

Berekna til  
**Møre og Romsdal fylkeskommune**

Dokument type  
**Rapport**

Dato  
**September, 2011**

# MØRE OG ROMSDAL KOLLEKTIVSTRATEGI



# MØRE OG ROMSDAL KOLLEKTIVSTRATEGI

Rambøll  
Besøksadr.: Hoffsvaien 4  
Postboks 427  
Skøyen  
0213 Oslo  
T +47 2252 5903  
F +47 2273 2701  
[www.ramboll-management.no](http://www.ramboll-management.no)

## INNHALD

<b>1.</b>	<b>Innleiing</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Situasjonen i dag – kollektivtilbod og infrastruktur</b>	<b>2</b>
2.1	Reisemarknad i Møre og Romsdal	2
2.2	Kollektivtransporttilbodet	4
2.3	Tingingstransport	9
2.4	Knutepunkt og busshaldeplassar	11
2.5	Universell utforming	13
2.6	Ruteinformasjon	13
2.7	Elektronisk billettering	14
2.8	Kundeoppfølging	14
<b>3.</b>	<b>Situasjonen i dag - kontraktar</b>	<b>16</b>
<b>4.</b>	<b>Utviklingstrekk i aktuelle kundegrupper</b>	<b>17</b>
4.1	Utvikling i folketal totalt	17
4.2	Utvikling i folketal i aldersgruppa 6 til 15 år	17
4.3	Utvikling i folketal i aldersgruppa 16-19 år	18
4.4	Utvikling i folketal i aldersgruppa 20-66 år	19
4.5	Utvikling i folketal i aldersgruppa 67 år og over	19
<b>5.</b>	<b>Økonomiske rammer og finansiering</b>	<b>21</b>
5.1	Takstpolitikk og bruttokontraktar	21
5.2	Samordning av transporttilbod	22
5.3	Støtteordningar	25
<b>6.</b>	<b>Anbefalingar og strategiar</b>	<b>27</b>
6.1	Tiltak for betre framkomme for buss	27
6.2	Trender innan ruteplanlegging	29
6.3	Miljø	31
6.4	Tingingstransport	32
6.5	Infrastruktur	33
6.6	Universell utforming	35
6.7	Tekniske løysingar for ruteplanlegging, informasjon, billettering og tellesystem	37
6.8	Kontraktar	38
6.9	Skoleskyss	41
6.10	Samordning	42
6.11	Aktuelle støtteordningar	43

## FIGURAR

Figur 1: Reiser per innbyggjar, utveking i Ålesund og samanliknbare byer.....	3
Figur 2: Daglege avgangar per veglenke .....	5
Figur 3: Stilisert rutekart for Molde (kjelde: www.mr177.no).....	6
Figur 4: Stilisert rutekart for Ålesund (kilde: www.mr177.no).....	6
Figur 5: Knutepunkt med ulike funksjonar, Moa og Dragsundet. ....	11
Figur 6: Kart over knutepunkt .....	12
Figur 7: Arealbehov for 45 reisande i bil høvesvis i buss .....	28
Figur 8: Sama kostnader for alternative bussteknologiar og drivstoff.....	31
Figur 9: Døme på lineprofil for busline 31 i Oslo. ....	38

## TABELLAR

Tabell 2-1: Fordeling transportsegmentane i mellom: .....	3
Tabell 2-2: Reisemarknaden i Møre og Romsdal fordelt på område/ by .....	3
Tabell 2-3: Fylkeskryssande busstrafikk.....	7
Tabell 3-1: Oversikt noverande kontrakter buss.....	16
Tabell 3-2: Oversikt noverande kontrakter ferje og hurtigbåt .....	16
Tabell 4-1: Framskriving endring i folketal totalt for heile fylket.....	17
Tabell 4-2: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 6-15 år .....	17
Tabell 4-3: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 16-19 år .....	18
Tabell 4-4: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 20-66 år .....	19
Tabell 4-5: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 67 år og over .....	19
Tabell 6-1: Fylkeskommunens ansvarsområde for universell utforming.....	37

## VEDLEGG

Del 2

## 1. INNLEIING

Rambøll har på oppdrag frå Møre og Romsdal fylkeskommune utarbeida eit kunnskapsgrunnlag som vil utgjere grunnlaget for utviklinga av ein vidare kollektivstrategi for Møre og Romsdal fylkeskommune. Utarbeidinga av ein ny kollektivstrategi har gått føre seg i samarbeid med tilsette i samferdsleavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune. Strategien skal ivareta dei overordna måla for fylkeskommunen, nemleg:

- Miljø (berekraftig utvikling)
- Trafikktryggleik
- Tilkomst for alle (universell utforming)

Kollektivstrategien skal vidare hjelpe Møre og Romsdal fylkeskommune til å utforme kollektivtilbodet med tanke på kostnadseffektiv drift og eit betra tilbod. Verkemidla for å oppnå desse måla, er mellom anna ny organisering, betre samordning mellom drosje og buss, og utforming av gode anbodspakkar.

Siktemålet med dette dokumentet er å leggje eit strategisk grunnlag som kan liggje til grunn for vidare utarbeiding av kollektivstrategien i Møre og Romsdal, der det vil vere føremålstenleg å utforme mål med tilhøyrande handlingsplanar, slik at strategien vert konkretisert og munnar ut i konkrete tiltak for å betre kollektivtilbodet i Møre og Romsdal fylkeskommune. Vi vil med andre ord ikkje gå ned på eit detaljnivå som til dømes ruteplanlegging, men skildre overordna retningsliner som kan nyttast ved framtidig ruteplanlegging.

Rapporten er strukturert som følgjer:

- I kapittel to skildrar vi dagens situasjon for kollektivtilbodet og infrastrukturen i Møre og Romsdal fylkeskommune, men for å gi eit bilete av behovet, skildrar vi først kort reise-marknaden fylket.
- I kapittel tre ser vi på dagens situasjon knytte til kontraktar og kundeoppfølging.
- I kapittel fire tek vi føre oss utviklingstrekk når det gjeld folketal og trendar knytt til reisevanar.
- I kapittel fem ser vi på økonomiske rammer og finansiering. Under dette diskuterer vi også samordning av ulike typar transportordningar med offentleg finansiering. Vi gir og ei skildring av aktuelle støtteordningar som Møre og Romsdal fylkeskommune anten får støtte frå i dag, eller eventuelt kan søkje støtte ifrå.
- Til slutt gir vi i kapittel seks tilrådingar og strategiar for vidare arbeid med kollektivtilbodet i Møre og Romsdal fylkeskommune.

Arbeidet er utført av følgjande konsulentar:

- Prosjektleiari Hilde Warp, Rambøll Management Consulting AS
- Prosjektmedarbeidar Sindre Hognestad, Rambøll Norge AS
- Prosjektmedarbeidar Magne Fjell, Rambøll Norge AS
- Prosjektmedarbeidar Marianne Holmesland, Rambøll Management Consulting AS

## 2. SITUASJONEN I DAG – KOLLEKTIVTILBOD OG INFRASTRUKTUR

I dette kapitlet vil vi skildre situasjonen i dag når det gjeld kollektivtilbud og infrastruktur i fylket. Innleiingsvis vil vi skildre den generelle reisemarknaden i Møre og Romsdal. Dette vil leggje grunnlaget for ein vidare diskusjon kring det eksisterande tilbudet av både kollektivløysingar og infrastruktur i Møre og Romsdal.

### 2.1 Reisemarknad i Møre og Romsdal

Innleiingsvis har vi gjort ei vurdering av reisemarknaden i Møre og Romsdal for slik å kunne seie noko om behovet for kollektivtransport i regionen.



Foto: Rambøll

Nøkkeltal frå reisemarknaden i Møre og Romsdal er henta frå SSB, Transportøkonomisk institutts Reisevaneundersøking, tal frå fylkeskommunen og regionale transportmodellar.

#### Anslått reisemarknad basert på tal frå TØI's reisevaneundersøking på nasjonalt nivå omrekna for Møre og Romsdal:

- 0,12 kollektivreiser med buss per døgn per innbyggjar på fylkesbasis
- 0,20 kollektivreiser med buss per døgn per innbyggjar i Ålesund<sup>1</sup>
- 1,65 lange reiser (100 km eller meir ein veg) per person per måned
- 48 prosent av lange reiser er innanfor eige fylke/ region<sup>2</sup>
- Pendlardelen til næraste by fell drastisk etter ein times reiseavstand<sup>3</sup>

Samla tal for fylket viser at det ligg nær landsgjennomsnittet på 0,13 kollektivreiser per dag. Dette svarer til ein kollektivdel på fire prosent.

<sup>1</sup> SSB 2010, kollektivreiser pr innbygger, fylkesintern busstrafikk – busstrafikk Ålesundbyområde

<sup>2</sup> RVU 2006, Transportøkonomisk institutt

<sup>3</sup> Regional transportplan, tal fra regional transportmodell, RTM, Rambøll 2011

**Tabell 2-1: Fordeling transportsegmentene i mellom:**

	Ca passasjertal per år	Andel passasjerar per år	Kjelde
Fylkesintern buss	11 071 000	92 %	2010 SSB
Fylkesoverskridande buss i fylket	60 000	1 %	2010 M&R
Båt (Hurtigbåt)	730 000	6 %	2006 M&R
Tog (Raumabanen)	79 000	1 %	2010 NSB
<b>Totalt</b>	<b>11 940 000</b>	<b>100 %</b>	

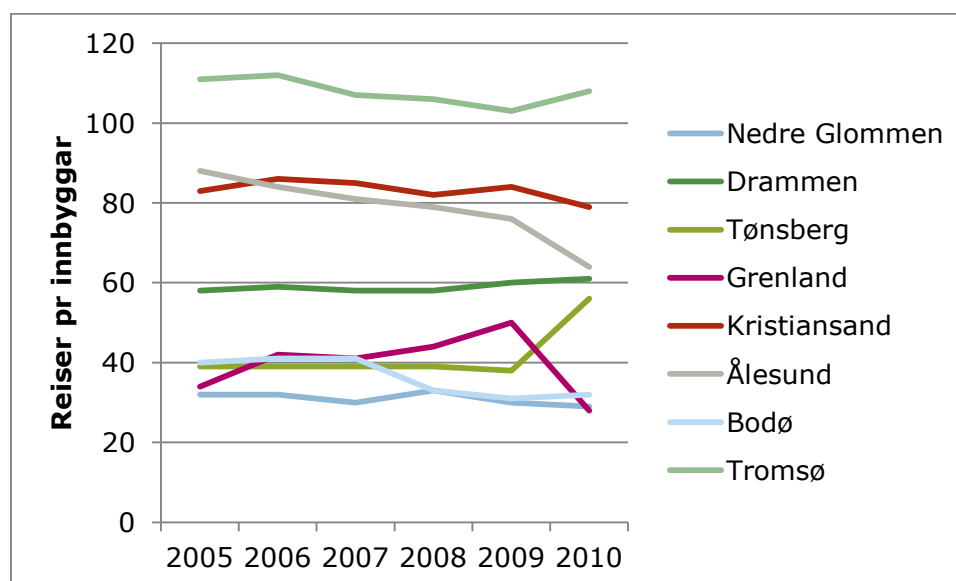
Tala gjer nokre nøkkeltal for reisemarknaden for kollektivtransporten i fylket. For reisemarknaden fordelt på områdene/ byane finn man følgjande nøkkeltal<sup>4</sup>:

**Tabell 2-2: Reisemarknaden i Møre og Romsdal fordelt på område/ by**

Område	Millionar reiser per år	Andel av totale reiser
Ålesund intern trafikk	2,7	19 %
Ålesund regionen internt	1,9	13 %
Molde	0,8	6 %
Kristiansund	0,8	6 %
Ørsta – Volda (internt i de to kommunane)	1,0	7 %
Fræna (til/frå og innan)	0,5	3 %
Herøy, Ulstein, Hareid (til frå og innan)	1,0	7 %
Surnadal (til / frå og innan)	0,4	3 %
Andre	5,3	37 %
<b>Totale reiser</b>	<b>14,4</b>	<b>100 %</b>

32 prosent av reisene som gjerast i fylket er internt i (19 prosent) og rundt (13 prosent) Ålesund. 37 prosent av reisene gjerast utanfor dei tettbygde stroka. Andelen skolareiser dominerar utanfor byane. Skolareiser er oppgitt å representere mellom 1/2 og 2/3 av kollektivtrafikken.

For bytrafikk finnes nøkkeltal berre for Ålesund. Sett i samband med resten av landet, endrar ikkje bilete seg særleg. Om ein ser på talet på reiser sett opp mot samanliknbare byar, finn ein at Ålesund er på nivå med Drammen og Tønsberg, det doble av Sarpsborg/ Fredrikstad, Bodø og Grenland, mens Kristiansand og Tromsø har meir. For Ålesund har det vore ein negativ trend i talet på reiser sidan 2005.

**Figur 1: Reiser per innbyggjar, utvikling i Ålesund og samanliknbare byer**

<sup>4</sup> SINTEF A7956 Sonetakstsystem i Møre og Romsdal, basert på kombinasjon av innsamlet statistikk frå rutebilselskapa og Regional transportmodell. 14,4 mill reiser pr år samsvarer med landsgjennomsnittet.

## 2.2 Kollektivtransporttilbodet

I dette avsnittet vil vi skildre kollektivtilbodet slik det ser ut i dag.

Kva er eit godt rutetilbod? Svaret vil sjølvsagt vere individuelt. Likevel er det gitt ein definisjon<sup>5</sup>: *dårleg/ svært dårleg kollektivtilbod har mindre enn éin avgang per time innanfor 1,0 kilometer radius eller mindre enn to-tre avgangar per time innanfor 1,5 kilometer radius*. Basert på denne definisjonen er resultatet for landet slik:

Del av folketalet som har eit **dårleg kollektivtilbod**:

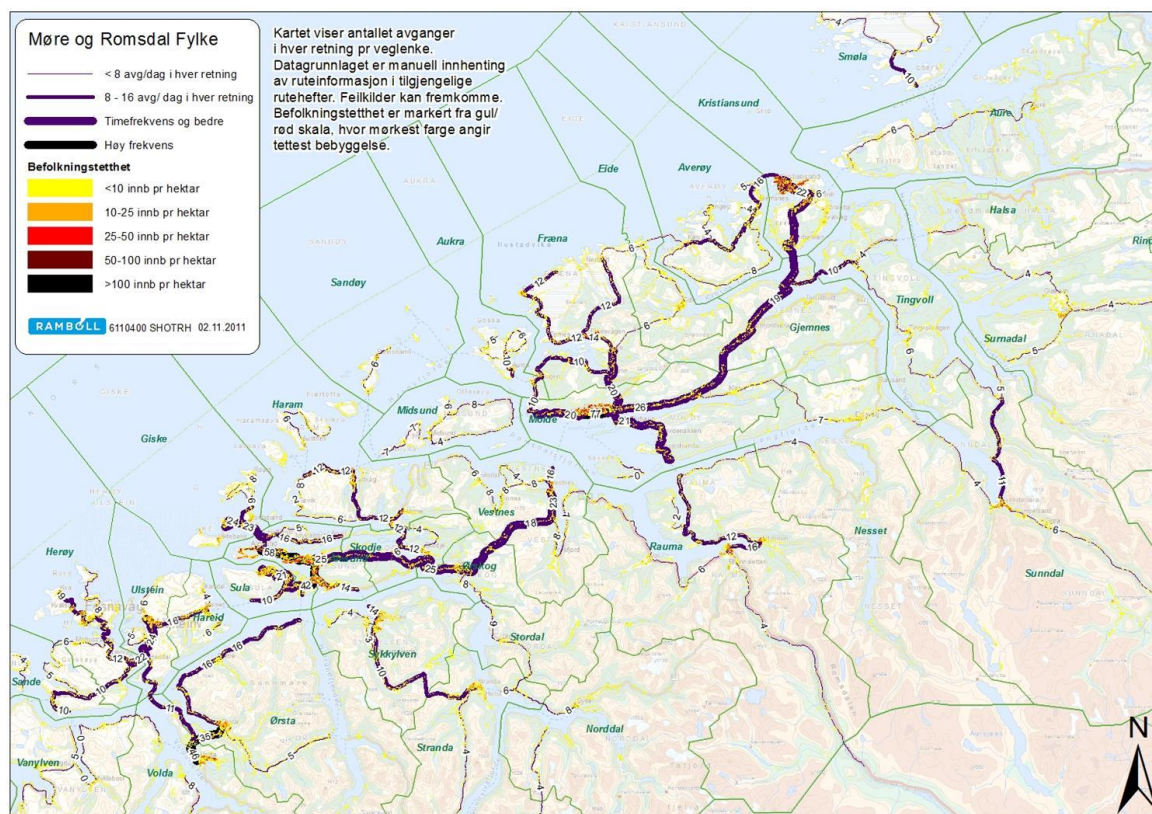
Heile Noreg	38 %
Større byar:	13 - 17 %
Mindre byar:	35 %
Resten av landet:	81 %

Dette viser tydeleg at kollektivtilbodet heng saman med urbaniseringsgrad, bystorleik og bytettleik. Ålesund, Molde og Kristiansund vil hamne i kategorien mindre byar, der 35 prosent av innbyggjarane har eit dårleg kollektivtilbod etter gitt definisjon. For fylket elles vert nok andelen som for "resten av landet" – 81 prosent.

<sup>5</sup> RVU 2001, gjengitt i Bedre kollektivtransport i distriktene



Figur 2: Daglege avgangar per veglenke



Kartet over representerer daglege bussavgangar i kart lenkjevis. Bandbreidda representerer frekvensen i talet på avgangar per dag. Berre regionale ruter (til dømes byruter) med meir enn 10 avgangar dagleg (sum begge retningar) vert vist. Reine tingingsruter eller skoleruter er ikkje inkludert. Desse er gjenstand for ein meir dynamisk produksjon.

### 2.2.1 Bynære ruter

Byar med eige byrutetilbod reknast som dei med fleire enn 20 000 innbyggjarar. I Møre og Romsdal gjeld dette Kristiansund, Molde og Ålesund.

#### Kristiansund

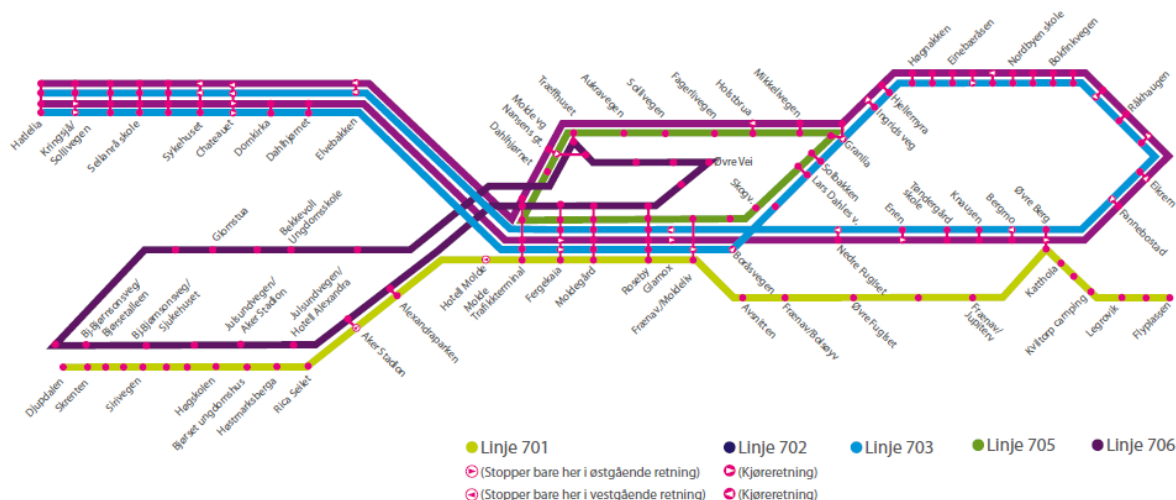
Bybussrutene i Kristiansund kjører med 30 minutters frekvens, stiv rutetabell og har same start- og endepunkt – som oftast bussterminalen. Tilbodet reduserast noko på kveldstid. Vi finn følgjande ruter:

- 801 Vikanruta
- 802 Dalaruta (Trafikkterminalen - Sommero - Flyplassen - Futura - terminalen)
- 803 Karihola - Kristiansund trafikkterminal
- 804 Innlandet (Hønebukta - Kristiansund trafikkterminal)

Rute 802 Dalaruta betjener flyplassen. Rute 804 Innlandet kjører med timefrekvens. Minibussrutene 806 og 807 har timestilbod på dagtid. Det er ikkje utarbeida egne rutekart for Kristiansund som tilgjengeleg publikumsinformasjon.

#### Molde

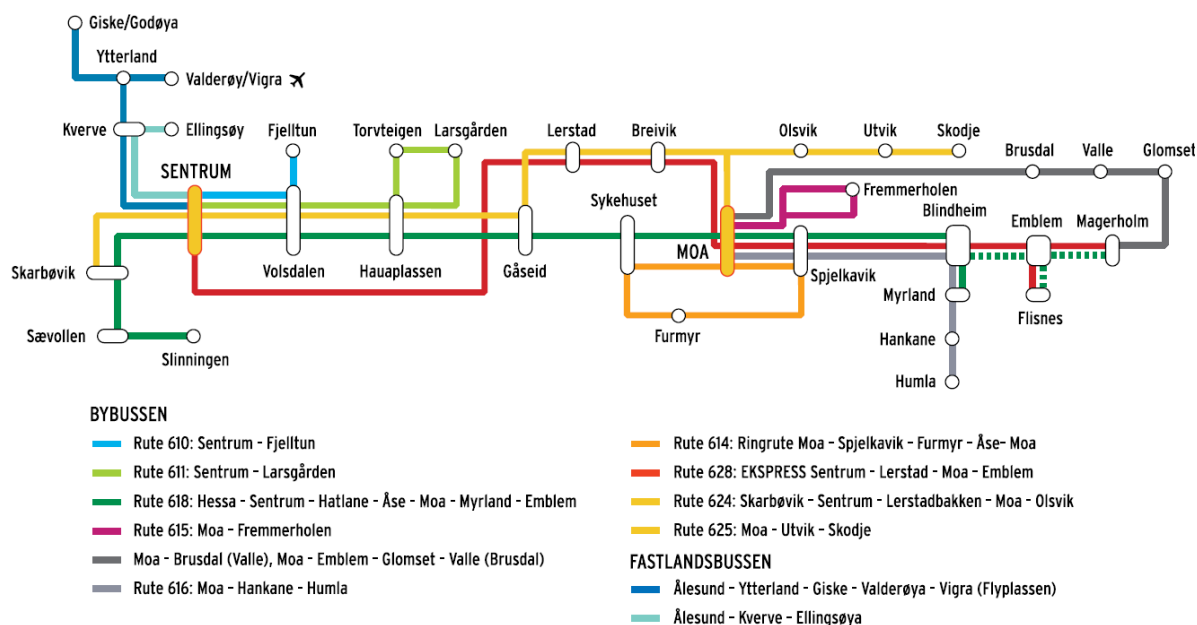
Bussrutene 701, 702, 703, 705 og 706 er å rekne som pendellinjer mellom aust og vest i Molde. Dei er sett saman av enkelte ringruter. Alle linene betjener Molde trafikkterminal og har rutemesig regulering der. Rute 701 har 30 minutt frekvens fram til kl. 21, og betjener flyplassen. Dei øvrige har timesfrekvens med nokre få unntak i morgontimane med 30 minutt frekvens. Busstilbodet kveldstid er relativt tynt.



Figur 3: Stilisert rutekart for Molde (kjelde: [www.mr177.no](http://www.mr177.no))

## Ålesund

Ni bussruter i 600-serien reknast som bybuss (610, 611, 614, 615, 616, 618, 624, 625, 628), medan to ruter som kjører mellom sentrum og Vigra/ Ellingsøy omtalast som fastlandsbussen. Busstilbodet er sentrert rundt to terminalar; Moa og Sentrum, med ei blanding av ring, pendel og ekspress (færre stopp). 618 synast å vere den tyngste ruta, med 15 minutters frekvens på felles-strekninga mellom sentrum og Moa. Dei sentrumsnære rutene 610 og 611 har ein 40 minutt frekvens (!). Ekspressrute 628 kjører med 60 minutt grunnrute og 30 minutt forsterking i rush-tida. 615 kjører 30 minutt rute fram til klokka 18.00.



