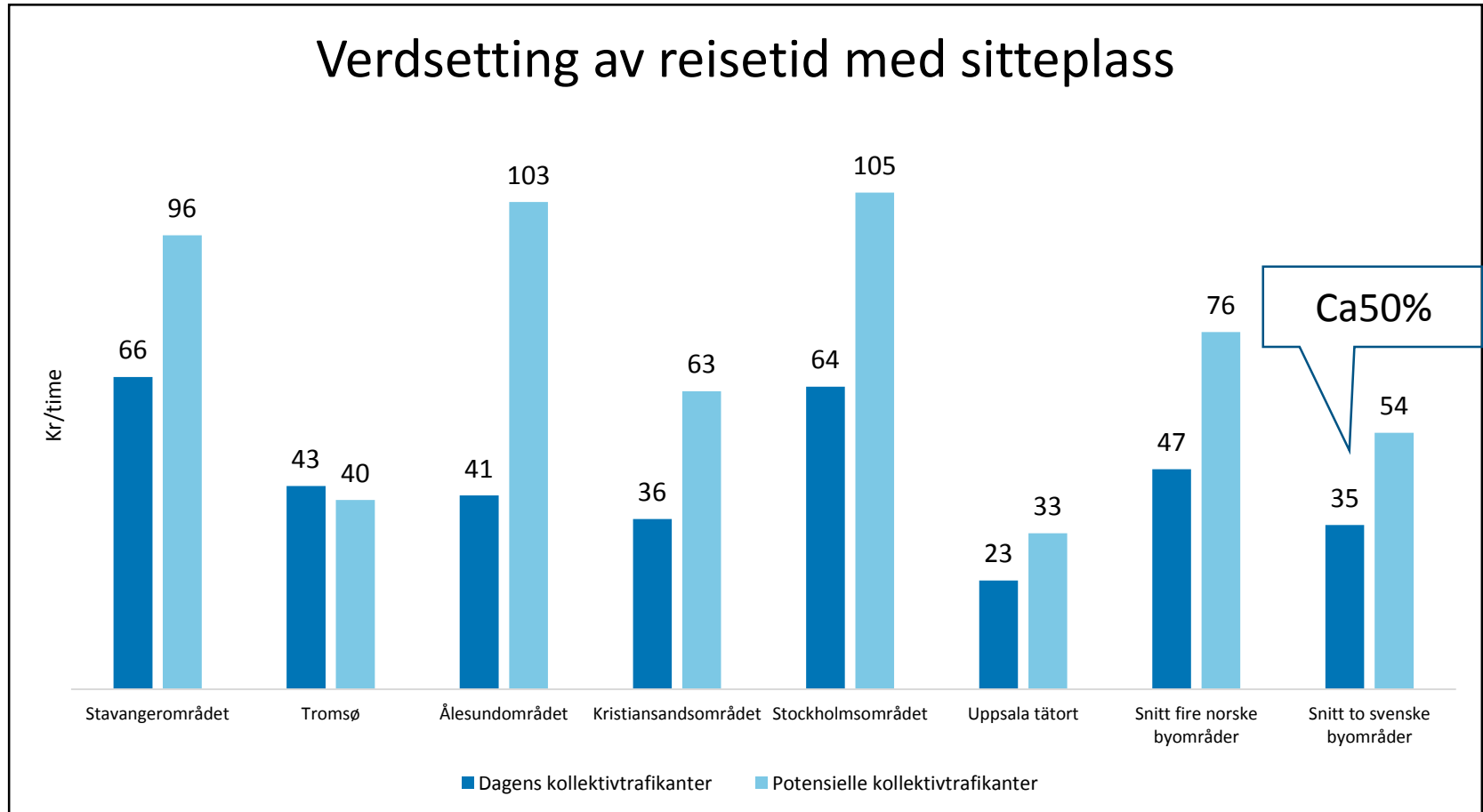


Kilder: UA-rapport 46/2014, UA-rapport 81/2016, TØI-rapport Samstad, fler 2010

Verdsettingen av reisetid er høyest:

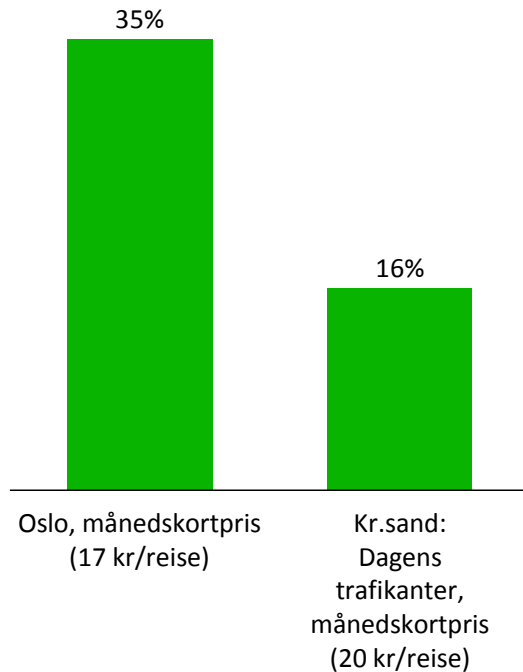
- I de største byene der markedet er mer heterogent og kollektivandelen er høy
- inntekten høy