Figur 4: Stilisert rutekart for Ålesund (kilde: [www.mr177.no](http://www.mr177.no))

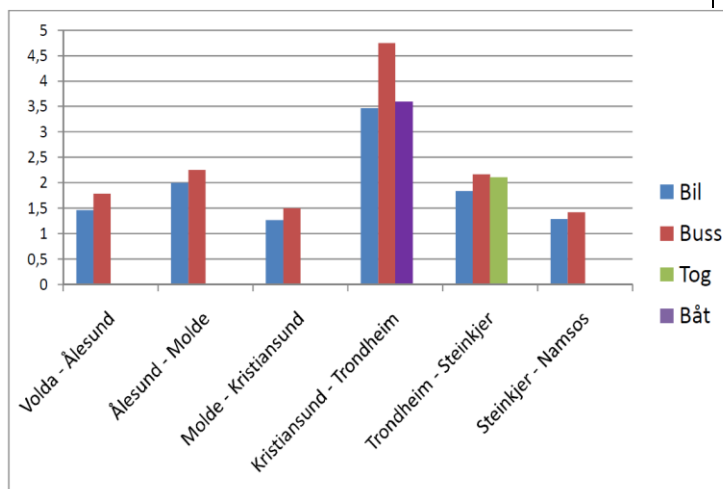
### 2.2.2 Regionale ruter

Langs TIMEkspressen finnast det beste tilbodet i fylket med 16 avgangar i kvar retning på kvar-dagar. Betre tilbod enn dette finnast berre på enkelte byruter og på forstadsrutene Langvåg-Ålesund (17), Hjelset-Molde (18) og Skåla-Molde (20). På øvrige strekningar er det færre avgangar per dag. Tilbodet synast å vere tynt i følgjande område:

- Indre Sunnmøre (Sykkylven/ Stranda)
- Indre Nordmøre (Rindal, Surnadal, Sunndalsøra, Tingvoll)
- Fylkesgrensene mot Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag
- E39 Halså-Kyrksæterøra er det ikkje noko tilbod i dag

### Frå Regional transportplan; Reisetidsforhold mellom byar i Region Midt

Reisetidsforholdet mellom bil og buss (og tog og båt der det er aktuelt) for strekningane mellom byane i Møre og Romsdal (og Trøndelag) er vist i figuren til høgre. Opplysningane er basert på tilgjengelege rutetabellar og Statens vegvesens ruteplanleggar VisVeg for bil. Bussen brukar i størrelsesorden 10-15 % lengre tid enn bilen, noko som m.a. skyldast stopp ved haldeplassar. Forskjellen i reisetid er størst mellom Kristiansund og Trondheim, noko som m.a. skyldast at bussen ikkje kjører snaraste veg. Mellom Kristiansund og Trondheim går det imidlertid hurtigbåt som kan konkurrere med bilen på reisetid.



#### 2.2.3 Fylkeskryssande busstrafikk:

Tabell 2-3: Fylkeskryssande busstrafikk

Strekning	Avgang/retning Ma-fr/lø/sø	Operatør	Merknad
Trondheim – Molde – Ålesund (Mørelinja)	3/2/3	Nettbuss Møre AS	+ 1 avg til Surnadal
Kristiansund – Oppdal (Togbuss)	4/2/3	Nettbuss Møre AS	
Molde – Åndalsnes – Oslo (Dag- og nattekspresen)	4/4/5	Veøy Buss AS	Korr Åndalsnes, 2 direkte til Oslo
Ålesund – Åndalsnes – Oslo (Dag- og nattekspresen)	3/2/3	Nettbuss Møre AS	Korr Åndalsnes, 2 direkte til Oslo
Ålesund/Hareid/Ørsta/Volda – Nordfjordeid – Oslo/Bergen (Møre-/Nordfjord/Fjord-ekspressen)	3/2/2	Fjord 1	Korr Oslo/ Bergen, 2 til Bergen 2 til Oslo
Hareid/Måløy – Oslo/Bergen (Møre-/Nordfjord/Fjord-ekspressen)	3/3/3	Fjord 1	Korr Oslo (1) Korr Bergen (2)

Langrutetilbodet har gjennom årelangt samarbeid mellom rutebilselskapa skapt reisehøve og finansieringshøve som gir eit økonomisk og kundeorientert tilbod. Samanslåing av lokale ruter på lengre strekkjer har skapt heilskapelege løysingar som kombinerar lokaltransport i distrikta og by-til-by-tilbod. Med høg komfort, konkurransedyktige reisetider og akseptable prisar, har desse tilboda kunne overleve også bedriftsøkonomisk. Tilbodet er svært rimeleg for samfunnet samanlikna med til dømes offentleg kjøp av togtenester i distrikta.

#### 2.2.4 Tog

På Åndalsnes er det fire avgangar per dag kvar veg til Dombås med korrespondanse til Dovrebana Oslo–Trondheim. Passasjertal frå åra før tyder på ein liten nedgang. Det er korresponderande buss mellom Åndalsnes, Ålesund og Molde.

Frå Kristiansund og Nordmøre er det bussamband med korrespondanse til Dovrebana på Oppdal. Bussen kjører over Tingvoll. Det er og korrespondanse på Ålvundeid/ Sunndalsøra for reisande til/ frå Rindal/ Surnadal.

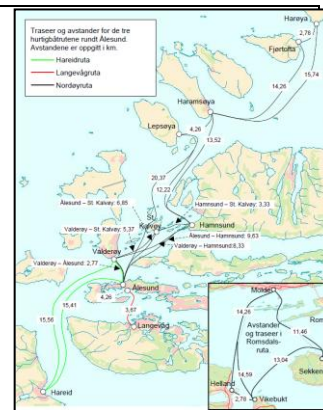


Foto: Leif J Olestad, NSB

### 2.2.5 Hurtigbåt

Hurtigbåt er ein ressurskrevjande transportform med høgt klimautslipp. Hurtigbåt er difor berre føretrekt der reisetidsreduksjonen er svært stor samanlikna med alternativ transport med bil, buss eller ferje, typisk stader med krevjande topografi med djupe fjordarmar eller øysamband. Dei viktigaste rutene er:

Samband	Avg/retning Ma-Fr/lø/sø	Opera- tør	Seter
Hareid – Valderøya – Ålesund ( <i>Hareidruta</i> )	15/9/10	TIDE	296/147
Langevåg – Ålesund ( <i>Langevågruta</i> )	21/8/0	TIDE	147
Ålesund – Valderøya – Nordøyane ( <i>Nordøyruta</i> )	6/2/4	TIDE	147
Molde – Helland – Vikebukta ( <i>Romsdalsruta</i> )	10/6/3	TIDE	147
Kristiansund – Trondheim ( <i>Kystekspresen</i> )	3/2/1	Fosen Namsos / Fjord 1	296

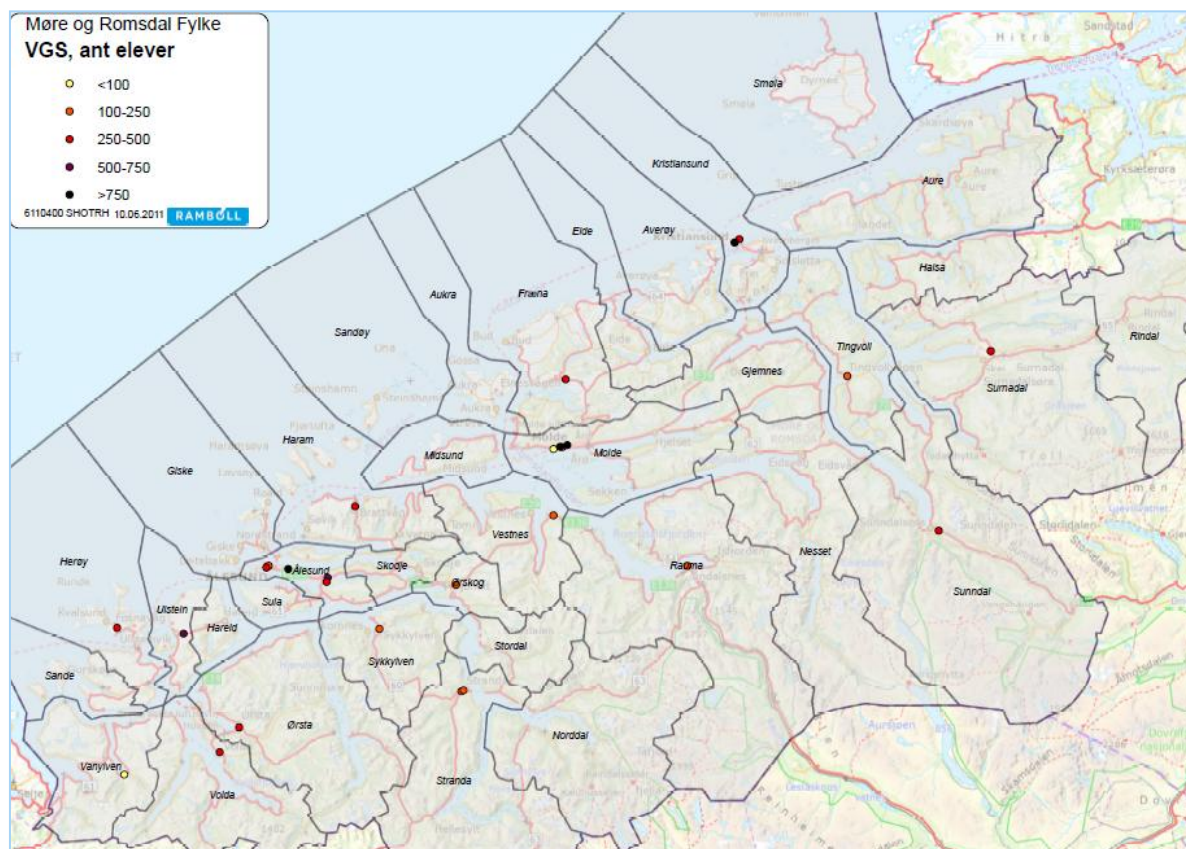


### 2.2.6 Skoletransport

Skoletransport utgjør ein stor del av grunnlaget for kollektivtransporten i fylket. Totalt finst det 227 grunnskolar med 34 000 plassar og 28 vidaregåande skolar med om lag 11 000 plassar. Skoletransporten er organisert på fleire ulike måtar:

- 1) Ordinært rutetilbod; elevar nyttar vanleg rutegåande transport. Vanlegast i byområde.
- 2) Integrert i ordinært rutetilbod; skole og rutetider er tilpassa kvarandre. Skjer som oftest på regionale ruter. Ofte er avgangane innstilt ved skolefri.
- 3) Opne skoleruter; tilpassa ruter som er opne for øvrige passasjerar. Mest vanleg i tynt busette område. Innstilt ved skolefri.
- 4) Drosje; anten som matetransport til buss, eller heilt fram til skolen.

Kartet under viser vidaregåande skolar i Møre og Romsdal.



### 2.2.7 Tilbringarteneste til/ frå flyplassar

Kristiansund lufthamn, Kvernberget, ligg syv kilometer frå sentrum, og betjente i 2010 om lag 347.000<sup>6</sup> passasjerar. Flyplassen trafikkerast av 66 daglege bussavgangar, mellom anna lokalrute 802. TIMEkspressen har tingsdrosje mellom flyplassen og Seivikakrysset. Enkelte regionale ruter, som mellom anna 901/902, betjener flyplassen direkte.

Molde lufthamn, Årø, ligg om lag seks kilometer frå sentrum, og betjente i 2010 om lag 392.000 passasjerar. Flyplassen trafikkerast av 86 daglege bussavgangar, mellom anna lokalrute 701 med 30 minuttars frekvens, TIMEkspressen/ Mørelinja, samt regionale ruter mot Fræna og Nesset.

Ålesund lufthamn, Vigra, ligg 18 kilometer frå sentrum, og betjente i 2010 om lag 833.000 passasjerar. Flyplassen trafikkerast av 64 daglege avgangar med flybuss (rute 660), som delvis matar til hurtigbåt på Valderøya og delvis kjører til sentrum.

Ørsta-Volda lufthamn, Hovden, ligg mellom Ørsta (fire kilometer) og Volda (sju kilometer), og betjente i 2010 om lag 98.000 passasjerar. Flyplassen har næraste busshaldeplass 500 meter unna (på E39), med 52 avgangar dagleg mellom Volda og Ørsta, deriblant TIMEkspressen. I 2008 opna Eiksundsambandet på Søre Sunnmøre, noko som gjorde at reisevegen til Ørsta Volda lufthamn Hovden blei kraftig redusert for mange kommunar i regionen. Da vegsambandet opna, vart befolkningsgrunnlaget til Hovden flyplass fordobla. Totalt betjente Ørsta-Volda lufthamn 75.587 passasjerar i 2008, ei auking på 24.000 passasjerar sidan opninga.

## 2.3 Tingingstransport

Det finst ei rekkje ulike måtar å organisere tingingstransport på. I dette avsnittet vil vi først kort skildre tingsordningar som allereie er etablert i Møre og Romsdal, før vi gir døme på tingsordningar som er etablert i andre fylkar.

### 2.3.1 Etablerte tingsordningar

Det er etablert tre tingsordningar i Møre og Romsdal fylkeskommune i dag. Under vert dei tre omtala kort.

<sup>6</sup> Avnino passasjerstatistikk sum rute-, offshore, og charter inkl. transfer og transit

### Trygt heim for ein 50-lapp

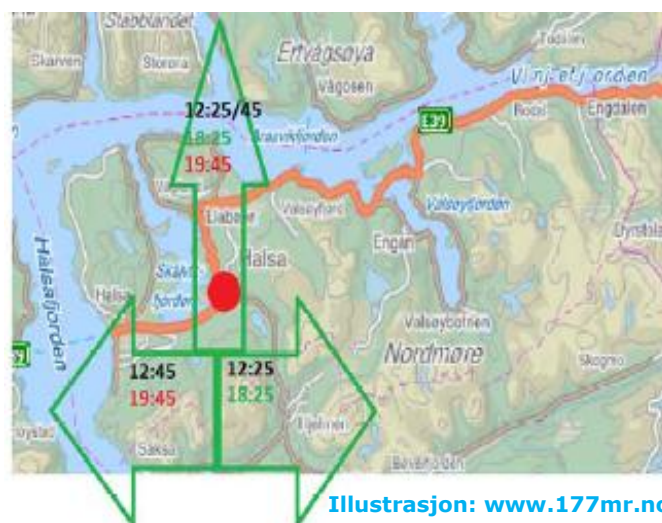
Trygt heim for ein 50-lapp er eit tingingstransporttilbod for unge under 25 år som gjer at ein kan reise heim på ein trygg måte på kvelds- og nattetid i helgane. Heimkøyring skjer med drosje som kjører etter bestemte ruter til fastsette tider, og kostar 50 kroner per person. Ordninga synest å fungere godt, og den vert tilrådd å oppretthalde. Samstundes er det rom for betringar.

### Haramsprosjektet

Haramsprosjektet er eit prosjekt som blei sett i gong i 2003. Målsetjinga var å utvikle eit best mogleg kollektivtransporttilbod i distriktet for dei som ikkje har tilgang på bil. Transporttilbodet var i utgangspunktet tenkt å gjelde ulike målgrupper, men er no i hovudsak for born og unge med fritidsaktivitetar på ettermiddags- og kveldstid. Evalueringa av prosjektet i 2007 synte at ein har nådd målgruppa born og unge, men i mindre grad eldre og andre. Produksjonen av transporttilbodet har vorte oppnådd til ein låg kostnad, ettersom ruta ikkje vert køyrd utan tingingar. Tilbodet blei vurdert som godt organisert og som å dekkje eit aktuelt behov.

### Halsaprojektet

I Halså kommune vart det starta opp eit tingingstilbod frå 1. mai 2011, betjent av drosjar, som korresponderar til og frå Mørelinja. Tingingstilbodet starta opp som eit tilbod til alle i kommunen som ynskja å nytte seg av buss-tilbod til dei større byane i fylket og vidare til Trondheim. Det er heller ikkje noko gjennomgåande bussline i kommunen, noko tiningordninga skal utbetre. Halså Taxi administrerar tilbodet, og har sett opp ei tilpassa kjørerute der brukarar må førehandsbestille transport dagen før reisetidspunkt. I tillegg til tingingdrosje måndag til fredag tilpassa Mørelinja, er det ekstraavgangar fredag kveld og søndag kveld, samt ein morgonbuss frå Fjærrelia/ Valsøybotn alle skoledagar, som korresponderar med buss til Kristiansund, Molde og Ålesund.



#### 2.3.2 Døme på tingingstransportordningar frå andre fylkar

Under vert det gitt ulike døme på tingingstransportordningar frå andre fylkar til inspirasjon i det vidare arbeidet med utvikling av denne type ordningar i Møre og Romsdal.

#### Eidsvoll/Hurdal, Akershus

Serviceliner blei erstatta av tingingstransport frå 1. januar 2011. TT-brukarar kan også nytte tilbodet. Vanleg takst og billett. Tingast på telefon innan kl. 12 dagen før. Mini-buss hentar på heimstaden og tek passasjerer til ynskt reisemål innanfor tinginglina sitt område. Området er skildra og synt i kart. Vert køyrd to gonger per veke på dagtid. To av rutene vert køyrd uansett (823/ 825), medan transport til/ frå heimen kan tingast.



### Lillehammer

Fem definerte område har tilbud om tingsbuss (B1 – B5) med 12 avgangar dagleg mellom klokka 07–23 på kvardagar og 07–16 på laurdagar. Tilbodet vert betjent av Lillehammer Taxi. Passasjeren kan ringe og tinge tur inntil ein time før avgang. Returreise vert bestilt i taxi. Reise inntil 10 kilometer kostar 28 kroner, inntil 15 kilometer kostar 40 kroner. Minstetakst er lik minstetakst for vaksen enkeltbillett på buss. Innlandskortet (el-bill) gjeld ikkje.



## 2.4 Knutepunkt og busshaldeplassar

Knutepunkt kan ha fleire siktemål:

- Trafikktryggleik (særleg ved skoletransport; unngå kryssing av veg)
- Byte av reisemiddel (buss, båt, tog, fly)
- Gi fleire reisehøve ved at det vert lagt til rette for at liner av ulike driftsartar (inkludert park and ride) kan korrespondere og danne eit nettverk saman
- Gi tilgjenge til spesielle kundegrupper (til dømes sjukehus og institusjonar)

For lokal tilknytning kan eit knutepunkt vere særskilt viktig, men for gjennomgåande liner kan knutepunkt av og til verte eit forseinkande element, særleg der det må køyrast omvegar for å nå desse. Auka reisetid medfører negativ utvikling i reisetidsforholdet mellom bil og buss, auka driftskostnader for lina og redusert komfort for passasjerane.

**Figur 5: Knutepunkt med ulike funksjonar, Moa og Dragsundet.**



*Moa trafikkterminal har flest bussrørslar i fylket. Eit endepunkt og systemstopp som krev større grad av tilrettelegging for dei reisande*

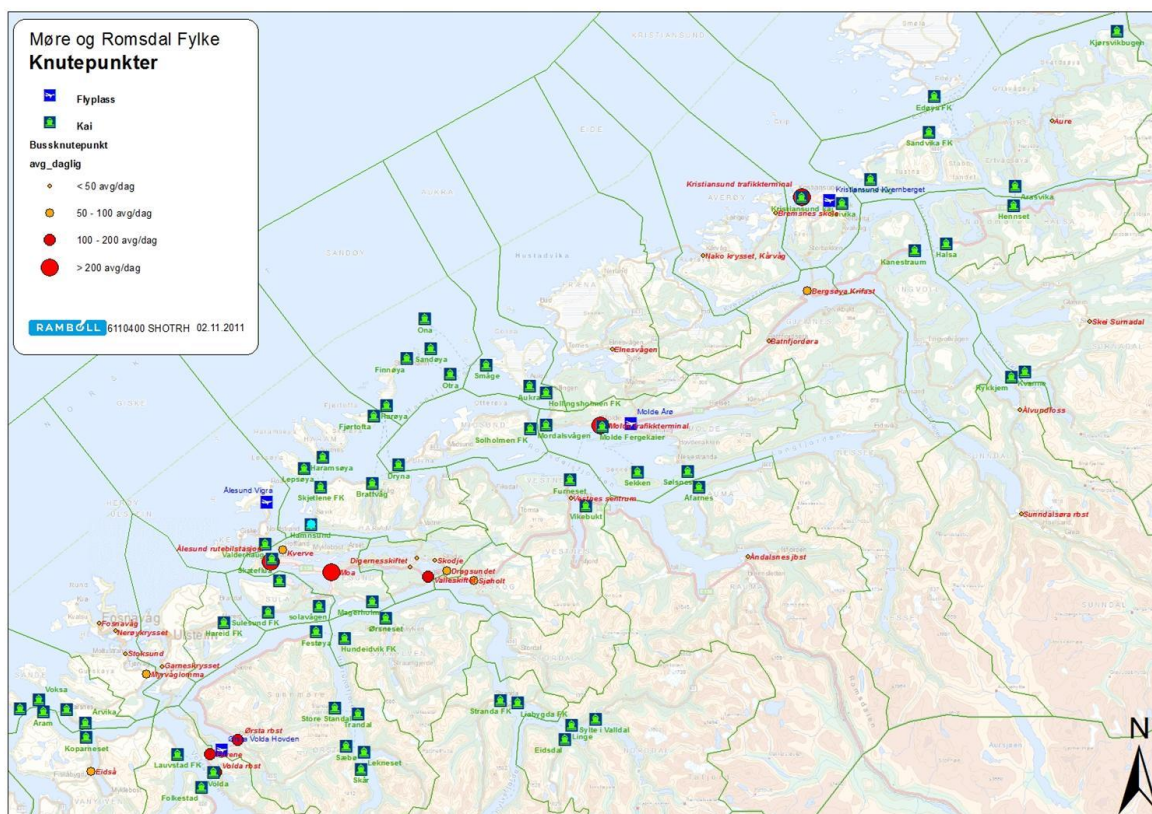
**Foto: Nina Hognestad**



*Dragsundet, mange avgangar, for det meste bussbyter som treng mindre grad av tilrettelegging for den reisande*

Kartet viser eit utval av dei største knutepunkta i fylket. For bussknutepunkt er talet på avgangar per dag lagt til grunn for ein rangering. Talet på reisande, ventetidar og spesielle lokale behov vil også spele inn som grunnlag for eventuelle prioriteringar i tilrettelegging.

Figur 6: Kart over knutepunkt



Knutepunkta er meint å gi fleire reisehøve og moglegheiter, noko dei i stor grad gjer i fylket. Terminaltettleiken er relativt tett mellom Sjøholt og Ålesund, med knutepunkta Sjøholt–Dragsundet–Valleskiftet–Digernesskiftet–Moa. Kvar av desse representerar samband mellom gjennomgåande linjer og lokale ruter. Faren er at fleire korrespondansepunkt forseinkar den gjennomgåande trafikken og gjer denne mindre attraktiv for dei reisande. Knutepunkt har ulik grad av tilrettelegging når det kjem til informasjon, møblering, ventefasilitetar og parkering. Under er det valt å dele dei opp hierarkisk basert på storleik:

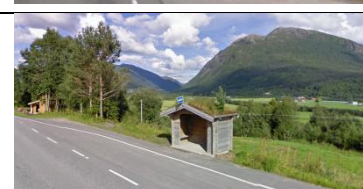
**Basis busstopp**, 512 – skilt og ruteinformasjonsoppslag. Til dømes stopp langs riks- og fylkesveggar utanfor tettbygde strok med eit relativt lågt trafikkgrunnlag og trafikktilbod (til dømes skoleruter). Utforma som lomme eller stopp langs veg/ ved vegkryss.

(Bilde: Google streetview, E39 Gjemnes)



**Haldeplass**, (i tillegg til basis busstopp) utstyrt med venteskur og benk. Til dømes i meir tettbygde strok langs riks- og fylkesveggar med ordinært rutetilbod. Utforma som lomme eller kantsteinsstopp.

(Bilde: Google streetview, Fv 670 Surnadal)



**Knutepunkt**, her finnast ofte elektroniske informasjonsskjermar og innandørs ventefasilitetar. Dei er plassert i forbindelse med vegskilje for byte av buss. Ofte utforma med egne oppstillingsplassar utanfor veg. Parker & Reis (P&R) tilbyr ofte frå slike knutepunkt. Til dømes Valleskiftet, Dragsundet, Sjøholt (bilette, foto: Rambøll), Bergsøya Krifast m.fl.

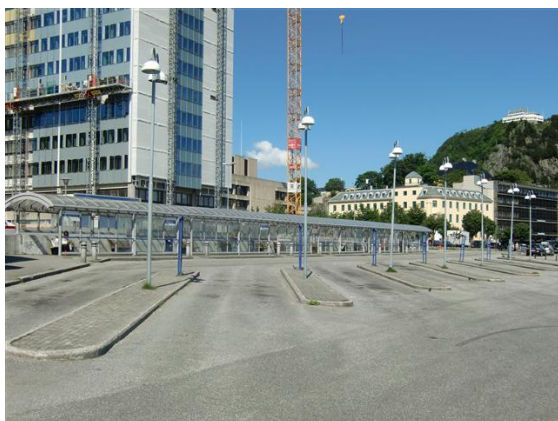




**Trafikkterminalar** er ofte plassert inne i byar og tettstader og trafikkerast av både lokale og regionale ruter. Tidlegare ofte omtala som rutebilstasjon. Dei kan i tillegg til knutepunkt ofte vere bemanna, ha pausefasilitetar for sjåførane og tilby ekstra tenester i form av førehandskjøpte billetter, kiosk etc. Til dømes Ørsta, Volda, Ålesund, Moa, Molde og Kristiansund Trafikkterminalar. *(Bilete frå Google Streetview)*



Byane i Møre og Romsdal har relativt store areal til trafikkterminalar i bysentrum. Der det er krav om høg arealutnytting i byane, kan kollektivtrafikken vere løysinga for å redusere parkeringsareala for bil. Store trafikkterminalar for buss kan også redusere arealutnyttinga og redusere marknadspotensialet for kollektivtrafikken.



*Ålesund sentrumsterminal. Stort areal for oppstilling av buss. Lamellterminal vert i mindre grad brukt som løysing i dag. Lamellterminal er utfordrande for universell utforming, gir lite plass til publikum og møblering, forutan at passasjerar må krysse kjørearealet.*

**Foto: Nina Hognestad**

## 2.5 Universell utforming

Miljøverndepartementet har utpeika Møre og Romsdal til pilotfylke for universell utforming. Hovudmålet for prosjektet er å skape merksemd og oppnå resultat i heile Møre og Romsdal – på tvers av fagområde og i alle kommunale, fylkeskommunale og statlege verksemdar.

Det er ei politisk føring at ingen skal vere diskriminert frå å delta i samfunnet og kunne reise med offentleg transport. Status på kjørety i fylket er at så godt som alle bybussar no har lågentré med rullestolplattform. TIMEkspressbussar har heisar. Framdrift for øvrig vognpark er knytte til kjøretyforskrifter.

## 2.6 Ruteinformasjon

Under omtaler vi dagens ulike kjelder til ruteinformasjon.

### 2.6.1 Internett

177.no for Møre og Romsdal inneheld reisepanleggjar og lenker til trykt tabellinformasjon. Kartmodulen er ikkje utvikla og manglar informasjon om haldeplassar.

### 2.6.2 Stoppestader

Stoppestadstabellar gir i stor grad same informasjon som rutehefteinformasjonen. Avgangstid vert ofte presentert frå starthaldeplass utan at reisetida til gjeldande haldeplass er oppgitt. Stoppestadinformasjonen er òg ofte mangelfull når det gjeld kart og stiliserte ruteforløp.



*Nokre knutepunkt har installert skjermar, som her på Bergsøya. Men dette er til lita hjelp, all den tid skjermen ikkje viser noko informasjon. Når det heller ikkje er trykt informasjon tilgjengeleg, synest tilbodet som svært dårleg. Haldeplassane er i liten grad marknadsføringsarena for nye kollektivbrukarar.*

**Foto: Rambøll**

### 2.6.3 Rutehefter

Informasjonen i rutehefta er enkel; i stor grad viser dei berre eit utval stoppestadar med passeringstider. Det vert ikkje presentert noko stoppestadsliste for mellomliggande stoppestader. For byrutene i Ålesund og Molde, finst det trasékart i stilisert form. For regionale ruter finst det kart for enkelte ruter basert på operatørar sine kart. Takstinformasjon er tilgjengeleg. Layout er etter operatørane sine malar, og varierer mellom ruteområda. Korrespondanseopplysningar er oppgitt. Nokre ruter er presentert som "fiktive ruter", der delstrekningar frå andre ruter vert slått saman og vist som nye reisemoglegheiter. Her er praksisen noko ulik mellom dei ulike ruteområda.

## 2.7 Elektronisk billettering

23. februar 2010 starta prøvedrifta med nytt billetteringsutstyr. Det er meininga at nytt billetteringssystem skal vere i drift over heile fylket i løpet av 2011. I samband med nytt billetteringsystem skal det skiftast frå kilometertakst til sonetakst. Fylket har eit eige kollektivkort som kan kjøpast på nett, hentast på salskontor eller sendast i posten. Det er fleire produkt tilgjengeleg:

- Månadskort (periodebillett, personleg, ubegrensa tal på reiser innanfor periode og sonar)
- Miljøkort (variant av månadskort med lågare pris for enkelte område)
- Ungdomskort (ubegrensa tal på reiser innan heile fylket, personleg, periode bestemmes av bruker)
- Flerreise (kun hurtigbåt, fast strekning, tilnærma lik klippekort)
- Verdikort (upersonleg, kontantkort, billettpris ved reise trekkast frå kontoen)

## 2.8 Kundeoppfølging

Dersom Møre og Romsdal fylkeskommune skal lukkast med å utvikle eit kollektivtilbod tilpassa kundane, er det viktig å ha kunnskap om korleis kundane oppfattar det noverande tilbodet.

For å undersøkje dette, blei det gjennomført ei kundeundersøking både gjennom oppsøkande verksemd og gjennom eit elektronisk spørjeskjema lagd ut på Trafikanten si heimeside for Møre og Romsdal ([www.mr177.no](http://www.mr177.no)). Både undersøkinga og resultatata vert kort skildra i boksen under. Ein grundigare gjennomgang av resultatata frå kundeundersøkinga vert presentert i del 2.

Funna frå kundeundersøkinga kan verte oppsummert under fylgjande hovudpunkt:

- Generelt sett synast respondentane å vere tilfreds med både kollektivtilbod og pris
- Respondentane uttrykkjer at dei ynskjer fleire avgangar på kveldstid og i helgar
- Respondentane uttrykkjer at dei ynskjer fleire tilbod på ei rekkje enkeltstrekningar
- Ein relativt stor del av kundane som oppgir at dei reiser kollektivt fem gongar eller meir per veke, oppgir at dei nyttar enkeltbillett – dette kan tyde på at tilbydde rabattkort bør tilpassast betre etter kundane sine behov, både prismsig og i forhold til kor enkelt det er å nytte seg av dei rabatterte korta
- Kundane er generelt sett relativt nøgde med tilgangen på informasjon om rute-tider og endringar i desse, men informasjonen kan verte betre:
  - Det vert meldt ifrå om tilfeller der informasjonen ikkje er oppdatert - dette gjeld både på nettstader, informasjonstavler på kollektivknute-punkt og oppslåtte rutetabellar på kollektivstopp
  - Det vert meldt ifrå om fleire tilfeller der informasjonstavler på kollektiv-knutepunkt er ute av drift
  - Det vert meldt ifrå om fleire tilfeller der det ikkje finst oppslåtte ruteta-bellar på busstopp
- Enkelte plassar i fylket manglar ruteinformasjon på haldeplass, og skjermar er svarte - dette skapar uvisse hjå kollektivtrafikanten og potensielle biltrafikkan-tar (som passerar) som ynskjer å nytte kollektivtrafikktilbodet

### 3. SITUASJONEN I DAG - KONTRAKTAR

Møre og Romsdal fylkeskommune har valt å gjere det slik at busstenestene i framtida skal kjøpast inn gjennom bruttokontraktar. Oppstart av fyrste oppdrag med bruttokontrakt er 1. januar 2012 for Ålesund og Giske og 1. januar 2013 for Sula. Då bruttokontraktane per i dag ikkje er sette ut i livet, har Møre og Romsdal fylkeskommune førebels ingen erfaringar med denne type kontraktar. For å kunne gi anbefalingar om eventuelle framtidige endringar i kontraktar, har vi intervjuet fleire operatørar om deira syn på utfordringar i dagens kontraktar.

Tabellen under viser oversikt over noverande kontraktspart, kor mange rutekilometer dei ulike kontraktane er på, geografisk kontraktssområde, kontraktperiode og kontraktform.

**Tabell 3-1: Oversikt noverande kontrakter buss**

Bussoperatør	Rutekm	Geografisk område	Kontraktperiode	Kontraktform
Atlantic Auto	710.386	Fræna kommune	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt
Aukra Auto	187.796	Aukra kommune	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt
Eide Auto	164.642	Eide kommune	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt
Fjord1 Buss Møre	5.006.151	Sunnmøre, Mid-sund/ Sandøy	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt
Sula Rutelag	363.574	Sula kommune	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt, overgang til bruttokontrakt 1. januar 2013
Sekken Næringspark	45.000	Sekken i Molde (øy)	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt
Veøy Buss	1.009.487	Rauma/ Vestnes/ Molde	Ut 2012	Forhandla nettokontrakt
Nettbuss Møre	9.541.891	Nordmøre/ Romsdal/ Ålesund/ Giske	Ut 2011/ 2012	Forhandla nettokontrakt, overgang bruttokontrakt 1. januar 2012 for Ålesund og Giske

**Tabell 3-2: Oversikt noverande kontraktar ferje og hurtigbåt**

Ferjeselskap	Hurtigbåtselskap
Fjord1MRF	Tide Sjø AS
Tide Sjø AS	Kystekspresen
Torghatten	

I noverande kontraktar, samt i kontrakten som er anbudsutsett med oppstart frå 1/1-2012, vert det justert for endringar i drivstoffprisar, lønsutvikling i samferdslesektoren og den generelle konsumprisindeksen.

Tilbakemeldingar gitt i intervjuet gjennomført med representantar frå operatørane, viser at dei noverande kontraktane berre justerer kilometerprisen ein gong i året, noko dei meiner er for få gonger. I dei nye kontraktane som er inngått for Ålesund, Giske og Sula, er prisjusteringane endra i tråd med operatørane sine ynskje. Kilometerprisane vert i disse kontraktane endra to gonger i året. Justeringane vert her også basert på månadlege målingar av endringar i dei tre indeksane.

Tilbakemeldingar frå intervjuet tyder også på at operatørane meiner avtalt dieselforbruk ligg noko lågt i utgangspunktet. I dag er det ingen skilnad på kjøring i byområdar og distrikt, noko operatørane ynskjer då dette kan verke inn på bruk av drivstoff.

## 4. UTVIKLINGSTREKK I AKTUELLE KUNDEGRUPPER

For å kunne planlegge kollektivtilbodet og strukturen på denne, bør utviklinga i folketals- og busetnadsmønster takast omsyn til. For å syne utviklingstrekk i aktuelle kundegrupper, har vi sett på prognosert folketal i alle kommunane i Møre og Romsdal - frå dagens folketal til prognosert folketal i 2030. Middels nasjonal framskriving frå Statistisk sentralbyrå (SSB)<sup>7</sup> er nytta.

Kommune	År 2011	Endring 2011-2030	Kommune	År 2011	Endring 2011-2030
	-				
Molde	25 089	4 954	Haram	8 857	1 141
Ålesund	43 670	12 457	Vestnes	6 504	492
Kristiansund	23 570	6 030	Rauma	7 400	481
Vanylven	3 417	-307	Neset	2 988	-50
Sande	2 625	405	Midsund	1 968	256
Herøy	8 533	1 099	Sandøy	1 332	348
Ulstein	7 751	4 042	Aukra	3 249	665
Hareid	4 932	1 451	Fræna	9 324	1 534
Volda	8 655	1 750	Eide	3 438	492
Ørsta	10 373	1 073	Averøy	5 520	737
Ørskog	2 120	265	Gjemnes	2 582	-112
Norddal	1 761	-46	Tingvoll	3 065	-
Stranda	4 575	516	Sunnadal	7 267	569
Stordal	1 022	132	Surnadal	5 949	137
Sykkylven	7 662	974	Rindal	2 061	149
Skodje	4 079	1 891	Halsa	1 661	4
Sula	8 096	2 619	Smøla	2 137	-50
Giske	7 149	2 189	Aure	3 523	95
<b>Tabell 4-1: Framskrivning endring i folketal totalt for heile fylket</b>					
<b>Totalt for Møre og Romsdal</b>				<b>253 904</b>	<b>48 382</b>

### 4.1 Utvikling i folketal totalt

Tabellen syner endringa i totalt folketal for dei enkelte kommunane frå 2011 til 2030. Dei fleste kommunane aukar i folketal, men fem kommunar har ei framskriven reduksjon i folketallet.

Auka folketal tilseier eit auka kundegrundlag for kollektivtransport tilbodet i fylket. Spesielt i dei større og meir folkerike kommunane, vil ei

auke i folketalsgrunnlaget gi eit auka kundegrundlag. Som vist i avsnitt 2.1, gjennomfører til dømes innbyggjarane i Ålesund fleire reiser med buss per døgn enn snittet i fylket.

### 4.2 Utvikling i folketal i aldersgruppa 6 til 15 år

Kommune	År 2011	Endring 2011-2030	Kommune	År 2011	Endring 2011-2030
Molde	3 159	598	Haram	1 167	43
Ålesund	5 493	1 742	Vestnes	827	18
Kristiansund	2 845	830	Rauma	929	-7
Vanylven	439	-123	Neset	380	-33
Sande	333	-23	Midsund	296	-25
Herøy	1 187	53	Sandøy	169	59
Ulstein	1 135	335	Aukra	442	-
Hareid	655	177	Fræna	1 251	147
Volda	1 160	299	Eide	494	19
Ørsta	1 337	136	Averøy	706	30
Ørskog	275	34	Gjemnes	330	-72
Norddal	255	-32	Tingvoll	361	-38
Stranda	603	60	Sunnadal	896	-10
Stordal	157	-17	Surnadal	816	-84
Sykkylven	1 060	-5	Rindal	296	-4
Skodje	583	284	Halsa	186	13
Sula	1 142	390	Smøla	235	-15
Giske	1 092	181	Aure	433	-28
<b>Tabell 4-2: Framskrivning endring i folketal i aldersgruppa 6-15 år</b>					
<b>Totalt for Møre og Romsdal</b>				<b>33 124</b>	<b>5 006</b>

Tabellen syner endringa i folketal i aldersgruppa seks til 15 år frå 2011 til 2030 for dei enkelte kommunane.

Born i aldersgruppa seks til 15 år har i kvardagen hovudsakleg behov for skyss til skole og fritidsaktivitetar, noko som bør takast omsyn til i planlegginga av kollektivtilbodet. I helgar har denne aldersgruppa hovudsakleg behov for transport knytte til handel, treffe vener og delta i ulike arrangement på kveldstid.

<sup>7</sup> SSB, Tabell 08825, Framskrevet folkemengde, etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K), Middels nasjonal vekst

Trafikktryggleik er også knytte til sistnemnte, då kollektivordningar til dømes kan bidra til å redusere køyring i rusa tilstand.

Utfordringane knytte til kollektivtilbod for denne folketalsgruppa kan oppsummerast som følgjer:

- Reduksjon i folketal for denne aldersgruppa kan medføre reduksjon i behov for skoleskyss, men kan også verke motsett ved at skolar vert lagt ned og at det dermed er fleire elevar som har rett til skoleskyss
- Reduksjon i folketal i aldersgruppa medfører lågare kundegrunnlag, men behov for større grad av tilpassing av kollektivtilbodet gjennom tingingsordningar

### 4.3 Utvikling i folketal i aldersgruppa 16-19 år

Tabellen syner endringa i folketal i aldersgruppa 16 til 19 år frå 2011 til 2030 for dei enkelte kommunane.

Kommune	År 2011	Endring 2011-2030	Kommune	År 2011	Endring 2011-2030
Molde	1 384	18	Haram	486	-14
Ålesund	2 303	353	Vestnes	415	-100
Kristiansund	1 250	136	Rauma	408	-43
Vanylven	192	-58	Nesset	195	-74
Sande	140	-7	Midsund	101	17
Herøy	457	33	Sandøy	62	26
Ulstein	434	101	Aukra	168	28
Hareid	288	38	Fræna	543	-22
Volda	545	-10	Eide	201	14
Ørsta	564	23	Averøy	311	-6
Ørskog	106	12	Gjemnes	139	-35
Norddal	95	-4	Tingvoll	171	-36
Stranda	257	-23	Sunnadal	401	-50
Stordal	37	13	Sumnadal	350	-68
Sykkylven	422	9	Rindal	116	-14
Skodje	239	93	Halsa	74	10
Sula	428	167	Smøla	108	-11
Giske	385	96	Aure	185	-21
<b>Totalt i Møre og Romsdal</b>				<b>13 960</b>	<b>591</b>

Tabell 4-3: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 16-19 år

Denne aldersgruppa er valt då det er denne aldersgruppa som har behov for skoleskyss til vidaregåande skole.

Også for denne gruppa er det hovudsakleg dei same transportbehova som for aldersgruppa seks til 15 år, men aktivitetsnivået og transportbehovet er større, spesielt med tanke på at det er færre vidaregåande skolar, noko som gir lengre reiseveg og fleire som har rett på skoleskyss. Denne gruppa har òg mest sann-

synleg eit større behov for transport til kveldsaktivitetar i helgar. Samstundes vil også delar av denne aldersgruppa ha sertifikat, og dermed vert behovet for kollektivtransport redusert.

Utfordringar knytt til denne aldersgruppa med tanke på kollektivløysingar, kan verte oppsummert som følgjer:

- Fritt skoleval for elevar på vidaregåande skole, samt utvida skoledag (tilfeller der ein skole har timar som startar frå 07.30 og timar som sluttar 16.00, eller og ettermiddags-/kveldsundervisning på enkelte skoler), gjer det vanskeleg å legge til rette for effektiv skoleskyss
- Reduksjon i folketallet for denne aldersgruppa kan medføre lågare behov for skoleskyss, men samstundes, grunna fritt skoleval, gjere det vanskelegare å finne gode kollektivløysingar for alle elevar i vidaregåande skole
- Reduksjon i folketallet vil også for denne aldersgruppa medføre behov for større grad av tingingstransport for å kunne gi eit kollektivtilbod, samt bidra til trafikktryggleik gjennom å redusere køyring i rusa tilstand

#### 4.4 Utvikling i folketal i aldersgruppa 20-66 år

Kommune	År 2011	Endring 2011-2030	Kommune	År 2011	Endring 2011-2030
Molde	15 425	1 476	Haram	5 212	364
Ålesund	27 078	5 598	Vestnes	3 897	-126
Kristiansund	14 662	2 149	Rauma	4 317	7
Vanlyven	1 987	-387	Neset	1 732	-196
Sande	1 531	279	Midsund	1 082	158
Herøy	5 063	179	Sandøy	760	166
Ulstein	4 692	2 668	Aukra	1 866	326
Hareid	2 937	751	Fræna	5 623	358
Volda	5 057	591	Eide	2 004	178
Ørsta	6 081	147	Averøy	3 275	136
Ørskog	1 293	-32	Gjemnes	1 540	-229
Norddal	968	-112	Tingvoll	1 768	-88
Stranda	2 610	166	Sunnadal	4 348	-22
Stordal	583	51	Surnadal	3 435	-270
Sykkylven	4 567	239	Rindal	1 120	77
Skodje	2 459	914	Halsa	964	-147
Sula	4 753	1 230	Smøla	1 240	-161
Giske	4 165	1 127	Aure	2 079	-168
<b>Totalt i Møre og Romsdal</b>				<b>152 173</b>	<b>17 397</b>

Tabell 4-4: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 20-66 år

kollektivtilbudet vurderast som eit alternativ til bil. Forsking viser at reisetid er den variabelen som betyr mest i vurdering av transportmiddel, og fokus på reisetid vil slik sett vere viktig i utvikling av kollektivtilbudet med tanke på denne kundegruppa. Som tabellen syner, er det høgast potensial i og rundt dei tre byane Molde, Ålesund og Kristiansund då folketalet er klart høgast her.

#### 4.5 Utvikling i folketal i aldersgruppa 67 år og over

Tabellen viser endringane i folketalet frå 2011-2030 i aldersgruppa 67 år og eldre. Denne aldersgruppa er valt då det er denne aldersgruppa som er mest aktuell for ulike typar tingingstransport og TT-ordninga.

Kommune	År 2011	Endring 2011-2030	Kommune	År 2011	Endring 2011-2030
Molde	3 456	2 478	Haram	1 388	653
Ålesund	5 473	3 972	Vestnes	939	662
Kristiansund	3 183	2 550	Rauma	1 282	491
Vanlyven	639	256	Neset	518	214
Sande	475	149	Midsund	350	83
Herøy	1 228	775	Sandøy	243	62
Ulstein	879	704	Aukra	501	216
Hareid	679	431	Fræna	1 201	961
Volda	1 270	657	Eide	448	282
Ørsta	1 603	694	Averøy	828	568
Ørskog	308	222	Gjemnes	396	257
Norddal	324	88	Tingvoll	585	173
Stranda	819	205	Sunnadal	1 201	584
Stordal	166	71	Surnadal	1 008	522
Sykkylven	1 040	685	Rindal	418	47
Skodje	433	461	Halsa	337	136
Sula	1 058	644	Smøla	429	142
Giske	891	637	Aure	630	286
<b>Totalt i Møre og Romsdal</b>				<b>36 626</b>	<b>22 018</b>

Tabell 4-5: Framskriving endring i folketal i aldersgruppa 67 år og over

Tabellen viser endringane i folketalet frå 2011-2030 i aldersgruppa 20-66 år. Denne gruppa er hovudmålgruppa når det gjeld å erstatte bilbruk til jobb med kollektivbruk. Dette er óg den klart størst gruppa, og slik sett vil endringar i denne gruppas reisevaner potensielt gi store utslag på bruk av kollektivtilbudet.

For å lukkast med å rekruttere stadig fleire av denne gruppa til å bruke kollektivtilbudet, må

Som vi ser av tabellen, er det ei auke i framskriven folketal i alderen 67 år og over i absolutt alle kommunar i Møre og Romsdal.

Når det gjeld eldre sine reisebehov, er desse i hovudsak knytte til innkjøpsreiser og besøk til øvrige tenester, som legekantor og andre offentlege kontor, noko både kundeundersøkinga syner (sjå del 2), samt nyare forskning på området.

Nyare forskning viser at øvrige trekk ved eldre sine reisevanar, som vil påverke denne kundegruppa sitt behov for kollektivtilbod, mellom anna er<sup>8</sup>:

- Stadig fleire eldre har førarkort – spesielt andel eldre kvinner med førarkort har auka og vil auke betydeleg dei næraste åra. Funn viser at ei betydeleg auke i eldre sin bilbruk fell saman med ein reduksjon i bruk av kollektivtransport.
- Eldre som mistar førarkortet av medisinsk årsak har ofte behov for tilrettelagt transport heller enn ordinær kollektivtransport, og behovet for TT-teneste og/ eller eit tilrettelagt kollektivtilbod, som tingingstransport, vil difor auke for denne gruppa.
- Endring i bumønster, der eldre i stadig større grad flyttar til nabolag med grunnleggande fasilitetar, som offentleg tenestekontor, legekontor og butikkar i umiddelbar nærleik, bidrar til å redusere transportbehovet for denne gruppa. Denne tendensen kan gjere det vanskelegare å samordne transportbehova for eldre som bur i mindre sentrale strok, og igjen forsterke behovet for tilpassa transport for desse.
- Funn indikerer at bilbruk kan erstattast med offentleg transport dersom tilbodet er tilpassa dei eldre sine reisebehov.

Planleggingsmessig kan utfordringane knytte til kollektivtilbod i distrikta synast som dei største. I desse områda er det eit lågt kundegrunnlag, noko som gjer det utfordrande å gi eit tilstrekkeleg godt kollektivtilbod til dei kundegruppene som faktisk har behov. Samstundes vil vi understreke at potensialet for bruk av kollektivtransport er størst i dei områda med tettast folketal, og utvikling av kollektivtilbodet i desse områda bør ha høg prioritering.

---

<sup>8</sup> Uteng, Tanu Priya (2011): Paper 4, Travel behaviour of the elderly, A comparison between case cities from the developed, transitional and developing economies of Norway, China and India, og Paper 12, Active aging and the issue of elderly 'daily mobility': Insights from Norway.



## 5. ØKONOMISKE RAMMER OG FINANSIERING

### 5.1 Takstpolitikk og bruttokontraktar

**Nettokontraktar:** Operatøren beheld alle passasjerinntekter og har inntektsrisiko

**Bruttokontraktar:** Operatøren overlet alle inntektene frå billett-salet til oppdragsgivar, og oppdragsgivar har all inntektsrisiko

Møre og Romsdal fylkeskommune har vedteke å innføre anbudsutsette bruttokontraktar for alle nye kontrakt-sinngåingar.

Ved bruttokontraktar tilfell inntektene frå billettsal og kommunal skolekøyering fylkeskommunen. Operatøren er ansvarleg for å levere dei rutene som er definert i kontrakt, og fokuset til operatøren ligg på å gjere dette kostnadseffektivt.

Ulike forhold ved bruttokontraktar gir både moglegheiter og utfordringar fylkeskommunen må ta omsyn til i framtida.

For å gjennomføre gode anbuds konkurransar, er det viktig at alle potensielle tilbodarar har lik informasjon. Ved inngåing av bruttokontraktar, vil informasjonsbehovet i hovudsak omfatte krav til leveransen. Ved inngåing av nettokontraktar har tilbodarane òg behov for informasjon om passasjertal og –inntekter. Då fylkeskommunen ikkje har sistnemnte tal, er valet av bruttokontraktar rett med tanke på å gjennomføre ei god anbuds konkurranse med lik tilgang på informasjon.

For å sikre at operatøren med bruttokontrakt arbeidar for eit best mogleg sluttprodukt for kunden, må det stillast klare krav til kva som krevjast av kvalitet, med tilhøyrande positive og/ eller negative insentiv:

- Negative insentiv, som bøter, må sjåast i samanheng med positive insentiv – dersom til dømes risikoen for bøter er større enn sjansen for å oppnå ei belønning, vil operatøren truleg styre si åtferd for å unngå bøter.
- Positive insentiv bør baserast på objektive mål som kan påverkast av operatøren – om ikkje vil ynskja effektar av dei positive insentiva sannsynlegvis ikkje nås.