...og er høyere for de potensielle trafikantene



Datakilde: UA rapport 46/2014 og UA rapport 81/2014

Samme tiltak gir ulik effekt i ulike byområder

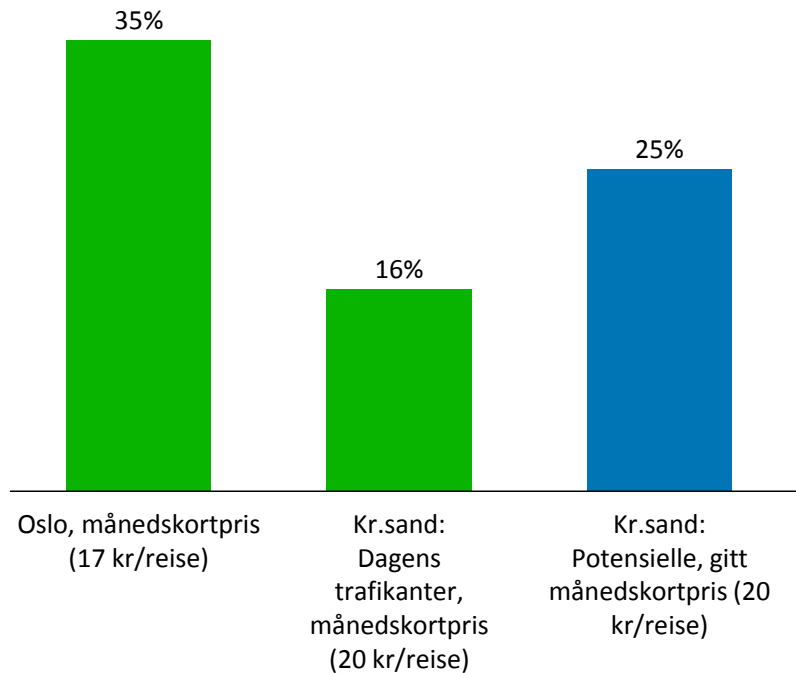


Regneeksempel:

Effekter av :

- Dobling av frekvensen
- og
- Halvering av forsinkelsene

Samme tiltak gir ulik effekt overfor ulike grupper trafikanter



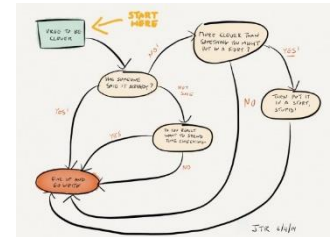
Regneeksempel:

Effekter av :

- Dobling av frekvensen
- og
- Halvering av forsinkelsene

Prognoser viser at tidsverdsettingen vil øke

- I 2040 vil tidsverdsettingen være 47% høyere enn i dag (Asek 2016)
- Dette skyldes blant annet:
 - Økonomisk vekst fører til velferdsøkning og gir oss flere alternativer
 - Trafikantene vil ha en høyere betalingsvillighet for å komme fort frem enn i dag
 - Trafikantene krav til komfort påvirkes av velstandsøkningen
- «Tidsklemma» øker
 - Vi bli mer aktive og transporten mellom ulike aktiviteter ses på som en større belastning



Høyere tidsverdsetting - høyere krav til et effektivt tilbud

- passasjerene vil fort frem!

- Når tidsverdsettingene øker mer en den generelle prisutviklingen vil prisen på reisen ha mindre betydning enn i dag.
- Dermed vil effektene av tilbudsforbedringer øke



Å nå 0-vekstmålet – øker kollektivtrafikanternes tidsverdsetting



- Dagens potensielle trafikanter må reise kollektivt i fremtiden.
- Disse har en verdsetting som er ca 50% høyere enn dagens trafikanter
- Hvis antall kollektivreiser må dobles vil verdsettingen for gjennomsnittstrafikanten dermed øke med ca 25%
- Hvis den generelle tidsverdsettingen også øker slik Asek prognostiserer - betyr dette en økning i tidsverdsettingen for en gjennomsnittstrafikant på opp mot 90%

Høyere tidsverdsetting + fokus på de voksne betyr at:

- Fremtidens kollektivtrafikanter vil stille
 - høyere krav til tilbudet
 - høyere krav til lett tilgjengelig, god og enkel informasjon
- Utvikle enklere, mer effektive og raskere tilbud
- Opprydding i dagens rutestruktur er helt nødvendig i de fleste byområder
 - Raske stamlinjer med høy frekvens vil bli enda viktigere enn i dag
 - Disse vil være avhengig av et godt matetilbud



Ny teknologien – ny muligheter

- Enklere, bedre og mer fullstendig informasjon om reisealternativer
- Enklere betalingssystemer
- Effektiv mating med shuttelbusser (førerløse)
- Enkle bestillingssystemer for mer individuell transport – som på sikt kan gjennomføres med førerløse småbusser/biler
- Massetransporten må fortsatt de kapasitetssterke transportmidlene ta seg av .
- Vi må benytte de teknologiske muligheter i planleggingen og utviklingen av tilbudet.

Takk for
oppmerksomheten!