Med bruttokontraktar overtek fylkeskommunen oppgåver som tidligare har vore løyst av operatørane. Dette gir trong til auka bemanning, men og sjanse til målretta arbeid innanfor område som ruteplanlegging, samordning av tilbod, heilskapleg syn på takstfastsetting og marknadsføring.

Nokre fylkar har valt å etablere administrasjonsselskap for å ta hand om desse oppgåvene. Av grunnar som vert trekte fram for å etablere eit administrasjonsselskap, er mellom anna det å skilje innkjøps- og forvaltningsoppgåver. Vidare argumenterar fleire med at eit separat administrasjonsselskap enklare kan ta forretningsmessige avgjersler, då ein på ein klarare måte gjer synleg inntekts- og kostnadssida gjennom eit separat rekneskap. På den andre sida kan etablering av eit administrasjonsselskap auke distansen til den politiske styringa, og dermed ta avgjersler som kan vere optimale for administrasjonsselskapet, men ikkje for fylkeskommunen sett under eitt. Ein tredje modell som kan nemnast, er ein samhandlingsmodell, der ein opprettar formelle samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunane, og der kommunane får større medråderett enn tilfellet er i dag. Fordelane med ein slik modell er at han bidreg til å gjere tydeleg kommunane sitt ansvar med tanke på organisering av skoleskyss, tingingsordningar og liknande.

Ei utfordring knytt til noverande nettokontraktar med årlege forhandlingar, er at endringar i billettprisar verkar inn på operatørane sine inntekter. Kvar prisendring fører slik sett til langvarige forhandlingar. Med innføring av bruttokontraktar, vil ikkje operatørane si inntekt verte påverka av takstendringar. Slik vil det verte enklare for fylkeskommunen å tilpasse takstane til faktisk etterspurnad, samt at man ikkje lenger må bruke ressursar på nemnte krevjande forhandlingar med operatørane.

I dag er det dei ulike operatørane som sit med statistikk over passasjertal og billettinntekter. Ved innføring av bruttokontraktar, vil fylkeskommunen få denne oversikta. Fylkeskommunen er og i gong med å innføre eit nytt elektronisk billetteringssystem der fylkeskommunen er eigar av systemet, og dermed vil fylkeskommunen "eige" all informasjon – uavhengig av kontraktform. Sys-

temet er planlagt innført over heile fylket i løpet av året, og fylkeskommunen vil slik sett starte opparbeidinga av eit godt statistikkgrunnlag allereie i år. Ei slik oversikt vil vere essensiell for å kunne setje optimale prisar basert på etterspurnad. Dette gir òg fylkeskommunen høve til heilskapstenking kring prissetjing og marknadsføring.

Kundeundersøkinga viser at oppimot halvparten av dei hyppigast reisande (dei som reiser fem gonger eller meir i veka) nyttar enkeltbillett, noko som tyder på at rabatterte månadskort kan vere dyre og/ eller vanskelege å nytte. Ved innføring av bruttokontraktar, kan fylkeskommunen enklare innføre eit meir standardisert takstsystem og rabattkortsystem, noe som er under innføring gjennom nemnte sonetakstsystemet og elektronisk billettering.

Tilbakemeldingar frå intervju med representantar frå operatørar og fylkeskommunen viser at det i dag ikkje er utarbeida ein heilskapeleg marknadsstrategi der ein inkluderer all naudsynt informasjon til kundane, slik som likt utforma rutetabellar, overgangsmoglegheiter, felles merkevare og liknande. Med bruttokontraktar vil ein og enklare kunne tenke heilskap innan desse områda.

## 5.2 Samordning av transporttilbod

Eit godt kollektivtilbod inkluderer ikkje berre ordinært rutetilbod med buss, båt og tog, men også ordinær drosjeverksemd, ulike typar tingingstransport, samt ulike typar offentleg betalt transport, som skoleskyss, pasienttransport og TT-tenesta.

I dette avsnittet vil vi skildre utfordringar knytte til dei ulike kollektivtilboda. Statlege støtteordningar kan bidra til å styrke tilbodet, og vi vil difor til slutt i avsnittet skildre ulike aktuelle støtteordningar som kan vere aktuelle for Møre og Romsdal fylkeskommune.

**5.2.1 Drosjenæringa**  
Eit godt drosjetilbod er viktig for å komplettere kollektivtilbodet. Drosjenæringa er samstundes ei sterkt regulert næring med behovsprøving, løyvetil- deling, fastsetting av maksimalprisar og kjø- re- og driveplikt. Desse reguleringane har med- verka til å sikre eit dro- sjetilbod i heile landet, men medverkar også til



Foto: Erlend Aas

å skape utfordringar for næringa. Nyare endringar i mellom anna ansvar for innkjøp av offentleg transport, medverkar også til utfordringar knytte til næringa. Under har vi oppsummert hovudutfordringane som kan ha innverknad på drosjetilbodet i Møre og Romsdal fylkeskommune:

- Fragmentert ansvarsdeling kan gi suboptimalisering og avgjersler som ikkje gir eit optimalt tilbod samla sett:
  - Samferdsledepartementet forvaltar gjeldande lov og forskrifter
  - Konkurransetilsynet fastset maksimalprisar og skal sikre at anbod fylgjer konkurranse- lovgivinga
  - Fylkeskommunen forvaltar løyver, men er samstundes bestillar av drosjetenester gjennom mellom anna TT-ordninga, skoleskyssordninga og andre tingingstransport- ordningar
  - Helseføretaka kjøper pasienttransport
  - Kommunane både kjøper inn transporttenester, og har eigne bilar som vert brukte til dømes til transport av brukarar på sjukeheim, dagheim, og liknande
- Offentleg betalt transport er hovudinntektsgrunnlaget til drosjeløyveharane i distrikta – ved bortfall av desse inntektene vil det ikkje vere råd å oppretthalde eit tilbod i distrikta

### 5.2.2 Skoleskyss

Kostnadane til skoleskyss har generelt sett auka vesentleg meir enn prisstiginga dei siste ti åra.



Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune

Dagens hovudutfordringar knytte til utforminga av skoleskysstilbodet og tilhørande kostnader er hovudsakeleg knytte til:

- Det delte ansvaret med ein betalar for totalordninga (fylkeskommunen), ein lokal operatør (busselskapet) og ein betalar (kommunen) som betaler same pris per elev, uansett korleis skyssen er organisert. Dette fører til mindre kostnadseffektivisering enn ynskjeleg.
- Planlegging av skoleskyss er ofte driftsoptimalisert i staden for kostnadsoptimalisert.
- Det tas som regel ikkje omsyn til totalauka i transportkostnadar ved vurderingar av om ein skole skal leggjast ned eller ikkje – berre den delen kommunen betaler for tas omsyn til. Nedleggingar fører til auka transportbehov som fylkeskommunen ikkje får fullt ut dekt gjennom betaling frå kommunen.
- Kommunen/ vidaregåande skole skal oppfylle retten til reisefølge og tilsyn for førskolebarn, grunnskoleelevar og vaksne. Fylkeskommunen er ansvarleg for skyssrett i tilfella der vegen til haldeplass er særleg trafikkfarleg eller vanskeleg og der elevar grunna sjukdom eller funksjonshemming ikkje kan nytte kollektivtransport. Det gjerast enkeltvedtak for kvar elev om tilpassa skoleskyss. Fleire elevar, som med reisefølge kunne nytta kollektivtransport, har vedtak på rett til tilpassa skoleskyss. Bruk av tilpassa skoleskyss har óg auka kraftig dei siste seks-sju årane.
- Fritt skoleval for elevar i vidaregåande skole medfører at fleire elevar har rett på skoleskyss. Utvida start- og sluttider forsterkar utfordringa med å tilby eit effektivt skoletransporttilbod. (Se og avsnitt 4.3 for utdjujing av desse utfordringane.)
- Elevar som går på privatskoler er aukande. Då elevane kjem frå ulike område, gjer dette det vanskeleg å samordne skoleskyss for desse elevane. Det må nemnast at skoleskyss til denne gruppa i hovudsak tilbyast gjennom ordinær kollektivtilbod.
- Kommunane og dei vidaregåande skolane plikter å samarbeide med samferdselsavdelinga i fylkeskommunen for å komme fram til eit effektivt skoleskysstilbod. Det er framleis eit stort forbettringspotensial for å utvikle eit slikt samarbeid med alle kommunar og med utdanningsavdelinga i fylkeskommunen.

### 5.2.3 Pasienttransport

Hovudinntektskjelda for drosjenæringa i distrikta er pasienttransporten. Bortfall av pasienttransport kan derfor gjere det vanskeleg å oppretthalde eit godt drosjetilbod i fylket. Samstundes viser funn i gjennomførte intervju at innkjøp av pasienttransport med drosje/ turvogn har auka jamt frå 171.500 turar i 2004 til 195.000 turar i 2010, og med ei aldrande befolkning går ein ut frå at behovet berre vil fortsette å stige. Som vist i avsnitt 4.5, aukar folketalet for personar som er 67 år og eldre i absolutt alle kommunane i Møre og Romsdal frå i dag fram til 2030.

For å få eit godt tilbod av drosjer, og samstundes utnytte ressursane på ein effektiv måte, har fylkeskommunen og helseføretaka ei rekkje felles interesser som kan gi grunnlag for samarbeid:

- Ved bortfall av drosjeløyve i distrikt eller kommunar, må helseføretaka nytte drosjer frå andre kommunar, noko som fordyrar pasienttransporten grunna lengre reiseveg.
- Dess betre kollektivtilbod, dess færre pasientar må nytte drosje grunna manglande kollektivtilbod – tingingsordningar i område med lågt kundegrunnlag vil også kunne nyttast som pasienttransport og bidra til lågare kostnader for helseføretaka, samt bidra til auka kundegrunnlag for tingingstransportane generelt sett.
- Helseføretaka, fylkeskommunen og kommunane konkurrerer om tilgang på spesialbilar som kan handtere rullestolar morgon og ettermiddag.



Foto: Blindeforbundet

Helseføretaka har forstått løyvereglane slik at ei drosje frå éin kommune/ drosjesentral kan frakte passasjerar til ein annan kommune, men drosja kan ikkje ta på seg kommuneinterne transportar i andre kommunar enn heimkommunen. Ved innkjøp av pasientreiser, betalar helseføretaka for tur/ retur. For helseføretaka vil det difor vere lønnsamt at drosjene ventar på pasienten i den kommunen sjåføren har frakta pasienten til, sjølv om dei då vil vere uverksamme i ventetida. Ei løysing, der helseføretaka står fritt til å disponere drosjene til pasienttransport medan dei ventar på at ein pasient skal returnerast til heimkommunen, er uttykt som eit ynskje i gjennomførte intervju med representant for helseføretaket.

### 5.2.4 Kommunar sin eigentransport

Kommunane i fylket har i ulik grad kjøpt inn bilar til ulike typar transport, til dømes skoletransport eller transport frå sjukeheim til behandlingssenter. Denne typen transport konkurrerer med ordinære drosjer, og kan bidra til å redusere drosjenæringa sitt inntektsgrunnlag. Det vert i intervju gitt eit døme der Molde kommune eig sju bilar som vert brukt til denne typen føremål.

I mange tilfelle vert det stilt spørsmål ved om det å nytte egne bilar, framfor profesjonelle sjåførar, er kostnadseffektivt for kommunen. Det er ofte vaktmeistrar eller liknande som vert sett til å utføre transporten, noko som medfører timekostnader for vaktmeisteren, samt at tida som vert brukt på transport ikkje kan nyttast på øvrige arbeidsoppgåver. Ventetid og/ eller tid brukt på å returnere bilen i påvente av ferdig behandling, skoletid, osv, er også tidsbruk og kostnad ein kan unngå ved bruk av drosjer. I tillegg kjem kostnader knytt til vedlikehald av bilen, forsikring, vegavgift, drivstoff og så vidare.

### 5.2.5 Takstpolitikk knytte til skoleskyss

I dag betalar kommunane ordinær barnetakst for elevar som kvalifiserer for å få dekt skoleskyss, jamfør opplæringslova § 13-4. I nokre kommunar og distrikt utgjer skoleelevane hovudtyngda av passasjerar for kollektivtrafikken sett under eitt. Rutene som primært er sett opp som skoleskyss er også opne for øvrige passasjerar, men særleg i grisgrendte strok er det minimalt med øvrige passasjerar på desse rutene.

Ei stor utfordring knytt til denne type betaling, er at prisen på barnebillett er definert som halv pris av ein vaksenbillett. Då skoleskyss i fleire distrikt utgjer hovudinntektsgrunnlaget, vert prisen for barnebillett i prinsippet bestemmende for prisen for en vaksenbillett. Dette kan føre til at prisen for vaksenbillett vert sett for høgt for at prisen for barnebillett skal vere høg nok til å sikre tilstrekkeleg inntektsgrunnlag.

Under noverande prisregime har heller ikkje kommunane insentiv til å tilpasse skoletid verken mellom ulike skolar eller internt på den enkelte skole. Auka kostnader til skoleskyss vert også betydeleg undervurdert i kommunale vurderingar kring samanslåing av skolar, ettersom kommunane ikkje betalar for heile den faktiske kostnaden eit auka behov for skoleskyss i samband med skolesamanslåing medfører.

Begge utfordringane er knytt til at det i dag ikkje er ei direkte kobling mellom reelle skysskostnader og det kommunen betaler for skoleskyssen. Store deler av kostnadene for skoleskyss er faste kostnader, som sjåførens løn, medan skolen kun betaler ein stykkpris per elev. Ei utredning av TØI<sup>9</sup> hentyder at kommunane truleg betaler ein forholdsvis mindre andel av dei reelle skysskostnadene i dag enn på det tidspunktet reglane for kostnadsberekningar vart bestemt.

### 5.3 Støtteordningar

Det finst ulike støtteordningar som kan vere aktuelle å nytte seg av for Møre og Romsdal fylkeskommune. I det følgjande vert dei tre mest aktuelle skildra, der fylkeskommunane allereie har motteke støtte frå to av dei, medan det tredje kan vere aktuelt i framtida dersom prosjekt som passar inn i profilen vert utvikla.

#### Kollektivtransport i Distrikta (KID)

KID-ordninga er ei tilskotsordning som blei oppretta i 2007 og som har som føremål å styrke utviklinga av kollektivtilbodet i distrikta gjennom utprøving og formidling av erfaringar frå ulike prosjekt. Målet er at tiltak som vert gjennomførte på utvalde stadar og strekningar styrker kollektivtilbodet for dei reisande i distrikta. Det er lagt føringar på kva slags type prosjekt midlane kan brukast til. Midlane kan nyttast til investeringar og drift, samt detaljutforming og planlegging av prosjekt. Tilskot til dei enkelte prosjekta er avgrensa til maksimalt tre år, og midlane vert tildelt forskotsvis for eitt år av gongen. Det vert stilt krav til lokal eigenandel på minst 50 prosent, i tillegg til at det er fordelaktig at fleire partar stiller seg bak ein søknad.



Illustrasjon: TØI rapport 887/2007

Ved tildeling av KID-midlar i 2010 blei det lagt vekt på prosjekt med særleg overføringsverdi til andre fylkar. Ein fellesnemnar for prosjekt som blei prioritert ved tildeling i 2010, var utgreiing og utprøving av tingingstransport, samordning av gjeldande ruter inn i nye tilbod, gjennomgåande billettering og felles rutetabell for kollektivtransport på staden, offentleg transport og samordning overfor helsesektoren og utvikling av knutehaldeplassar. Til saman blei det gitt tilsegn om 21 millionar kroner i 2010. Vi presiserer at KID-ordninga ikkje er ei permanent støtteordning.

#### BRA - Tilskotsmidlar til kollektivtransport

I 2006 blei det oppretta ei tilskotsordning for kommunesektoren for å delfinansiere tiltak som betrar tilgjengelegheita til kollektive transportmidlar. Statens Vegvesen Vegdirektoratet (SVV) administrerer tilskotsordninga. Tilskotsordninga har som føremål å bidra til raskare og betre koordinert innsats frå alle aktørar. Ordninga gjeld berre tilskot til opprustingsprosjekt, ikkje til bygging av nye anlegg. Dei prosjekta som vert prioriterte er prosjekt som tek utgangspunkt i prosjekt på trafikkunge strekningar, i knutepunkt og ved sentrale målepunkt, samt prosjekt eller tiltak som byggjer opp under statleg satsing. I tillegg vert tiltak på heile reisestrekkingar, uavhengig av infrastruktureigar/ forvaltningsnivå prioritert, samt at tiltak er realistiske å gjennomføre i tildelingsåret. Det er årleg løyvd omlag 50 millionar kroner til ordninga. Vi presiserer at BRA-ordninga ikkje er ei permanent støtteordning.

#### Beløningsordning for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda

Beløningsordninga for kollektivtransport blei etablert med bakgrunn i St.meld. nr. 26 (2001-2002) og St.prp. nr. 1 (2002-2003). Siktemålet med ordninga er å stimulere til betre framkome, miljø og helse i storbyområda ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og auke kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Denne beløningsordninga er ei såkalla in-

<sup>9</sup> Nielsen, Gustav, Loftsgarden, Tanja, Transportøkonomisk institutt (2009), TØI rapport 1017/2009, *Kollektivtransport i Oppland*

sentivordning, der ein premierar byområde som fører ein transportpolitikk som gir, eller kan forventast å gi, ei utvikling i høve til retningslinene for beløningsordninga. Ordninga tredde i kraft budsjettåret 2004, og byane Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand blei invitert til å søkje om midlar. Den årlege løyveramma for tildelingar frå beløningsordninga, og kva slags byområde som kan søkje, vert fastsett ut frå Stortinget sitt vedtak om statsbudsjett.

Søklarar som ikkje er tildelt midlar frå ordninga tidlegare kan søkje med bakgrunn i politiske vedtak om gjennomføring av tiltak som vil gi grunnlag for redusert biltrafikk og auka kollektivtrafikk. Dokumentasjon av nylege gjennomførte tiltak og eventuelt utvikling i kollektiv- og biltrafikk, vil styrke ein eventuell søknad. Ålesund kan vere eit aktuelt byområde som kan søkje om midlar frå denne ordninga.

## 6. ANBEFALINGAR OG STRATEGIAR

I dette avsnittet vil vi gi anbefalingar og strategiar med bakgrunn i noverande situasjon og dei utfordringane det er vist til i dei tidligare kapitla.

### 6.1 Tiltak for betre framkomme for buss

God framkomme og kortast mogleg reisetid til kollektivtrafikken kan setje i gong ein positiv spiral: auka attraktivitet => fleire reiser => auka inntektsgrunnlag => redusert driftskostnad => meir buss for pengane => auka attraktivitet og så vidare.

Berekningseksempel frå Trondheim:

20 prosent auka kørehastigheit i rushtidene gjev:

- 17 prosent redusert vognbehov og kapitalkostnad for materiellet
- 4 prosent lågare driftskostnad
- 5 prosent lågare totale kostnader
- 7 prosent fleire kollektivreiser dersom innsparingane nyttast til å betre tilbodet til dei reisande
- 

*Kjelde: TØI analyse frå 2005, Nordheim m.fl., gjengitt i TØI 63/5/2008*

Framkomme treng ikkje berre vere eit storbyfenomen, sjølv om temaet ofte vert knytt til køproblematikk i dei store byane. Det er summen av alle dei små forseinkingane som kan oppstå i samband med haldeplassar, kryss, kjøremønster, vegen sin tilstand og så vidare, som til saman kan gi ei betydeleg forseinking. Forseinking treng heller ikkje vere så tydeleg å sjå, ettersom mange forseinkingar er teke omsyn til i rutetabellane. Forseinkingar skal dessutan målast i forhold til 0-køyring<sup>10</sup>, ikkje rutetabell.

Omgrepet framkome kan også innebere kjøremønster, kryssregulering, utforming av busshaldeplassar, vegen sin tilstand med meir. Typiske framkomelegheitstiltak kan vere:

- Inn- og utkøyring frå haldeplass, kantsteinsstopp
- Redusert av- og påstigingstid med mindre barrierar (låggolvsbussar og plattformer)
- Kollektivgate/ -vei, kollektivfelt
- Kø- og tilfartsregulering
- Kryssutforming, kryssregulering (NB! venstresving stel kapasitet og er vanskeleg vikepliktsmessig for buss)
- Signalprioritering (med sanntidssystem eller "Autopass"-system)
- Betring av horisontal og vertikalkurvatur slik at vegnettet er tilpassa busstrafikk
- Fartsreducerande tiltak (unngå tradisjonelle humpar i busstrasé) – til dømes bruk av bussputer og timeglashaldeplassar.

Fleire norske byar på storleik med byane i Møre og Romsdal ser kor viktig det er å prioritere kollektivtransport og framkome, til dømes Fredrikstad/ Sarpsborg, Moss, Tromsø, Porsgrunn/ Skien og Tønsberg. Under vises eit døme på tiltakspakke frå Tromsø for å betre framkomet for kollektivtrafikken.

<sup>10</sup> 0-køyring skal representere teoretisk køyretid utan hindring. Metodikken varierar. Det kan vere køyretid kveldstid, nattestid eller presentert som ein 10-persentil (dei 10 % raskaste) av samtlige køyretider mellom haldeplassar.

## Tiltakspakke i Tromsø.

### Nokre suksesskriteria for vellukka gjennomføring:

- Kartlegging av forseinking
- Forankra idéprosess gir gode innspel og eigarskap
- Strekningsvise analyser
- Kartfesting av tiltak viser samanhengen og kor viktig tiltaka er
- Kostnadsoverslag
- Evt. berekning av samfunnsnytte

## Planer for kollektivtiltak i Gjæverbukta med tilhørende rundkjøringer og vegnett

### 1 – Kollektivfelt i ny forlengelse av Helleveien

Helleveien forlenges til Ringveien iht. områdeløpplan for handelsparken. Bussene endrer trase. Midtstilt kollektivfelt etableres på delstrøkingen inn mot rundkjøring med Ringveien. Kostnad kollektivfelt: ca. 1,0 mill kr

### 2 – Kollektivfelt i Ringveien

Midtstilt kollektivfelt i sørgående retning. Bussar over Handelsparken og busser fra nord vil prioriteres inn mot terminalområdet og til nedre regulerte. Dette er viktig for overgangsreisende. Sammen med tiltak 1 og 3 vil dette gi en reisetidsbesparelse på oppptil 2 - 3 min i ettermiddagsrush. Kostnad: 2,0 mill kr

### 3 – Innkjøring nord terminal

Innkjøring etableres som ett felt i ny 4. arm ut fra rundkjøring kun for buss i rulle. Tiltaket effektiviserer kjøremønstret da bussene ikke lenger må vendes i søndre rundkjøring. Bussene blir uavhengig av øvrig trafikkavvikling i området. Kostnad: 400.000 kr

### 5 – Uttjøring sør terminal

Uttjøring etableres som ett felt med ny 5. arm inn i rundkjøringen i Gjæverbukta kun for buss i rulle. Tiltaket effektiviserer kjøremønstret ved at terminalen blir gjennomkjørbar i begge retninger. Sammen med tiltak 3 gir dette en besparelse på oppptil 30 % av dagens ukjorte distanse mellom rundkjøringene. Kostnad: 800.000 kr

### 6 – Kollektivfelt Workinn

Etableres på eksisterende vegnett i form. hollingsplassen i Workinn i høyre felt. Åpnet for høyresving for rundkjøring. Bussar fra Langebakken (26, 28, 34 og 36) får prioritert i retningen mot terminalen. Kostnad: 1,75 mill kr

Gjæverbukta er et sentral knutepunkt for kollektivtrafikk. Området serjentes av 20 busstøper og terminaler for daglig over 700 passasjerar. Terminaler er etablerte mellom Fure Injer og eit miljøpunkt i handelsområdet. Vegnettet er basert i rulle, der Fure Injer ligg i lag med busstøper og dagens kjøremønstre for buss i terminalområdet er modifiserte.



### 4 – Ny bussterminal

Sentralplass med 8 plattformar i lagdanna, 3 reguleringsplasser etableres langs Ringveien, inn- og utkjøring i begge ender effektiviserer kjøremønstret og gjør bussene uavhengig av trafikkavviklingen på strekningen. Kostnad: 12,0 mill kr



### 7 – Skiltning og oppmerking

Vurdere skilt og oppmerking av 2 felt fra Gjæverbukta til Workinn med påbudt høyresving mot Langebakken. (Hølleparken). Kostnad: minimalt

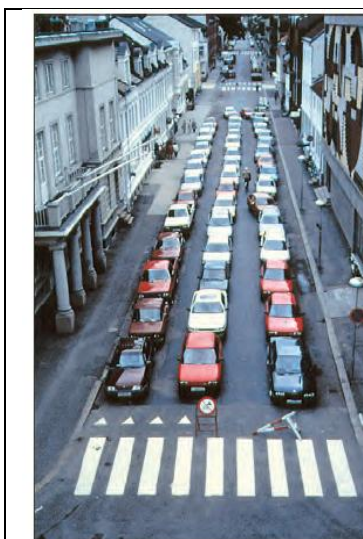
### 8 – Sambruksfelt fra flyplassen

Vurdere sambruksfelt 2e fra Flyplassen til Gjæverbukta. Kostnad tiltak: minimalt



## Strategi:

- **Meir tilgjengeleg** kollektivtransport. Låggolv-/ lågentré-bussar i byane. Lågentré eller bussar med heis for regional/ langrute. Høgare plattformkantar. God merking, tiltak linevis/ strekningsvis slik at brukarar kan forholde seg til ein given aksjonsradius. Haldeplassoppprop om bord.
- **Raskare betjening av stopp.** Meir førehandskjøpte billetter, innføring av bussboksar framfor lommer i by, redusere trinnhøgda mellom buss og haldeplass med fleire låggolv/ lågentré bussar og høgare plattformkantar for raskare av- og påstiging
- **Auka framkome i by** gir lågare reisetid og betre bedriftsøkonomi. Vurder vikepliktsmønster for buss, vurder kollektivfelt. Heilskaplege tiltak linevis eller strekningsvis gir størst effekt. Lag forpliktande og forankra tiltakspakkar.
- **Aktiv arealpolitikk.** Mindre parkering i by og tettare busetnad gir mindre transportbehov, og betre rammevilkår for buss. Busstransport er (mykje) meir arealsparande transport enn bil.



**Figur 7: Arealbehov for 45 reisende i bil høvesvis i buss**

Foto: Svein Magne Fredriksen, Miljødepartementet



## 6.2 Trendar innan ruteplanlegging

Distrikta i Noreg er i særklasse. Få land har ein topografi og eit busetnadsmønster som liknar. Det finst lite empiri spesielt retta mot ruteplanlegging i distrikta. Nokre prinsipp kan likevel leggjast til grunn for ruteplanlegging:

<p><b>Ei-line konsept</b></p> <p>Ei samling av liner fører til mindre flatedekning men vert rekna som ein fordel ved å gi høgare frekvens (med takting) og forenkling av rutenettverket. Samling av busstrasear til "bussgater" gir større påverknadskraft for kollektivtiltak.</p>	
<p><b>Takting</b></p> <p>Liner inn mot sentrum taktast slik at frekvensen er jamn inn mot sentrum der tettleiken i folketal aukar.</p>	
<p><b>Pendeldrift</b></p> <p>Pendelliner gir betre marknadsdekning og auka kapasitetsutnytting i kollektivtilbodet med færre avgangar gjennom sentrumsgater/knutepunkt. Pendelliner fordrar god framkome. <b>NB!</b> Pendelliner bør ha si reguleringstid i endepunkta, ikkje i sentrum.</p>	
<p><b>Rettilinja trasear</b></p> <p>Kortaste veg er ei rett line. Krokete trasear (og via-turar) gir god flatedekning, men høg reisetid og auka driftskostnad. Einvegs ringliner gir veldig høg reisetid for reisande i starten av linja. Haldeplassar i randa av ringen kan også gi dårleg flatedekning.</p> <p><b>Samtlege illustrasjonar: Truls Lange (Civitas) og Gustav Nielsen gjengitt i HiTRANS og Bedre kollektivtrafikk i distriktene.</b></p>	

## Byruter

Bynære bussruter har størst potensial til å endre kollektivandelen i fylket. Det er her størsteparten bur og arbeider, og det er her reisemarknaden er størst. Som vist i kapitel 4, er både folketal og vekst i folketal størst i og rundt byane Molde, Ålesund og Kristiansund.

I byane er bilen eit aukande problem, med sprengt parkeringskapasitet og køar. Dersom fleire reiser kollektivt, kan investeringane i fleire vegar og parkeringsanlegg sparast. Auka satsing på tiltak for å gi betre framkome gir ein positiv spiral og god samfunnsnytte både i form av reisetidsreduksjon for kundane og reduksjon i driftskostnadane.

Prinsippa for ruteplanlegging i byane bør difor i større grad rettast mot eit "alternativ til bil" framfor eit sosialt tilbod. I dette tilfellet er det fokus på reisetid og enkelheit som skal trekkje til seg fleire reisande. For å endre reisemønsteret til dei reisande, må dette følgjast opp med restriktive tiltak som til dømes redusert parkeringsdekning på arbeidsplass og forfettingspolitikk. Park and Ride (P&R) kan vere gunstig i nærleiken av byane der det er tid (inneber også høg frekvens) og pengar å spare på å reise kollektivt. Informasjonssystem vil gjere det enklare å reise kollektivt. Sanntid og ruteinformasjon på mobiltelefon og tavler har gitt stor samfunnsnytte i Oslo.

Spesielt for Ålesund gjelder at byen har eit potensial til å organisere busstrafikken meir i retning av pendeldrift, til dømes slik det har vorte føreslått i Bergen, då Bergen har noko liknande topografi og bandstruktur.

### Regionale ruter

Innsparingane ligg i detalj- og lokalkunnskapen. Først og fremst inneber dette aktiv ruteplanlegging der ein avdekkjer soner for parallell køyring og vurderer kor vidt det er aktuelt å sette i verk endringar som til dømes:

- Matebuss
- Forlengingar (A- og B-ruter)
- Felles rutetilbod "inngår" (til dømes Mørelinja og TIMEkspressen)
- Takting på fellestrekk
- Samordning av transportbehova i distrikta

### Langruter

Langrutetilbodet har som vist høg komfort, konkurransedyktige reisetider og akseptable prisar, noko som har gjort at desse tilboda overlever også bedriftsøkonomisk. Tilbodet er svært rimeleg for samfunnet samanlikna med til dømes offentleg kjøp av togtenester i distrikta. Det synest rett å byggje vidare på denne modellen, og sørgje for at der er insentivordningar for å oppretthalde og vidareutvikle dette tilbodet.

**Sør-Trøndelag fylkeskommune ved AtB har presentert sin strategi for utvikling av kollektivtrafikken i sin region.**

**Interessant å merke at deira linenett vert trekt inn i Møre og Romsdal (Aure, Halså, Surnadal, Sunndalsøra).**

**Dette underbyggjer viljen til å planleggje på tvers av fylkesgrenser.**



### Strategi

Vi anbefaler at følgjande moment leggjast til grunn i vidare utforming av kollektivtilbodet:

- **Reisetid** tyder bevisleg mykje. Reduser omvegar, prioriter raskaste veg, knutepunktstettleiken i enkelte område søkjast redusert. Ekspressbussamband over E39 Vinjeøra er foreslått i regional Transportplan fordi det er konkurransedyktig med bil og hurtigbåt.<sup>11</sup>
- Pendelliner i by bør ikkje ha reguleringstid i byen.
- Ruter med parallelle **trasear og avgangstider søkjast redusert** gjennom betra takting, samkøyring med overgong eller mating av dei minst belasta rutene, til dømes tfartsvegane frå Molde (mot Fræna og Skåla) og Ålesund (Vigra og Ålesund – Moa).
- Gjennomgåande tilbod frå distrikta til byane med ein timing på døgnet der det er mogleg å nå opningstider til offentlege og private kontor, utdanningsinstitusjonar, helseføretak, handel og fritidsaktivitetar.
- Innfør **meir tingingstrafikk** i kommunar der trafikkgrunnlaget er lite. Døme og erfaringar og modellar frå Møre og Romsdal og andre delar av landet finst (sjå avsnitt 2.3.1 og 2.3.2). Vurder takst og tilgjenge ut frå øvrig tilbod i området.
- **Koordinering av skoletransport.** Dette inneber optimering av avgangstidspunkt for å redusere vognbehovet i rushtidstoppane. Sentral planlegging hjå fylkeskommunen vil ha større påverknadskraft på skolar for å påverke start-/ sluttider for skole slik at ressursinnsatsen vert mest mogleg optimal. (Døme: Averøy.)

<sup>11</sup> Evt. som erstatning for dagens trase Halså – Surnadal - Orkdal. Noko forsterkning Surnadal – Orkdal kan tenkast som kompensasjon, evt. i samkjøyring med Meldalsruta til Sør-Trøndelag (jfr. siste pkt)

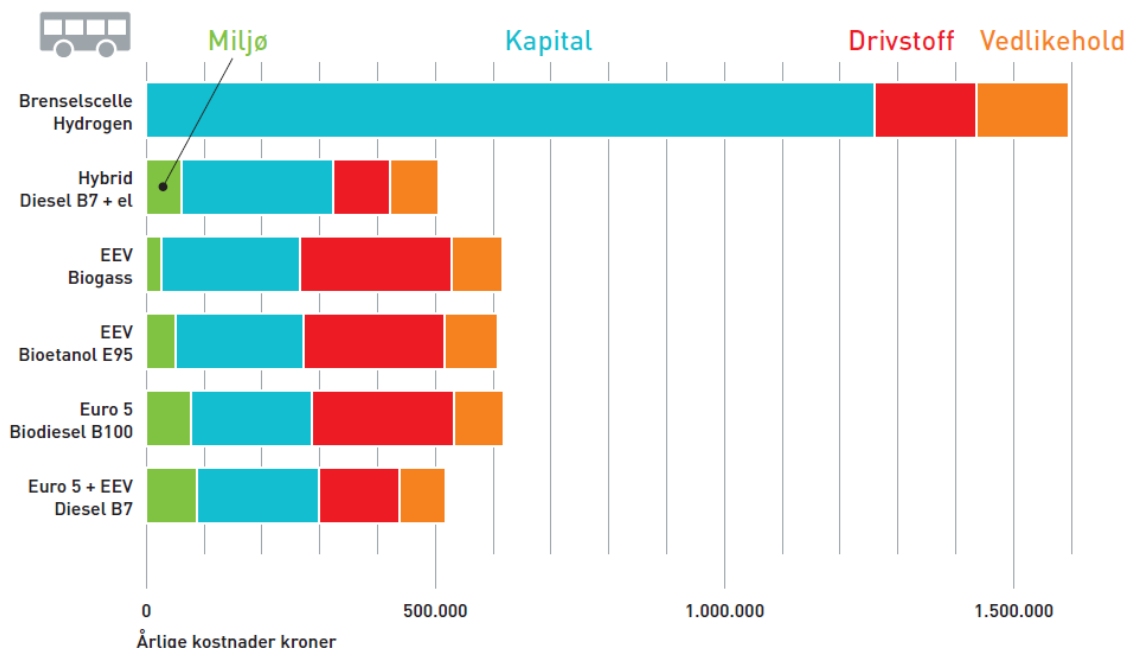
- Liner med lågt belegg kan med fordel **mate tyngre liner** framfor å verte trekte heilt til by-sentrum. Innsparingane i ressursinnsatsen kan brukast til å auke frekvensen. Sjølv om det er ein omstigningskostnad for passasjerane, vil auka frekvens langt på veg vege opp for dette.
- **Betre rutetilbodet over fylkesgrensene**, spesielt i Nord-Aust mot Trondheim. Bygge opp under ei vidareutvikling av dagens Mørelinja framfor kopling av TIMEkspressane i midtfylka, samt "henge seg på" rutetilbodet i grensestrøka til Sør-Trøndelag (Meldalruta forlengast til Rindal/Surnadal/Sunnalsøra).

### 6.3 Miljø

Miljøval i forbindelse med bussdrift omhandlar to nivå:

- 1) Lokale utslepp (partikkel og nitrøse gassar, NO<sub>x</sub>) vert påverka ved drift av kjøretyret
- 2) Globale utslepp, (klimagassar, CO<sub>2</sub>) vert påverka ved produksjon og drift av kjøretyret

Meir effektiv drift og fleire kollektivreisande frå bil er den beste måten å skåne miljøet på, både lokalt og globalt. I byområda kan buss representere 1/4 av miljøkostnadene samanlikna med bil per personkilometer.<sup>12</sup> Sekundært er val av teknologi og drivstoff. Generelt har den tradisjonelle dieselmotoren vorte mykje reinare dei siste 10-15 åra. Dagens utslippsklasse euro5 / eev slepp ut berre brøkdelar av den mengda svevestøv og nitrøse gassar som var standard for ti år sidan. Bussar som går på gass har ingen global miljøvinst så lenge dei vert drifta på fossile gassar, men gir noko (marginalt) mindre utslepp lokalt enn ein ny dieselbuss. Driftskostnadene for gass er høgare. Gassbussar gir miljømessig vinst dersom han kan køyrast på biogass. Gassbussar med fossil gass gir liten global miljøvinst samanlikna med dieselbussar. Hybridbussar er nyleg lansert, og ser ut til å fungere bra i bymiljø med mange start og stopp. Kondensatorar vert lada opp ved innbremsing og gir elektrisk energi ved akselerasjon. Miljøvinsten av bioetanol og biodiesel er svært avhengig av kvar og korleis drivstoffet vert framstilt.



**Figur 8: Sama kostnader for alternative bussteknologiar og drivstoff.**

Figuren viser ein samfunnsøkonomisk samanstilling av dei ulike kostnadane knytte til ulike bussteknologiar<sup>13</sup>. Miljøkostnadar baserast på bestemte kronesatsar for utslipp (CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>). Brenselcelleteknologi er under utvikling og har høge kostnadar knytte til investering. Gass-/ etanol-/ biodieselbussar har høgare drivstoffkostnadar enn ordinær dieselbuss, mens miljøeffekten er størst for biogassbuss (fossil gass gir mindre miljøvinst). Nye diesel/ hybridbussar gir låge lokale utslepp og er relativt rimelege i innkjøp og drift.

<sup>12</sup> Kilde RUTER K2012

<sup>13</sup> Miljøkostnadene inkluderer lokale og globale utslepp av NO<sub>x</sub> og CO<sub>2</sub> og partiklar. Kilde: RUTER AS, K2012

Hurtigbåtar har eit høgt drivstofforbruk og tilsvarande CO<sup>2</sup>-utslepp. Ein (ny type i karbonfiber) hurtigbåt med kapasitet på om lag 180 seter har om lag tre-fire gonger så høgt drivstofforbruk per sete som buss på same strekning.<sup>14</sup> Utslepp per passasjerkilometer avheng av utnyttinga. Høg utnytting og betydeleg reisetidssparing må vere oppfylt for at hurtigbåtane skal kunne forsvare seg i forhold til miljø.

### Strategi:

- Først og fremst **utnytte kollektivtransportmidla betre** og **endre reisemiddelfordelinga** frå bil til kollektivtransport
- Sekundært velje **materiell og drivstoffteknologi** i tråd med best mogleg **miljøvinst** ut frå lokale premiss. For byar betyr det å velje kjørety med låge partikkelutslipp og nitrøse gassar. For regional trafikk betyr det å velje energieffektive kjørety.
- Gassbussar gir miljømessig vinst dersom han kan køyrast på biogass. Gassbussar med fossil gass gir liten global miljøvinst samanlikna med dieselbussar.
- I hurtigbåtsamband må kapasiteten tilpassast etterspurnaden slik at utsleppet per passasjerkilometer vert lågast mogleg.
- Frå delrapport hurtigbåt, regional transportplan: *“Ein reduksjon frå tre til to gjennomgåande ruter Trondheim – Kristiansund per dag bør vurderast på bakgrunn av detaljert billettstatistikk. Redusert gjennomgåande ruteproduksjon kan brukast til å forsterke tilbudet i Trondheimsfjorden. Dette kan kombinerast med eit forbetra ekspressbusstilbod Trondheim – Kristiansund, noko som bør vurderast uansett.”*

## 6.4 Tingingstransport

Tingingstransport er ein viktig del av eit godt kollektivtilbod. Møre og Romsdal har fleire tingingstransporttilbod. Desse bør førast vidare, men har og forbetringpunkt.

### Trygt heim for ein 50-lapp

Tingingordninga får generelt gode skussmål, og anbefalast vidareført. Men det er og rom for forbetringar. Frå Rambøll si nasjonale evaluering av ordninga, tilrår vi at fylgjande vert vektlagt i vidareføringa av ordninga:



**Illustrasjon:**  
**Møre og Romsdal fylkeskommune**

- Tydeleggjer ordninga som eit **trafikktryggleikstiltak**
- **Styrk marknadsføringa** av ordninga overfor målgruppa
- Ta utgangspunkt i **lokale forhold og behov** ved utforming av ordninga
- Etabler **tydelege retningslinjer** for ordninga
- Vurder konsekvensane for **målgruppedefinisjon**

I den gjennomførte evalueringa av Trygt heim for ein 50-lapp i Møre og Romsdal, finn vi følgjande tilrådingar frå ungdom som nyttar tilbodet:

- Då rutene vert oppfatta som **for avgrensa**, slik at brukarane likevel må betale dyrt for å kome heim, bør rutene vurderast utvida basert på ungdomens behov
- Det har vore tilfeller der tinga **drosjer ikkje kom** – det bør utarbeidas rutinar for å sikre at drosjane kjem, eventuelt eit system for å melde frå dersom ei bestilt drosje ikkje kjem som avtalt
- **Tidspunkt for heimkøyring** vert oppfatta som **lite fleksibelt** og ikkje tilpassa ungdomen sine behov, og tidspunkta for heimkøyring bør difor vurderast på nytt med bakgrunn i ungdomens behov
- Tidspunkt for tinging synast å vere **for tidleg på kvelden** og bør vurderast satt seinare på kvelden

<sup>14</sup> Møreforsk Rapport 0708, Sjøtransport og utslipp til luft, oppgjer bunkersforbruk på 284 l/time i rutedrift for 180 pass hurtigbåt i karbonfiber bygd i 2006. Tilsvarande for buss med kapasitet 45 passasjerer er 15-20 l/time (3-4 l/10 km, gitt 50 km/t gj.snitthastighet)

### Haramsprosjektet

Prosjektet tilråddast å førast vidare. For å betre den eksisterande tingingsordninga, har vi følgjande tilrådingar:

- Det bør gjennomførast **ei ny evaluering** (siste gjort i 2007) for å kartleggje brukarane sine behov
- Ein bør vurdere om **målgruppa** for tilbodet **skal utvidast**, og om tilbodet også skal gjelde for til dømes eldre med behov for transport i samband med innkjøpsreiser og besøk til offentlege kontor
- Det **manglar samordning** med andre tingingstransportar
- Det manglar **samordning og samarbeid** mellom ulike etatar knytt til transportbehov

Som vist i kapittel 5, vil talet på eldre over 67 år auke. Endringar i busettingsmønstre og andel eldre med sertifikat, er og vist å medføre eit større behov for tingingsordningar for denne gruppa. Ei utviding av Haramsprosjektet med tanke på eldre som målgruppe, vil bidra til eit betre tilbod for denne gruppa.

### Halsaprojektet

Prosjektet tilråddast å førast vidare. For å betre denne ordninga, har vi følgjande tilrådingar:

- Gjennomføre **evaluering og kartlegging** av bruken av tilbodet etter 1 år, samt kartlegge målgruppa som nyttar tilbodet
- **Samordning** mot til dømes andre tingingstransportar og/ eller samarbeid med ulike etatar på tvers knytt til transportbehov

Generelt sett bør det vurderast å opprette tingingstransport også i andre kommunar, då basert på behov og med ei klart definert målgruppe. Eldre, som ikkje bur i sentrale strom, vil som nemnt vere ei målgruppe med auka behov for tilpassa transporttilbod frem i tid.

## 6.5 Infrastruktur

Prioritering av tilretteleggingstiltak på knutepunkt må gjerast ut frå fleire kriteria og forhold:

- Type overgang mellom reisemidlar (buss-buss, buss-båt, buss-fly)
- Tal på (samtidige) bussrøysler
- Tal på reisande
- Lengda på opphaldstida på knutepunktet
- Spesiell prioritering i forhold til enkelte verksemder (sjukehus, skole m.v.)
- Potensialet for P&R

Eit korrespondansepunkt med korte opphald (til dømes byte av buss) treng i mindre grad ventefasilitetar enn ein terminal der det vert byta reisemiddel, og avstanden i tid mellom dei varierar eller er lang. Parker og Reis (R&R) er mest naturleg der

- frekvensen på kollektivtilbodet er høg inn mot eller mellom byar
- prisen (parkering, ferje, bompengar) er høgare for å reise med bil
- reisetidsforholdet bil- kollektiv er i nokolunde balanse

Nokre byar velgjer å organisere det slik at bussar pendlar gjennom sentrum og har stopp i gateterminalar. Store flater med parkerte bussar i sentrum er ikkje ynskjeleg for å byggje opp under rammevilkåra for effektiv kollektivtransport med tett busetjing sentralt til handel, arbeidsplassar og bustader. Bybussar bør pendle gjennom og regulere i endane der tettleiken er mindre. Jernbanetorget i Oslo, Munkegata i Trondheim, Fredrik Langes gate i Tromsø og Dronningens gate i Bodø er eksempel på dette. For regionale bussar med lågare frekvens og meir usikker framføring er løysninga i mindre grad nytta.



Foto: VisitOslo

For å betre knutepunkt, samt leggje til rette for god og effektiv framkome for kollektivtrafikken, har vi følgjande tilrådingar:

### Lokalisering

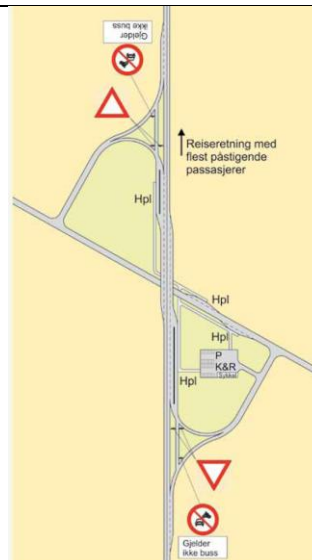
Omkøyringar bør i størst mogleg grad verte unngått. Døme: er plasseringa av Molde trafikkterminal optimal? TIMEkspresen må kjøre 1600 m for kvar avgang + 15 min i rutetabell, medan gangavstanden er omtrent 450 m til ferjekaien. Kan eit knutepunkt i gata vere ei betre løysing for lokalbussane?



Foto: finn.no

### Stopp på landeveg

Knutepunkt bør ikkje leggjast langt frå vegnettet. Krusedullkøyring bidrar til auka reisetid og auka driftskostnader. Prinsipp for lokalisering av haldeplassar for gjennomgåande bussrute på tofeltsveg med planskilt kryss. Busshaldeplassane er lagt på påkøyringsrampene. Akselerasjonsfelta er forlenga av omsynet til bussen sin akselerasjon ut frå haldeplassen. Løysinga er forankra i Statens vegvesen sine handbøker.



Figur HB 232

### Stopp i by

Bruk av kantsteinsstopp framfor lommer i by har fleire fordeler:

- Raskare inn- og utkøyring
- Mindre arealkrevjande
- Bussen "mistar" ikkje sin plass i køen
- Mindre konflikatar ved utkøyring

Bybussar (bør) ha(r) kort opphaldstid. Biltrafikk vert i mindre grad påverka. Utbredt i Oslo, sjølv på tofeltsveger med høg trafikk.

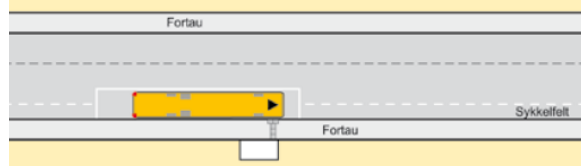


Foto: Samfram, fig. HB232

### Optimal haldeplassavstand

Vekting av akseptabel gangavstand (5 minutt) mot reisetid om bord i buss tilseier ein haldeplassavstand på ca. 600 meter.

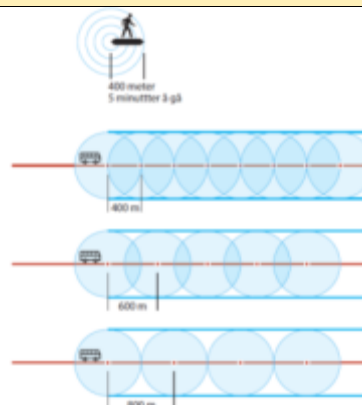


Fig. HiTRANS, Truls Lange

## 6.6 Universell utforming

For at kollektivtilbudet skal vere tilgjengeleg for alle, er det viktig å leggje til rette for universell utforming.

**Rullestolbrukere vil ta buss**

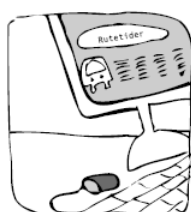
*“Av 116 haldeplassar som er kartlagt i Møre og Romsdal, er det 112 som ikkje holdar mål for funksjonshemma. Noregs handicapforbund aksjonerte i dag mot det dårlege tilbudet for bevegelsehemma i kollektivtrafikken.”*

**Faksmile frå NRK.no**  
**Publisert 12.09.2006**  
[http://nrk.no/nyheter/distrikt/more\\_og\\_romsdal/1.986494](http://nrk.no/nyheter/distrikt/more_og_romsdal/1.986494)

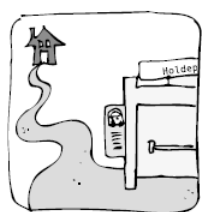


Universell utforming er utforming av produkt og omgivadar på ein slik måte at dei kan brukast av alle menneske i så stor utstrekking som mogleg, utan behov for tilpassing og spesiell utforming. Det universelle menneske består av:

- Rørslehemma; rullestolbrukarar og personar med redusert gangfunksjon/ styrke/ balanse/ lungekapasitet
- Orienteringshemma; blinde og svaksynte, høyrselshemma og andre med redusert forståing av omgivnadane
- Miljøhemma; allergikarar, astmatikarar
- Småvokste (som born)
- Langsame (som eldre)
- ...og alle oss andre



Informasjon



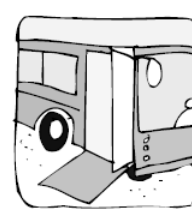
Til og fra holdeplass



Holdeplass/terminal



Billettering



Transportmidlet

**Illustrasjon: bufetat.no**

I tillegg til at ingen diskrimineras frå å delta i samfunnet, vil god tilrettelegging også gi vinstar for fylkeskommunen i form av redusert spesialtransport og meir effektiv betjening av alle kundar. Universell utforming innanfor kollektivtrafikk består i å leggje til rette heile reisekjeda frå informasjon, ankomst, haldeplass, billettering og transportmiddel. Brot på denne kjeda gjer reisa vanskeleg eller umogleg å gjennomføre.

Under er det gitt *eit utdrag med eksempel* av aktuelle tema for tilrettelegging av reisekjeda. (For detaljert informasjon vises det til ulike veilederar som til dømes TEK-10 for bygg og Statens vegvesens handbok 278.) Framstillinga er vist frå brukarens behov:






<p><b>Rørslehemma treng:</b> Trinnfri adkomst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivåskilnadar max 2,5 cm</li> <li>• Stiging og fall, max 1:20, 3 % tverrfall</li> <li>• Rullbart underlag</li> <li>• Godt vedlikehald, også vinterstid</li> </ul> <p>Plass for å snu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrisk rullestol dimensjonerande</li> </ul>	
<p><b>Overflater, breidder og høgder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Overflater; lette å trille på, skliske å gå på, utan snublekantar og hol</li> <li>• Breidde min. 80 cm, men helst 90 cm</li> <li>• Høgder tilpassa sittande (t.d. skrankar)</li> </ul>	
<p><b>Orienteringshemma treng:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ryddigheit. Føreseielege situasjonar, helst rette liner og standardutforming</li> <li>• Ryddige gangbaner</li> <li>• Leding frå a til å (ledeliner)</li> <li>• Tilstrekkeleg lysmengde</li> <li>• Blendefritt/ refleksfritt miljø</li> <li>• Ljoskapskontrastar; poengterar form</li> <li>• Varsling av fare-/ obs-punkt</li> <li>• Tydeleg og lesbar/ høyrbar informasjon</li> <li>• Lys på det ein skal SJÅ</li> </ul>	
<p><b>Skilting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riktig plassert</li> <li>• Kjennbart med fingrane</li> <li>• Gjenkjennelege symbol</li> <li>• Kontrastar</li> <li>• Blindeskrift i tillegg</li> </ul>	
<p><b>Lyd</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Høyrselshjelp til det ein ikkje ser</li> <li>• Romklang: Gjenkjenneleg og ulik</li> <li>• Materialar avgjer ulik lyd (mobilitystokk)</li> <li>• Beskyttelse mot uynskt støy, slik at ein høyrer det ein skal</li> <li>• God kvalitet på taleinformasjon</li> </ul>	
<p><b>Innreiing</b> Dei fire S'ar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Snublefri møbleringssone</li> <li>2. Synlege møblar</li> <li>3. Stødige møblar</li> <li>4. Stille møblar</li> </ol>	

Foto: Rambøll

Fylkeskommunens ansvarsområde er tilrettelegging av kjørety, informasjon og trafikkterminalar, og tilrettelegginga tenkast i størst grad ovanfor rørslehemma og orienteringshemma. Under er det gitt nokre stikkord for tiltak innafor dei ulike kategoriane:



Tabell 6-1: Fylkeskommunens ansvarsområde for universell utforming

Fylkeskommunens ansvarsområde:	Tiltak for Rørslehemma	Tiltak for Orienteringshemma (syn og hørsel)
<b>Kjørety</b>	Krav om lågentré-/ låggulvbuss/ heis Tilstrekkeleg areal om bord Mogleg å betale frå inngang bakdør	Opprop av holdeplass Skjermvisning av holdeplass
<b>Informasjon</b>	Plassering, leseleg frå sittande posisjon Tilgjengeleg informasjon om grad av tilrettelegging for rørslehemma for heile reisekjeda	Hørselshjelp (lyddusj, nettsider med lyd) Skjermar med informasjon Skrift (kontrast, storleik) Refleksfritt
<b>Billettering</b>	Høgde på skrankar Tilpassa billettautomatar (NB! "touchscreen")	Billettautomatar tilpassa synshemma Skrankar
<b>Trafikkterminalar</b>	Trinnfrie inngangar Tilpassa plattformhøgder og ramper	Taktil merking Ledesystem Skrankar Kontrastar Skilt/ kart

## 6.7 Tekniske løysingar for ruteplanlegging, informasjon, billettering og tellesystem

I det følgjande viser vi ulike tekniske løysingar som kan vere aktuelle å innføre i Møre og Romsdal.

### Ruteplansystem

Å registrere alle haldeplassar og avgangstider i eit ruteplansystem vil kunne gi fullstendig oversikt over rutetilbodet og produksjonen. Vidare er det mogleg å eksportere data til informasjonssystem og produsere trykt tabellinformasjon. Oversikt over produksjonen gir eit betre grunnlag for å vurdere endringar og tilpassing av rutetilbodet. Plansystemet som fylkeskommunen har valt kan verte integrert med modular for tingingstrafikk for betre oversikt og styring av tingingstransportar. Det har også eit potensial for å tilbakeføre data om påstigande (billettmaskin) og framkome (sanntidssystem).

### Informasjonssystem og ruteinformasjon

Ein rutedatabase med koordinatfesta haldeplassar vil kunne gi god informasjon via ein reiseplanleggar på internett og telefon med passeringstider, korrespondansar, kartinformasjon og så vidare. Informasjonssystemet kan verte utvida til eit sanntidssystem. Dette krev posisjoneringssystem om bord i bussane. Med posisjoneringssystem (GPS og fortrinnsvis odometer), er det også mogleg via trådløse kommunikasjon å kalle opp signalregulerte kryss og be om prioritet.



Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune

I denne samanhengen vil vi peike på ei tilbakemelding som kom fram i kundeundersøkinga. Det vert opplyst om at det ikkje er mogleg å søkje opp adresser i den noverande ruteplanleggaren på internett. Ein må søkje opp busshaldeplassen med namn. Det vert vidare opplyst om at busshaldeplassane er dårleg merka med namn, og at det difor er vanskeleg å nytte denne tenesta. Dette bør verte teke omsyn til i vidare oppgraderingar av ruteplanleggaren. Som eit fyrste steg bør busshaldeplassane uansett verte merka tydeleg med namn.

Informasjonen må også vere lettforståeleg. I praksis tyder dette at alle ruteplanar, både trykte, internettbaserte og på haldeplassar, bør vere likt utforma. Det pågår no eit arbeid med å standardisere utforminga av rutetabellar som Møre og Romsdal fylkeskommune tar del i. På stoppestader bør reell passeringstid for gjeldande rute vere tilgjengeleg, noko som er praktisk råd å forvalte i eit ruteplansystem. I dag vert som vist ofte avgangstid presentert frå starthaldeplass utan at reisetida til gjeldande haldeplass er oppgitt.

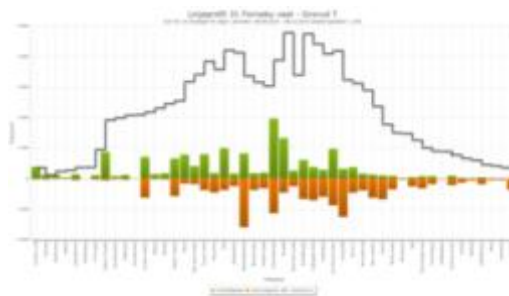
### Elektronisk billettering og betaling

Tilgjengelegheita og effektiviteten vert styrt av teknologi. Billettering om bord tar mykje tid. 10 sekund per påstigande i by vil, med 40 påstigande, gi ei forseinking på over seks minutt. På regionale liner kan billetteringa ta enda lengre tid. Med bakgrunn i reisetida si tyding for kunden, vert det tilråda at eit billetteringssystem fyrst og fremst bør vere effektivt. Det tyder størst mogleg grad av førehandskjøpte billetter, internettrabattar på langruter, elektroniske reisekort som vert "lada" via nettbank, SMS-billetter, billettautomatar på knutepunkt, gjerne i kombinasjon med ombordbetalingsgebyr der andre billetteringsformer er tilgjengeleg.

Kortbetaling om bord gir god tilgjengelegheit, men det vert åtvare mot at dette vert brukt i stor grad ettersom valideringsrutinane til bankane vert innskjerpa, som igjen tyder at kunden i ytre konsekvens må nytte chip og kode. Det tar lang tid. Ikkje alle bussar har online kontakt til bankesentralane og må difor vente på oppkopling. Lang billetteringstid på TIMEkspresen vert stadfesta som eit stressmoment av sjåførane. Noko av problemet vert løyst ved at sjåførane tar billetteringa på ferje når det er mogleg.

### Telleutstyr

Billettssystemet kan også gi verdfull informasjon i form av passasjerstatistikk. Billettmaskina vil kunne registrere påstigande og gi ein påstigingsprofil. Med denne informasjonen vil det vere lettare for ein sentral planleggar å prioritere og overvake endringar i rutetilbodet. Til dømes vil det vere føremålstenleg å la ei rute med lågt belegg mate til ei tyngre rute med ledig kapasitet. Veikskapen med billettstatistikk er at det er vanskeleg å vite kor mange som er ombord til ei kvar tid, såkalla belastingsprofil. Det er mogleg "å spegle" påstigingane for tur/ retur over døgnet, men for å få ein komplett lineprofil må bussane utstyrast med telleutstyr. Dette er utstyr som Ruter AS i større og større grad nyttar seg av.



Figur 9: Døme på lineprofil for bussline 31 i Oslo.

## 6.8 Kontraktar

### 6.8.1 Dagens kontraktar

Hovudutfordringa med dagens kontraktar, er at operatørane ber ei stor risiko ved at kilometerprisen justerast berre ein gong i året. Det er óg berre fire målpunkt som er utgangspunktet for justeringa. Denne utfordringa er forbetra i bruttokontraktane inngått for Ålesund, Giske og Sula ved at kilometerprisen justerast to gonger i året med 12 årlege målepunkt. Denne nye metoden for prisjustering tilrådest å leggjast til grunn i framtidige kontraktar.

### 6.8.2 Takstpolitikk under bruttokontraktar

For å møte utfordringane, samt utnytte moglegheitene bruttokontraktar gir med tanke på takstpolitikk, har vi følgjande tilrådingar:

- Tilgjengeleg statistikk, henta inn gjennom elektronisk billetteringssystem fylkeskommunen er i ferd med å innføre, bør nyttast aktivt i framtidig ruteplanlegging og justering av takstar for både enkeltbilletter og rabatterte billetter eller kort.
- Fylkeskommunen må sjå heilskapleg på både prissetting og marknadsføring av kollektivtilbodet.

- For å sikre jamn inntektsvekst bør takstutviklinga vere i tråd med alminneleg prisvekst.<sup>15</sup>
- Billettypar og rabattordningar bør standardiserast og haldast på eit minimum. Dette for at kunden enklare skal få oversikt over kva slags billettype som passer hans/ hennar reisevanar.

### 6.8.3 Insentiv i bruttokontraktar

For å sikre at operatøren arbeidar for eit best mogleg sluttprodukt for kunden under eit bruttokontraktregime, må det stillast klare krav til påkravd kvalitet, med tilhøyrande positive og/ eller negative insentiv for å understøtte desse krava. Følgjande omsyn bør vurderast i utviklinga av insentiv (sjå også vidare utdjuping i del 2):

- Negative insentiv, som bøter, må sjåast i samanheng med positive insentiv – dersom til dømes risikoen for bøter er større enn sjansen for å oppnå ei belønning, vil operatøren truleg styre si åtferd for å unngå bøter.
- For at insentiv skal ha ynskja verknad, må det som utløyser belønning eller straff kunne målast. Den insentiva er retta mot må og kunne påverke det som utløyser belønning eller straff. Måla må vere objektive, og det som utløyser belønning bør ikkje kunne påverkast av eksterne forhold i stor grad.
- Eit positivt insentiv som erfaringsmessig har vist seg å auke grad av langsiktig, ynskja investering hos operatørane<sup>16</sup>, er å inngå lengre kontraktar med opsjon på forlenging, som 5 årskontrakt med opsjon på 3 års forlenging. Dette fordrar at opsjonen utløysast på grunnlag av ei objektiv vurdering av kvaliteten på tenesta operatøren har levert i kontraktsperioden.
- For å sikre at insentiva har ynskja verknad, bør fylkeskommunen etablere eit samarbeid med bransjen for å kome fram til ei samansetning av både positive og negative insentiv som kan målast objektivt og som har ynskja effekt – kostnadseffektivitet og høg kvalitet.

### 6.8.4 Organisering under bruttokontraktar

For å kunne handtere det auka ansvaret og arbeidsoppgåver som følgjer med bruttokontraktar, er det nødvendig å auke bemanninga med kompetanse på samferdsel i fylkeskommunen. Det bør verte avgjort kor vidt handteringa av bruttokontraktar skal ivaretakast av samferdselsavdelinga i fylkeskommunen, eller skiljast ut i eige administrasjonsselskap. Denne avgjørsla bør fattast politisk. Sjå avsnitt 5 for fordelar og ulemper med eige administrasjonsselskap.

### 6.8.5 Marknadsstrategi og informasjonsarbeid

Fylkeskommunen bør utarbeide ein marknadsstrategi for heile fylket. Strategien bør inkludere informasjonstiltak, standardiseringstiltak og presisere kva slags kanalar som skal nyttast for å marknadsføre kollektivtilbodet.

For å lukkast med å gi god informasjon til eksisterande og potensielle kundar, er det viktig at informasjonen er konsistent og enkel å forstå. Ruter har etablert eit eige prosjekt, TID.<sup>17</sup> Her er nokre av prinsippa i TID, som Møre og Romsdal fylkeskommune også bør vurdere å leggje til grunn i sitt arbeid med informasjon:

- **Synleg.** Ruteinformasjon er også marknadsføring. Eit busshaldeplasskilt og eit A4 ark er nødvendigvis ikkje nok for å tiltrekke merksemd.
- Kollektivtrafikken er eit produkt som bør vere gjenkjenneleg - gjerne ei **merkevare** med eige design.
- Ruteinformasjonen bør vere **konsistent** for heile området. Det bør kome tydeleg fram at det er same avsendar av informasjonen.
- Fortel gjerne med **fargar**. Fargar kan representere segment eller transportmidlar.
- Bruk **logiske** kombinasjonar av tal og bokstavar (R=region, E=Ekspress osv.)



Logo 177.mr.no

<sup>15</sup> "Takstøkninger i kollektivtrafikken – og særleg takstøkninger som overstiger veksten i alminnelig prisvekst – gir vanlegvis lavere inntektsvekst enn den nominelle økningen av billettprisene skulle tilsi. Dette skyldes en kombinasjon av trafikkbortfall og overgang til billettyper med større rabatt." (Strategisk kollektivplan for Oppland 2011-2015, FT-sak 31/11, [http://www.oppland.no/Documents/Opplandstrafikk/Strategisk\\_kollektivplan\\_2011-2015\\_FT-sak31-11.pdf](http://www.oppland.no/Documents/Opplandstrafikk/Strategisk_kollektivplan_2011-2015_FT-sak31-11.pdf))

<sup>16</sup> Bekken et al, TØI rapport 819/2006 (2006), *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*

<sup>17</sup> Trafikantinformasjons- og designprogram for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus (TID)

- Informasjonen må vere **universelt tilgjengeleg**. Det handlar om å vere merksam på bruk av kontrastar, skriftstorleikar og symbol samt plassering av tavler og skjermar i forhold til lys og høgde frå bakken.
- Bruk **kart** for å fortelje om tilbodet, enten der brukaren befinn seg eller kor det er mogleg å reise. Det kan vere linekart (stiliserte eller reelle), områdekart m.v.
- **Uniform design** på kjørety som korresponderar med ruteinformasjonen, til dømes fargar og logo.
- **Transportmidla** er effektive eksponeringsflater. Tenk kor mange gongar ein buss passerar gjennom ein by og kor mange personar den kjører forbi, kjører framfor eller møter. Baksida på bussen vender seg effektivt til bilistar bak.
- Bruk av piktogram.

For å lukkast med informasjonsarbeidet, har vi følgjande tilrådingar til **strategi**:

- Framover bør fylkeskommunen vere **pådrivar**, ha ansvaret, og vere felles avsendar av informasjon.
- **Kvar haldeplass** skal ha oppdatert og tydeleg informasjon om tilbodet på den aktuelle plassen og informasjon om nettverket. Haldeplassoppslag bør innehalde reelle passeringstider for aktuell haldeplass, ikkje vise heile rutetabellen – spesielt for bytrafikk.
- Trykt ruteinformasjon skal vere tilgjengeleg på **alle transportmidlar** og terminalar med innandørs fasilitetar.
- Ruteinformasjon skal vere tilgjengeleg **elektronisk på internett og telefon**. App for smarttelefonar m.v. Elektronisk ruteinformasjon erstattar nødvendigvis ikkje trykt informasjon, men er eit supplement.
- Det bør utarbeidast retningslinjer for felles **design** for fylket sin kollektivtransport.
- Ta **eitt skritt om gongen**. Eit ruteplansystem vil kunne generere trykt informasjon og i større grad sikre informasjonsoverføring til elektronisk ruteinformasjon. Sanntidsinformasjon er nyttig, har ein stor marknadsføringsverdi og gjer det enklare å reise kollektivt. Når det øvrige av informasjon er på plass, er tida inne for å vurdere sanntid.

Rute	Stasjon	Tid	Antall
		09:01	
624	Sentrum-Skarbovik Lenstad	09:05	1
618	Sentrum-Hessa	09:15	3
100	Bersen	Ørsta-Ø	09:25 5
100	Molde-Kristiansund	TIMEKSP	09:25 5
142	Oslo	Andalsen	09:30 7
250	Hellesylt	Sukkølv	09:30 4
618	18 Moa-Uessund		09:30 2
618	Sentrum - Skarbov		09:30 3
628	Møsterholm	Valle	09:30 2
628	Sørreisa	Skarbov	09:30 3
660	Flyplass-Airport		09:30 7

Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune

Tekniske løysingar er naudsynt for å kunne tilby eit godt og effektivt informasjonssystem og billetteringssystem. Som vist i avsnitt 6.7, er det ulike tekniske løysingar som kan vere aktuelle å nytte seg av i Møre og Romsdal. For å understøtte ein **betre tilgang på informasjon og billetteringsløysingar**, har vi følgjande tilrådingar innan tekniske løysingar og tilrettelegging for å best nytte dei tekniske løysingane:

- Legg ressursar i å etablere og drifte eit ruteplansystem
- Vidare oppgradering av ruteplanleggaren
- Merke alle busshaldeplassar med namn
- Vurder løysingar for førehandsbetaling
- Utstyr bussar med teljeutstyr for å få ein betre og meir komplett lineprofil

#### 6.8.6 Anbudsstrategiar

Erfaringar med anbod i Noreg (Bekken et.al.2006) har vist at driftskostnadane etter innføring av anbod har vorte redusert med om lag 10 prosent, medan reduksjonen har vore større i andre land. Kva slags suksesskriteria som bør vere til stades for å tiltrekke gode anbudsavtalar finnast det få kjende undersøkingar på. Likevel er det kjent at fleire eigenskapar til anbodet vil ha ein effekt på kor attraktivt det er for nye operatørar å gi pris og dermed oppretthalde ein konkurranse. Ulike kontraktsområde vil ha ulike eigenskapar, og desse eigenskapane bør vurderast i kvart tilfelle før ein avgjer anbudsstrategi for eit bestemt kontraktsområde.

Ved utarbeiding av anbod, bør følgjande element vurderast:

- **Storleik** på anbodet (kor mange vogner og depot). Få vogner gir eit potensielt lite inntektsgrunnlag, medan mange vogner kan komplisere og krev større administrativ styring.

- **Varigheita** på anboda kan påverke investeringsvilja til operatørselskapa. Lengre varigheit gir ofte meir langsiktige investeringar i vognmateriell og fasilitetar som kan påverke prissettinga. Varigheiter på fem til ti år er nytta i Noreg og Europa. Årlege opsjonar utover kontraktstida nyttast også som ei moglegheit, men gir noko større utryggleik.
- **Lokalisering.** Er rutetilbodet i nærleiken av eksisterande verksemder som kan gi stordriftsfordelar og/ eller samdriftsfordelar? Avstanden til sentraladministrasjon og eventuelt oppbygging av ein slik lokalt vil vere med på å definere det operatøren ser på som "sitt" marknadsområde og konkurransepotensial. Lokalkunnskap for å tilby skreddarsydde ruteløysingar som kan gi sparingar i drifta, heng saman med kjennskap og nærleik til området. For Møre og Romsdal kan avstand og kjennskap for dei internasjonale og austlandssentrerte operatørane vere ei barriere mot å gi tilbod. Enkelheit i tilbodet kan redusere barrieren noko.
- **Samansetjing** av køyringa påverkar utnyttinga av vognparken og sjåførar. Med blanding av fleire segment (t.d. skolekøyning og rutekøyning). Ei optimal samansetjing for å redusere vognbehovet er ein detaljert planleggingsprosess.
- **Vognkrav** kan påverke konkurransen. Dersom det vert stilt krav til nytt materiell stiller fleire tilbydarar likt, medan dersom eldre materiell vert tillett er det mogleg for ein større aktør å nytte vogner frå andre delar av sin produksjon. Sistnemnte kan gi noko rimelegare kontraktar enn ved bruk av berre nytt materiell. Bussleverandørane sjølv meiner at mykje godt materiell (m.t.p. miljø og tryggleik) med fordel kan behaldast eller oppgraderast framfor å setje krav til absolutt nytt.
- **Tilgang til servicefasilitetar** (verkstad, diesel, vask, m.v.) er det vekslende erfaring med. I Møre og Romsdal har ein erfaring med at eigarskap til fasilitetar ikkje påverkar prissettinga, medan det i Oslo-området opererast med framleige av depot av administrasjonsselskapet.
- **Tilgang på sjåførar** vil tradisjonelt vere best i nærleiken av der depota er frå før. Dette med omsyn til kor sjåførar har etablert seg og kor det finnast eit miljø for rekruttering.

## 6.9 Skoleskyss

For å oppnå ein effektiv skoleskyss som og gir eit godt tilbod til elevane, er er det fleire betringspunkt.

Når det gjeld vidaregåande skole, tilråddast følgjande:

- **Samarbeid** mellom samferdselsavdelinga og utdanningsavdelinga i fylkeskommunen er viktig.
- Ei **felles målsetjing** for samarbeid kan vere å utarbeide ein betre skolekvardag for elevane, der også reise til og frå skolen vert teke omsyn til.
- **Elevane sine innspel er viktige** for å utbetre skoleskyssen. Innspel gis gjennom ungdomsråd, men og individuelt gjennom epostadressa [minskoleskyss@rmfylke.no](mailto:minskoleskyss@rmfylke.no).

Når det gjeld skoleskyss som kommunane har ansvaret for, kan fokus på følgjande utfordringar bidra til betre kostnadsstyring knytte til skoleskyssen:



Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune

- **Koordinering** av skoleruter, og med tanke på feriar og planleggingsdagar.
- Fokus på **koordinering av start- og sluttider.**
- **Akseptabel vente- og reisetid** har rom for skjønn innanfor noverande regelverk (U-dir 3-2009).
- **Avgrensing** mot skoleskyss kommunen eigentleg skal betale for ifølge opplæringslova. Dette gjeld særleg farleg skoleveg utanfor skyssgrensa, undervising utanfor skolen sitt område og badekøyning.
- Sikre at fylkeskommunen **ikkje betalar for midtskyss.**<sup>18</sup>
- Oppfølging av tilrettelagt skole-

<sup>18</sup> Midtskyss er skyss utenom skolens ordinære start- og sluttid, og som kan føre med seg ekstra kostnader. Om ein kommune legg opp til slik skoleskyss, er dette en utgift fylkeskommunen ikkje kan påleggast å betale.

skyss.

- **Integrering** av elevar med funksjonshindring gjennom trening i å reise med kollektivtransport under oppfølging frå skole.
- **Konkurransesetting** av tilrettelagt skoleskyss, gjerne koordinert med annan offentleg betalt transport i same område.
- **Optimere skyss til private grunnskolar** som mottek statsstøtte og skyss ved delt omsorg/delt bustad.
- **Detaljert gjennomgang av kilometerkrava** (to, fire og seks kilometer avstand frå skole). Ved måling av skolevegens lengde skal fylkeskommunen si digitale utrekningsteneste nyttast. Gislink er godkjent som måleverktøy ved skoleskyss. Det vert akseptert eit slingringsmonn på inntil -25 meter i høve til utmålt resultat. Skolane må nytte Gislink slik at ein hindrar tvil ved utrekningar.

#### 6.9.1 Takstpolitikk for skoleskyss

Som vist i avsnitt 5.2.2 medfører dagens betaling for kommunal skoleskyss to hovudutfordringar:

- Kommunane betalar ordinær barnebillett for den enkelte elev som har rett på skoleskyss
- Kommunane betalar ikkje den faktiske kostnaden for skoleskyss
  - Takstsystemet gir ikkje kommunane insentiv til å samordne start- og sluttider på dei ulike skolane for å optimalisere skoleskyssen.
  - Når kommunane vurderer samanslåing av skoler vert ikkje auka kostnader til skoleskyss medrekna, sidan fylkeskommunen tek storparten av kostnadsauken.

For å møte desse utfordringane, bør ein vurdere om det kan utviklast prismekanismar som i større grad speglar den reelle kostnaden for å tilby skoleskyss. Hovudmålet med endringane må vere at kommunane i større grad betalar den reelle kostnaden for skoleskyss. Då dagens prismekanismar er lovfesta, samtidig som det er vist at kommunane betaler ein mindre del av kostnadene no enn då loven vart innført<sup>19</sup>, bør ein vurdere å gå saman med andre fylkeskommunar for å vurdere felles innspel til lovendingar på området overfor Samferdselsdepartementet.

## 6.10 Samordning

Betre samordning forutsett god samhandling mellom dei ulike offentlege aktørane som tilbyr offentleg transport; fylkeskommunen, helseføretak og kommunar.

- For å oppnå god samhandling, vil det vere nødvendig å formalisere samhandlingsarenaer der fylkeskommunen, kommunane og helseføretaket er representert.
- Alle offentlege innkjøparar av transporttenester bør sjølv ta ansvaret for dei kostnadsdrivande avgjerde dei tek. Om ein offentlig aktør er leverandør for ein annen offentlig aktør, må det sikrast at tenestene prisast rett slik at innkjøpar ikkje betaler for mykje eller at leverandør ikkje får dekt sine kostnader. Eit opent forhold basert på tillit og/ eller ekstern kvalitetsikring av prissetting kan bidra til å sikre dette.

For å understøtte dei felles interessene fylkeskommunen, kommunane og helseføretaka har, vert følgjande tiltak tilråda:

- Vurdere opprettinga av eit felles kjørekontor for helseføretaka, fylkeskommunen og eventuelt også kommunane for å utnytte potensialet for å oppnå høgare passasjertal per bil, samt betre utnyttinga av spesialbilar ved at pasientreiser, om mogleg, i større grad vert lagt til tider med mindre press på desse bilane.
- For betre utnytting av drosjer som nyttast til pasienttransport mellom kommunar, bør det opnast for fri nytting av desse drosjene til pasienttransport for helseføretaket i den tida drosja venter på å returnere pasienten til eigen heimkommune framfor berre å vente på å returnere pasienten som er til behandling.



Foto: Dag Jensen

<sup>19</sup> Nielsen, Gustav, Loftsgarden, Tanja, Transportøkonomisk institutt (2009), TØI rapport 1017/2009, *Kollektivtransport i Oppland*

Då det er i fylkeskommunen si interesse å oppretthalde drosjenæringa sitt inntektsgrunnlag, har vi følgjande tilrådingar for å unngå konkurranse frå kommunane sine egne bilar:

- Kartlegge omfanget av bruk av kommunale bilar som kan/ bør betjenast av profesjonelle sjåførar (drosjar)
- Synleggjere kommunane sine kostnader ved å nytte egne bilar framfor profesjonelle sjåførar gjennom konkrete utrekningar, helst i form av ein samfunnsøkonomisk analyse.<sup>20</sup>

Det er og i alle dei offentlege aktørane si interesse at kollektivtilbodet vert betre utnytta. Tidligere nemnte tilrådingar om vidare utvikling av tingsordningar vil også vere viktig for å oppnå betre samordning mellom dei ulike kollektivtilboda fylkeskommunen rår over. Dette inkluderar å leggje til rette for, og etterspørje, bruk av drosjer/ turvogner for eksempel til bruk i tilbringartransport, tingsordningar og liknande.

### **6.11 Aktuelle støtteordningar**

Fylkeskommunen bør halde seg orientert om aktuelle støtteordningar for best mogleg å nytte seg av statleg støtte til utbetring og utvikling av kollektivtilbodet i fylket. Dei tre mest aktuelle støtteordningane er :

#### **KID (Kollektivtransport I Distrikta):**

KID-ordninga har følgjande retningslinjer og mål:

- Opprette/utvikle prosjekt som knytte til investering, drift, detaljutforming og planlegging
- Opprette/utvikle prosjekt retta mot tiltak for betre line- og tingingstrafikk og gode knutepunkt
- Opprette samarbeidsprosjekt mellom offentlege myndigheiter og andre aktørar for eit betre kollektivtilbod

#### **BRA (Betre infrastruktur, Rullande materiell, Aktiv logistikkforbetring):**

BRA-ordninga har følgjande retningslinjer og mål:

- Opprette/utvikle opprustingsprosjekt innanfor samferdsel/ kollektivtrafikk
- Prosjekt med utgangspunkt i trafikkunge strekningar, i knutepunkt og sentrale målepunkt samt tiltak som byggjer opp under statleg satsing og tiltak på heile reisestrekningar

#### **Belønningsordning for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda:**

Ålesund synast å vere den mest aktuelle deltakarbyen i Møre og Romsdal for belønningsordninga. Belønningsordninga har følgjande retningslinjer og mål:

- Vise til resultat i form av sterkare vekst i tal for kollektivreiser enn talet for personbilreiser
- Bruk av midlar til å styrke kollektivtilbodet si konkurransekraft
- Gjere politiske vedtak for gjennomføring av tiltak lokalt som vil gi grunnlag for redusert biltrafikk og auka kollektivtrafikk

<sup>20</sup> Se Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser for god praksis, [http://www.regjeringen.no/upload/FIN/Vedlegg/okstyring/Veileder\\_i\\_samfunnsokonomiske\\_analyser.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/FIN/Vedlegg/okstyring/Veileder_i_samfunnsokonomiske_analyser.pdf)

## DEL 2

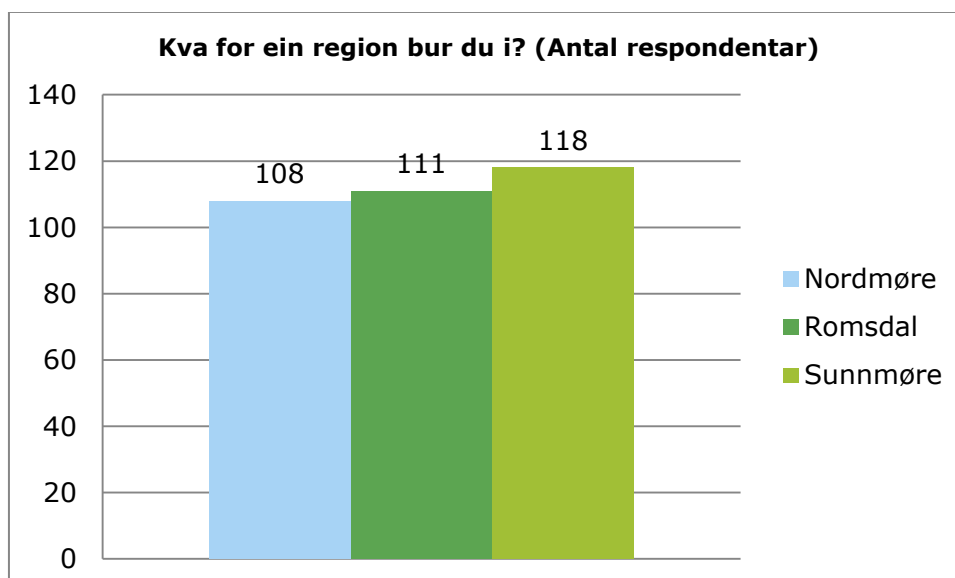
### 1. KUNDEUNDERSØKING

Det blei gjennomført ei spørjeundersøking blant kundar som reiser kollektivt i Møre og Romsdal. I praksis blei spørjeundersøkinga gjennomført i to omgangar. Over tre dagar blei reisande oppsøkt på høvesvis rutebilstasjonen i Kristiansund, Molde og Ålesund (rutebilstasjonen, hurtigbåtkaia og Moa), og bedt om å svare på spørjeundersøkingsskjemaet. 300 respondentar svarta på spørjeundersøkinga på desse tre dagane. Vidare blei det same spørjeskjemaet lagt ut på heimesida til Trafikanten for elektronisk svar. På tross av at heile 479 personar har klikka seg inn på spørjeundersøkinga, var det berre 35 respondentar som svarta på heile spørjeundersøkinga i den elektroniske versjonen.

I det følgjande presenterast resultatata frå kundeundersøkinga.

#### 1.1 Fordeling av respondentar per region

Respondentane ble bedt om å svare på kva for ein region dei bur i. Dette hovudsakleg for å kunne analysere på ulikskapar i svarta dei ulike regionane mellom. Under viser fordelinga av dei totalt 335 respondentane på dei tre regionane.

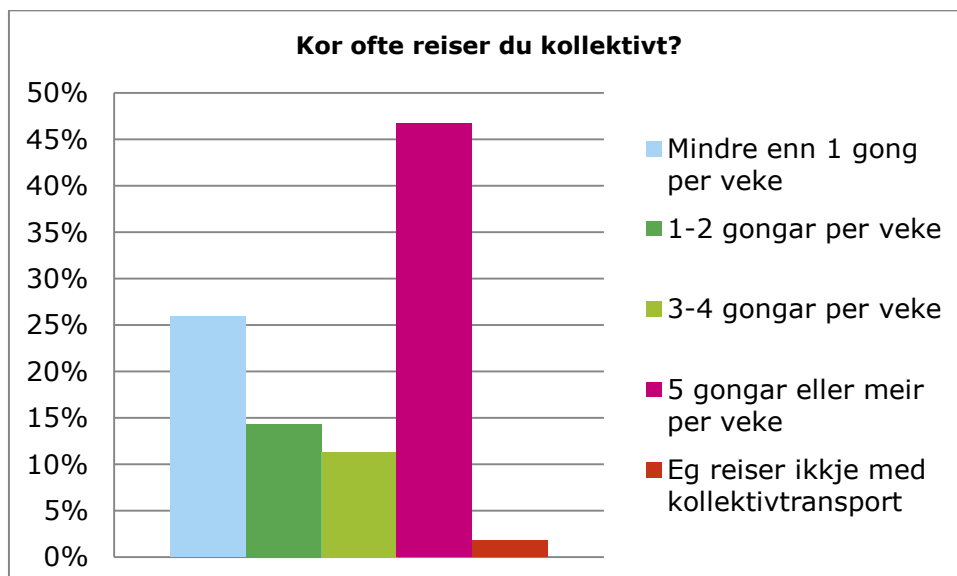


#### 1.2 Reisemønster

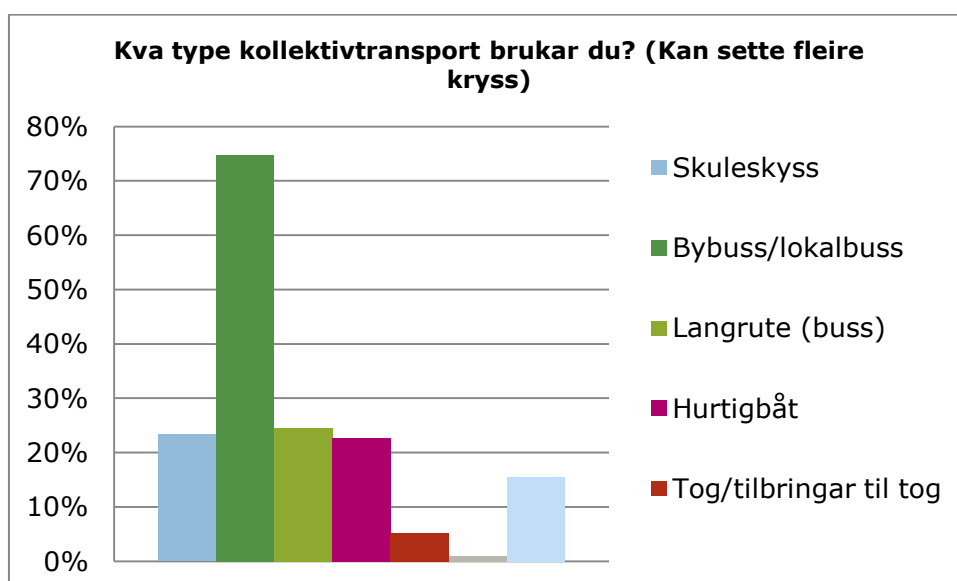
Vidare blei respondentane spurde om kva reisemønster dei har når dei brukar kollektivtilbodet.

Figuren under viser kor ofte den enkelte respondent reiser med kollektivtransport.





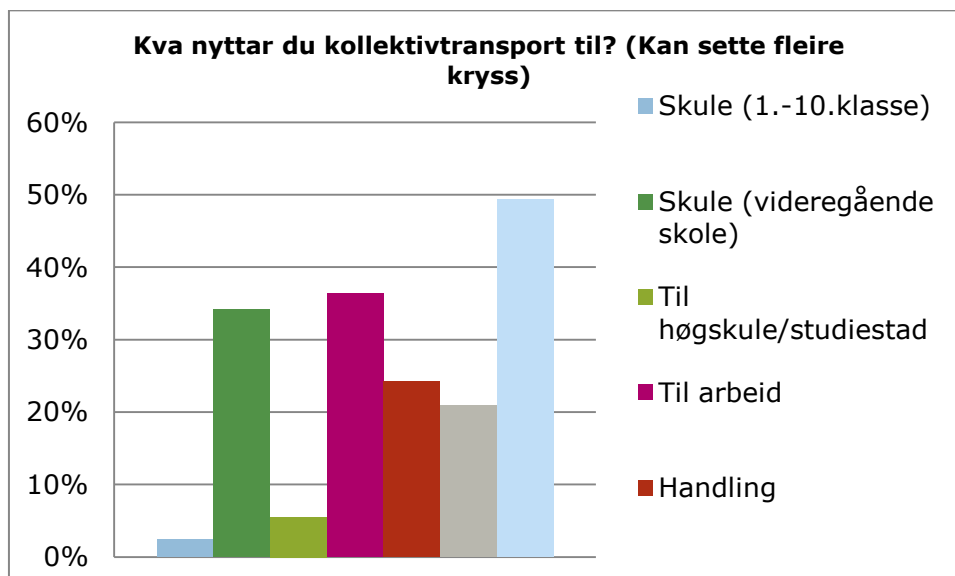
Som vi ser av figuren over, er det klart flest av respondentane som reiser fem gongar i veka eller meir. Samstundes er det også relativt mange som reiser éin eller færre gongar i veka.



Som vi ser av figuren over, er det bybuss/ lokalbuss som nyttast i størst utstrekning. Av dei som har oppgitt at dei nyttar annan type kollektivtransport, seier alle at dei brukar ferje.

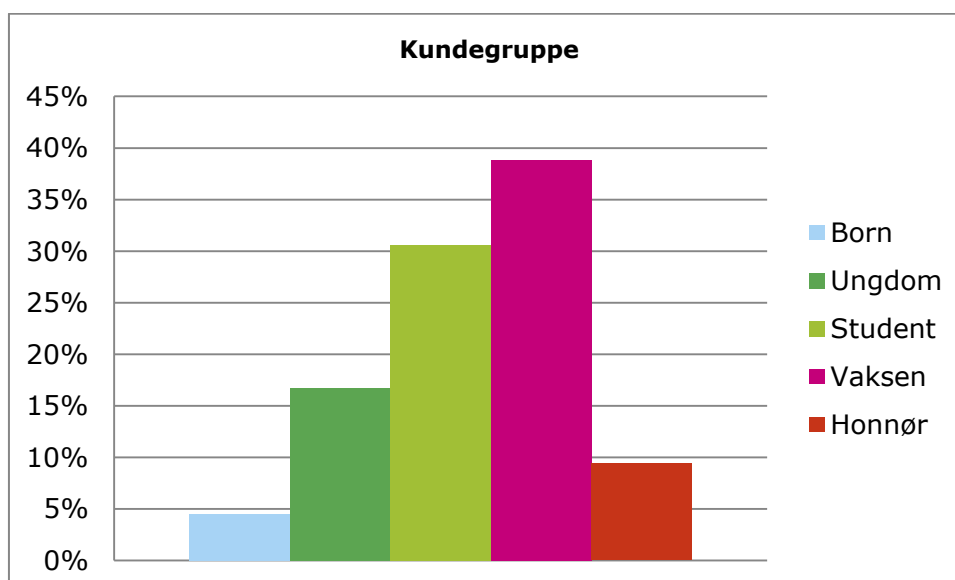
### 1.3 Bruksmønster og kundegrupper

Respondentane blei spurde om til kva slags føremål eller aktivitetar dei brukar kollektivtransport til. Respondentane kunne oppgi fleire kategoriar alt etter korleis dei brukar kollektivtransport.

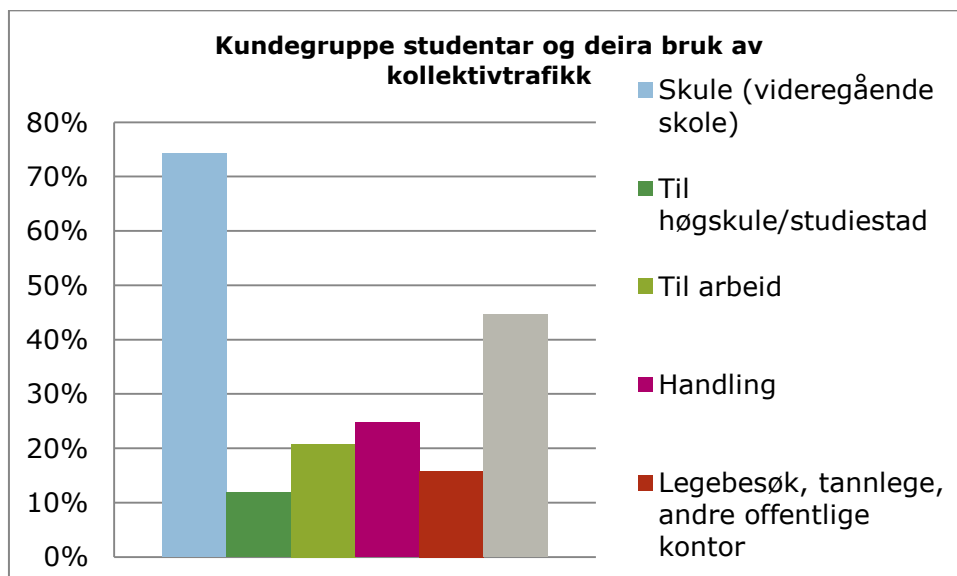


Som vi ser av figuren over, er det fritidsreiser og reiser til og frå fritidsaktivitetar der kollektivtilbodet nyttast mest. Vidare følgjer reiser til og frå arbeid og skyss til og frå vidaregåande skole. Det er berre 6 prosent som seier at dei nyttar kollektivtransport til eller frå høgskole/studiestad. Då studentar ofte er ei målgruppe for kollektivtransport, kan dette tyde på at kollektivtransporten i liten grad er tilpassa denne type studentar sitt behov, og/eller at det reknast for å vere eit for dårleg alternativ til bil.

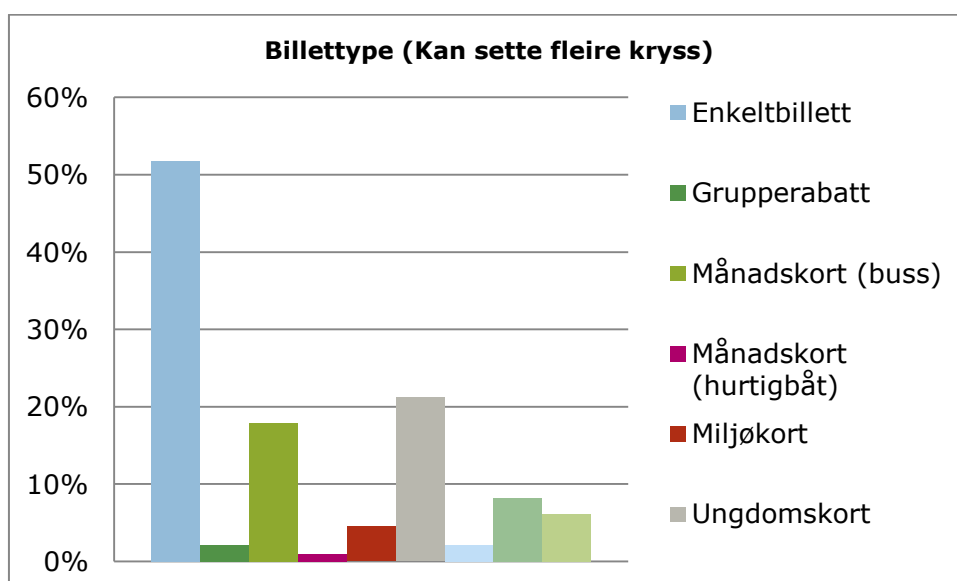
Respondentane blei også bedt om å oppgi kva for ei kundegruppe dei tilhøyrer. Det var berre høve til å velje éin kategori.



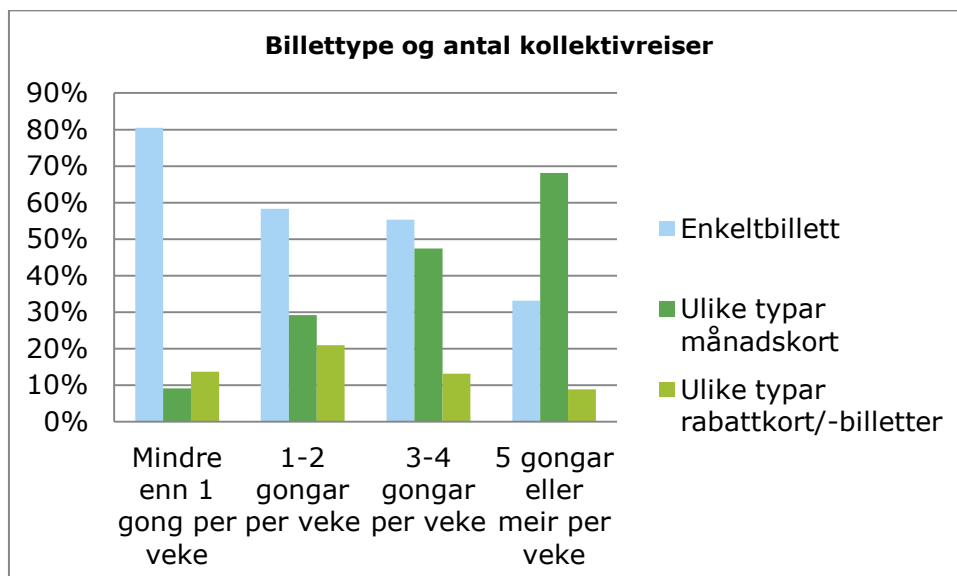
Som vi ser av figuren over, er det flest i kategorien vaksne som nyttar kollektivtransport. Vidare er det over 30 prosent som seier at dei er studentar. Dette stemmer dårleg overeins med at det er få som seier at dei nyttar kollektivtransport til eller frå høgskole/studiestad. For å undersøkje dette nærare, har vi isolert dei respondentane som har kategorisert seg sjølv som studentar, og sett på deira bruk av kollektivtransport.



Som vi ser av figuren over er det nesten 75 prosent av respondentane som kategoriserar seg som kundegruppe studentar, som òg nyttar kollektivtransport til vidaregåande skole. Også for denne kundegruppa, ser vi at det berre er 12 prosent som nyttar kollektivtransport til høgskule/studiestad.



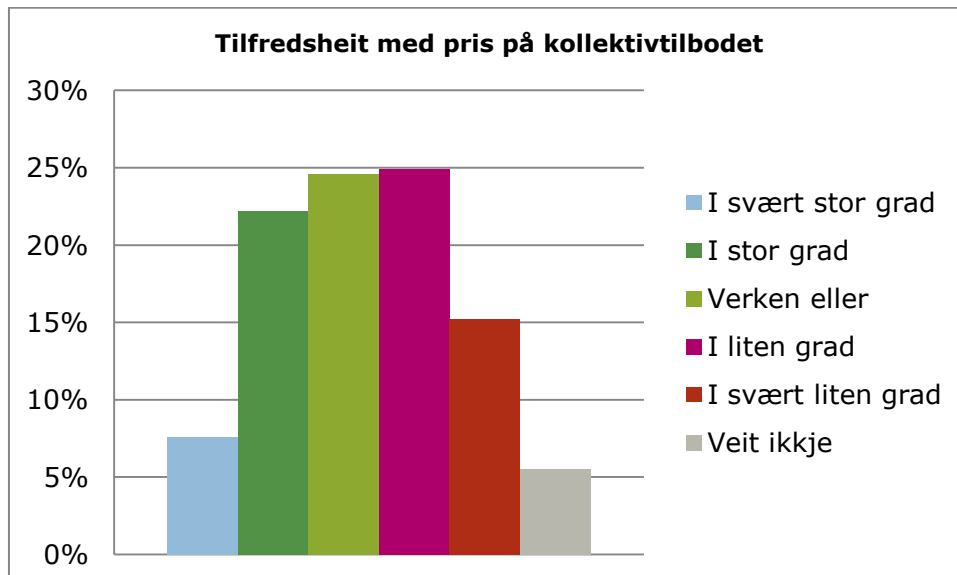
Som vi ser av figuren over, er det over 50 prosent av respondentane som seier at dei brukar enkeltbillett. Såleis ser det ut til at det er eit stort potensiale for å utvide bruken av ulike rabatterte kort for å få opp bruken av kollektivtransport. For å undersøkje bruken av ulike typar billettar, har vi vidare undersøkt kor ofte respondentane reiser sett opp mot kva for ein billetttype dei nyttar.



Ikkje overraskande er det stadig høgare bruk av enkeltbillettar jo færre kollektivreiser respondentane gjer. Samstundes er det heile 33 prosent av respondentane som seier dei reiser fem gongar eller meir per veke som nyttar enkeltbillett. Dette kan anten tyde på at enkeltbillett rek-nast for å vere billeg, eller at dei rabatterte løysingane ikkje er gode nok.

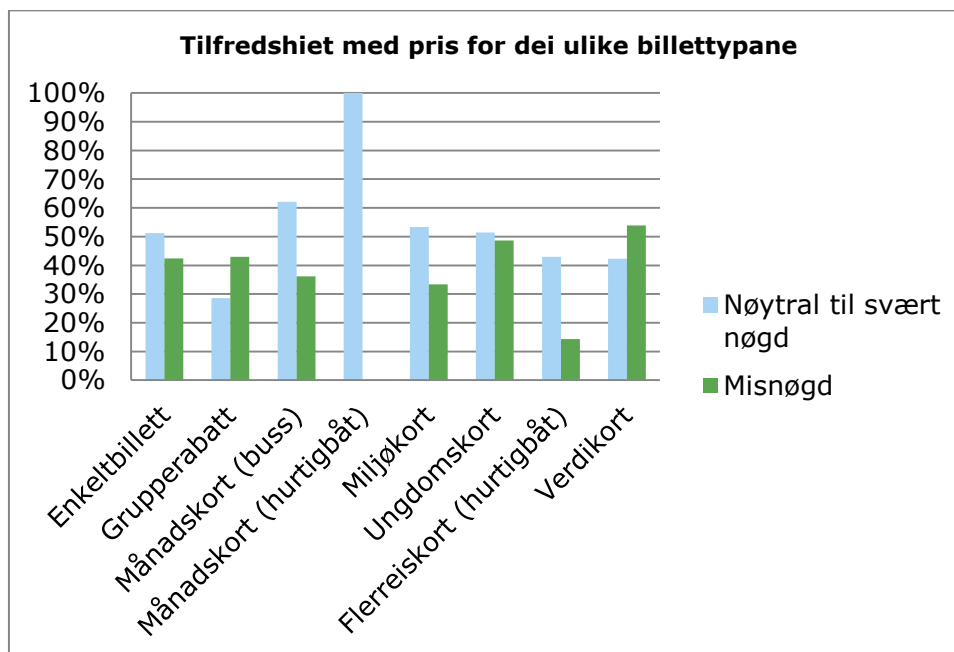
#### 1.4 Tilfredsheit med pris

Vi har vidare undersøkt i kva grad respondentane var tilfreds med prisen på kollektivtilbodet dei nytta.



Som vi ser av figuren, er det relativt lik andel som i liten grad er tilfreds med prisen, eller verken er nøgd eller misnøgd. I denne samanhengen vil vi likevel seie at frå nøytral, det vil seie verken eller, til i svært stor grad nøgd med prisen er eit positivt resultat, då prisen truleg ikkje påverkar om ein vel å nytte kollektivtilbodet eller ikkje.

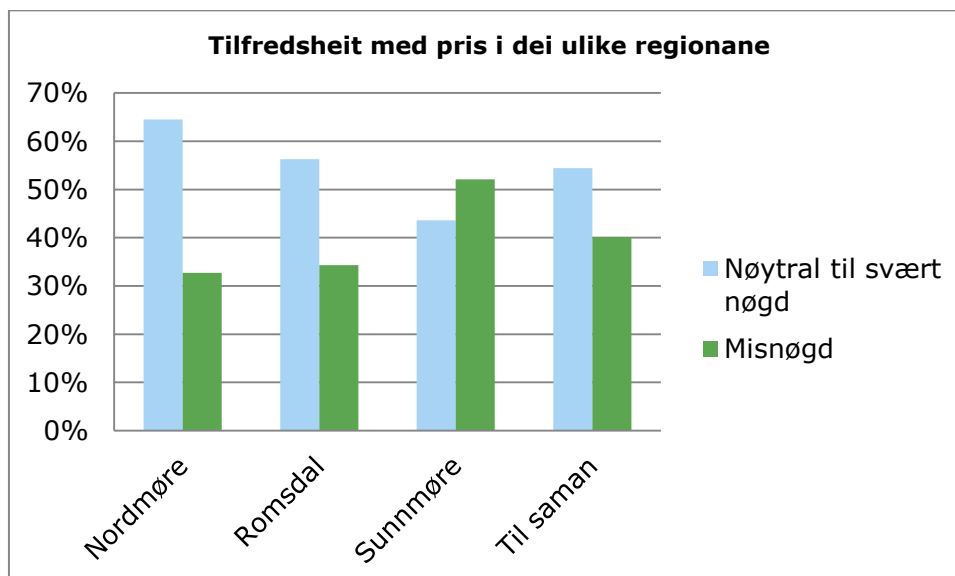
For å undersøkje korleis dei ulike billetttypane vert vurdert prismessig, har vi sett på grad av tilfredsheit for dei ulike billettkategoriene.



På den positive sida, er det over 60 prosent som er nøgde med månadskortet på buss med ein differanse på 26 prosentpoeng mellom andel respondentar som seier seg frå nøytral til svært nøgde og dei som seier seg misnøgde. For miljøkortet er det over 50 prosent som seier seg frå nøytralt til svært nøgde, med ein differanse på 20 prosentpoeng til dei som seier seg misnøgde. For fleirreiskort er det over 40 prosent som seier seg frå nøytral til svært nøgde med ein differanse på heile 29 prosentpoeng ned til dei som seier seg misnøgde. For månadskort for hurtigbåt er det 100 prosent som seier seg tilfredse med prisen, men vi må gjere merksam på at det berre er tre respondentar som har oppgitt å ha månadskort på hurtigbåt, og alle desse oppgir at dei verken er nøgde eller misnøgde.

For dei som seier dei nyttar verdikort og grupperabatt, er det ein relativt betydeleg andel av respondentane som oppgir å vere misnøgde i forhold til dei som er nøytrale eller nøgde. Også kundane som nyttar ungdomskort har tilnærma lik andel som er misnøgde og nøgde. I tillegg er det ei rekkje av desse respondentane som har kommentert i spørjeskjemaet at dei tykkjer ungdomskortet er for dyrt. For denne kundegruppa er det på same tid få som har eit alternativ til kollektivtransport, då dei ikkje har tilgang på eigen bil. Pris på ungdomskort, grupperabatt og verdikortet bør difor vurderast nøye. For enkeltbilletter er det over 50 prosent som seier seg frå nøytral til svært nøgde, men det er også 42 prosent som seier seg misnøgde. Også for enkeltbilletter er det fleire av respondentane som har oppgitt i det opne kommentarfeltet at dei tykkjer enkeltbilletter er for dyre.

Vi har vidare undersøkt om det er ulikskapar i tilfredsheita med pris dei ulike regionane i mellom.



Som vi ser av figuren, er respondentane frå Nordmøre klart mest tilfreds med prisen, men også i Romsdal er det ein langt høgare andel av respondentane som er tilfreds med prisen enn dei som er misnøgdde med prisen. For respondentane på Sunnmøre, derimot, ser vi at det er opp mot ti prosentpoeng fleire av respondentane som er misnøgdde med prisen enn dei som er nøgdde.

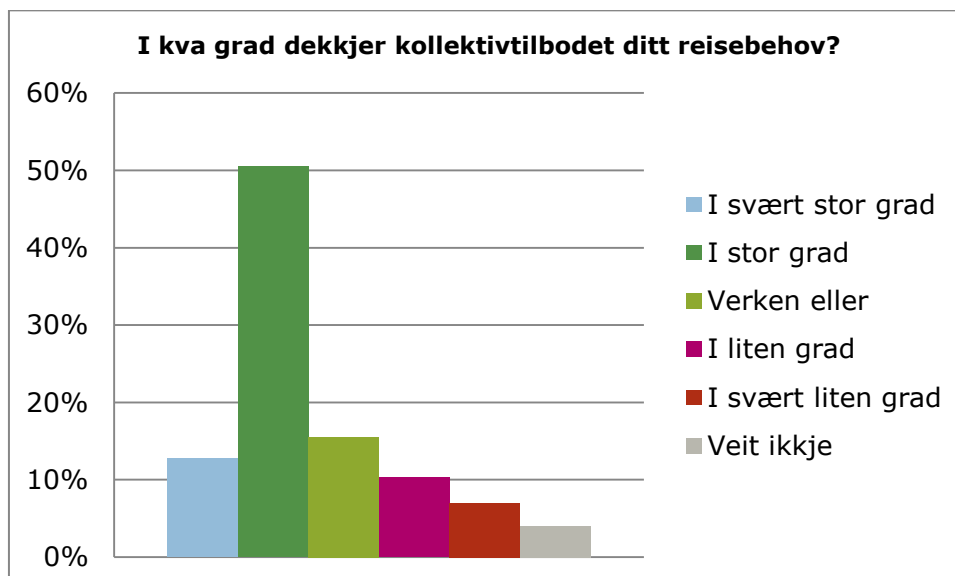
I det opne kommentarfeltet til slutt i spørjeundersøkinga, er det også kome inn 36 kommentarar som går på pris. 14 av desse er frå respondentar frå Nordmøre. Det som går igjen her, er at det generelt er for dyre billetter. Det at honnørkort er tatt vekk, samt at enkeltbilletter oppfattast som dyre går igjen.

Det er vidare 13 respondentar frå Romsdal som har kommentert prisen. Her var også den generelle tilbakemeldinga at respondentane tykkjer buss er for dyrt. Vidare var det fleire av respondentane som gav opp at dei tykkjer ungdomskortet er for dyrt, og at dei ynskjer at aldersgrensa for ungdomskortet vert utvida frå den noverande øvre aldersgrensa på 18 år. Det at studentrabatten berre gjeld for gitte strekningar, og at lærlingar ikkje får studentrabatt, vert også kritisert. Desse elementa er også dei same som dei ni respondentane frå Sunnmøre, som har kommentert prisen, har teke opp.

Det har i intervju med fylkeskommunen vorte nemnt at spesielt parkeringskapasiteten rundt høgskolen i Ålesund er sprengd. I tillegg har vi i avsnitt 1.3 i dette vedlegget vist at det er relativt få studentar som nyttar seg av kollektivtrafikken. Nettopp det at det leggest avgrensingar på strekningar ein kan bruke studentkortet på, kan vere ein faktor som bidreg til denne avgrensinga i bruk, utan at vi har tilstrekkeleg data til å underbygge denne hypotesen.

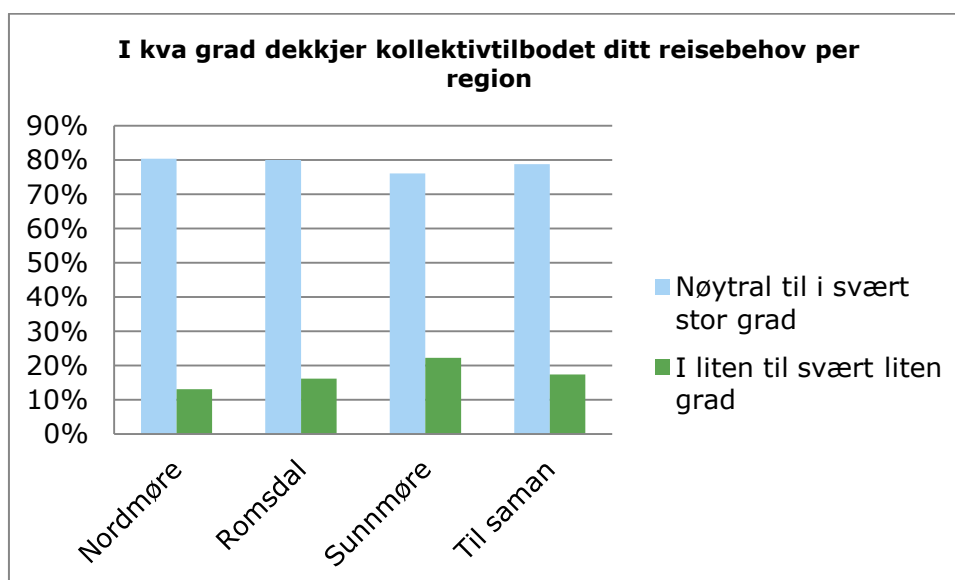
#### 1.5 Tilfredsheit med kollektivtilbodet

Vi undersøkte også i kva grad respondentane er tilfredse med kollektivtilbodet. For å undersøkje dette, spurde vi fyrst respondentane i kva grad kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov.



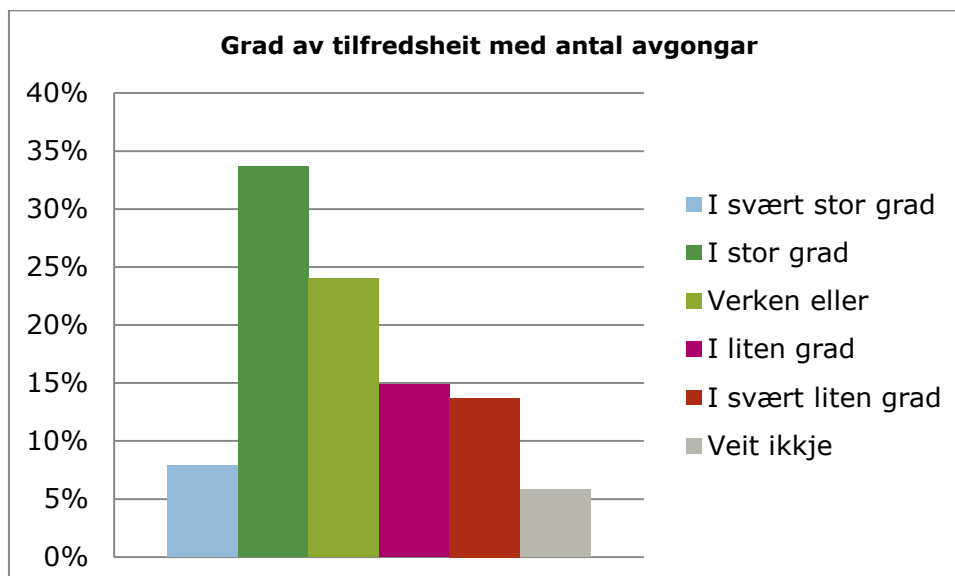
Som vi ser, er det ei klar overvekt av respondentane som i svært stor grad eller i stor grad oppgir at kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov slik tilbodet er i dag. Dette ser vi på som særst positivt. Samstundes må det nemnast at ei stor overvekt av respondentane blei oppsøkt i bystrøka, der det er større kollektivdekning. Dette kan såleis ha påverka svara. På den andre sida er det også i dei tre store byane, og områda rundt, det bur flest menneske og difor også i desse områda god kollektivdekning har størst verknad.

Vi har også undersøkt i kva grad det er ulikskapar i grad av tilfredsheit avhengig av kva for ein region respondentane kjem frå.

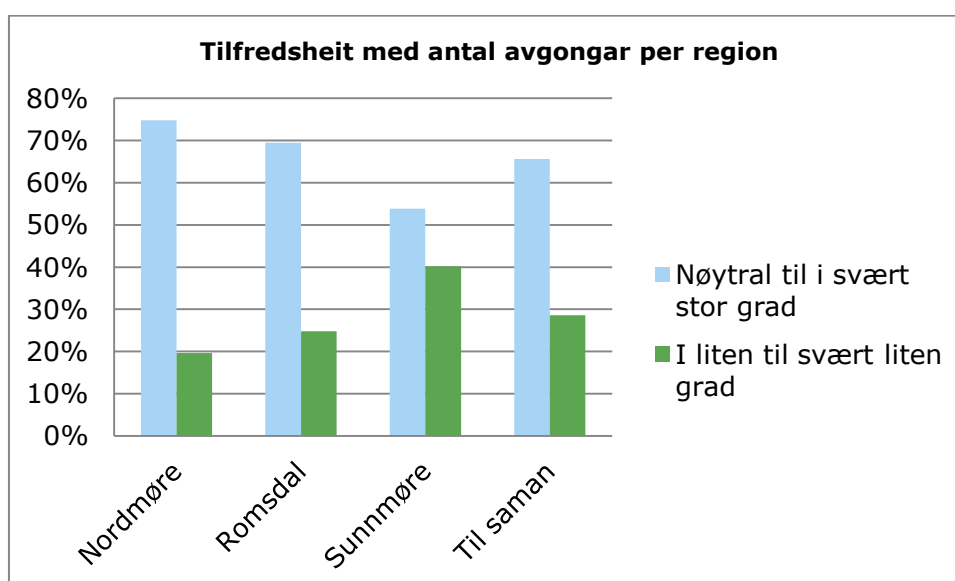


Som vi ser er det berre små variasjonar i respondentane si vurdering av kor vidt kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov. Men også her ser vi ein tendens til at respondentane frå Sunnmøre i noko mindre grad vurderar at kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov.

Vi undersøkte vidare i kva grad respondentane var tilfredse med kor mange avgangar det var for det kollektivtransportmidalet dei nytta.



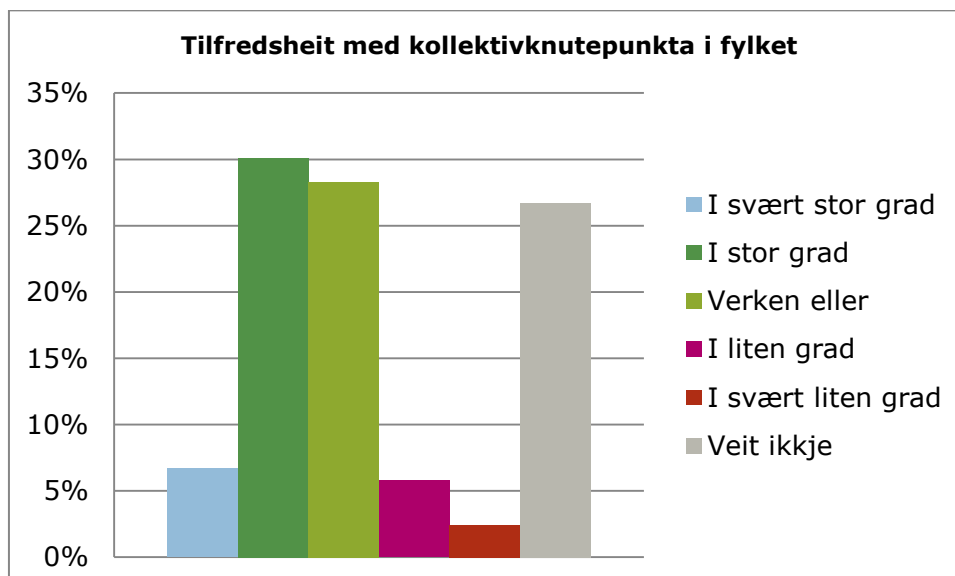
Også her ser vi at det er over 40 prosent som i særst stor grad eller i stor grad er tilfreds med kor mange avgongar det var for det kollektivtransportmidelet dei nytta, men denne tilfredsheit er lågare enn vurderinga av kor vidt kollektivtilbodet dekkar respondentane sitt reisebehov. Vi undersøkte også for denne indikatoren i kva grad det var variasjonar mellom dei ulike regionane.



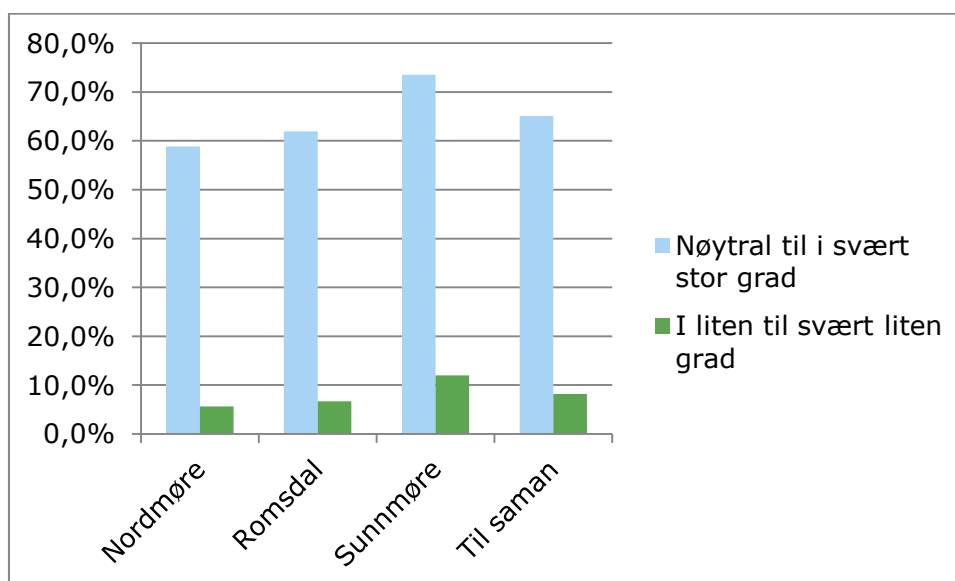
For alle regionane ser vi at respondentane er meir nøgde enn misnøgde med kor mange avgongar det er for det kollektivtransportmidelet dei nytter, men igjen ser vi ei betydeleg høgare grad av tilfredsheit i Nordmøre og Romsdal samanlikna med Sunnmøre.

Vi spurde vidare respondentane om dei var nøgde med kor kollektivknutepunkta i fylket er plassert.



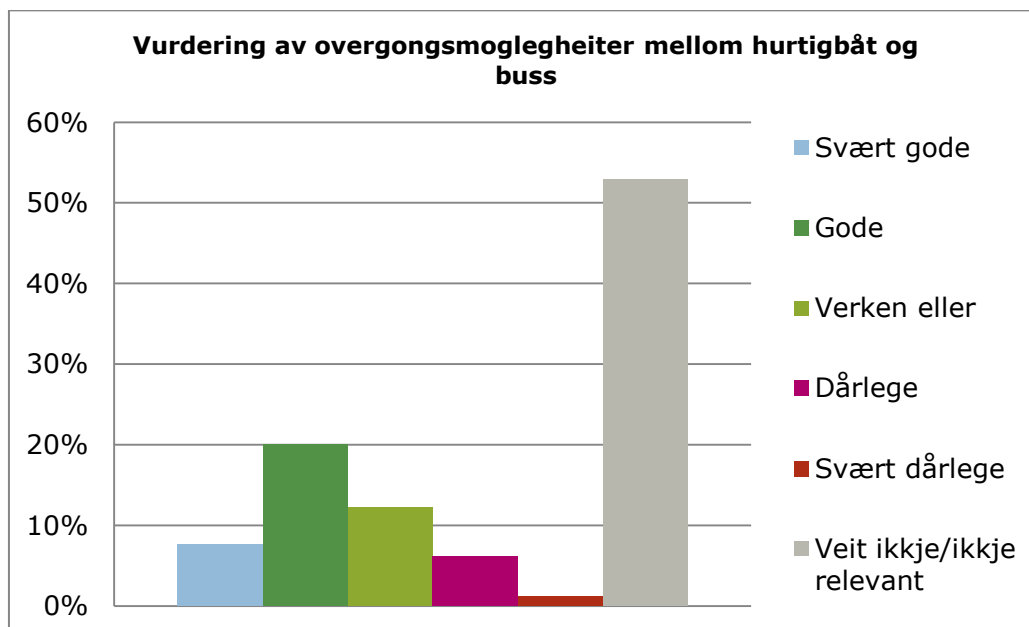


Som vi ser av figuren, er det 27 prosent av respondentane som ikkje har ei formeining om dette. Av dei som har svara, er det berre åtte prosent av respondentane som seier dei i liten grad eller i svært liten grad er nøgde med kollektivknutepunkta, noko som til saman gir ei særst høg grad av tilfredsheit med plassering av kollektivknutepunkta. Igjen har vi også undersøkt i kva grad det er ulikskapar i grad av tilfredsheit regionane i mellom.

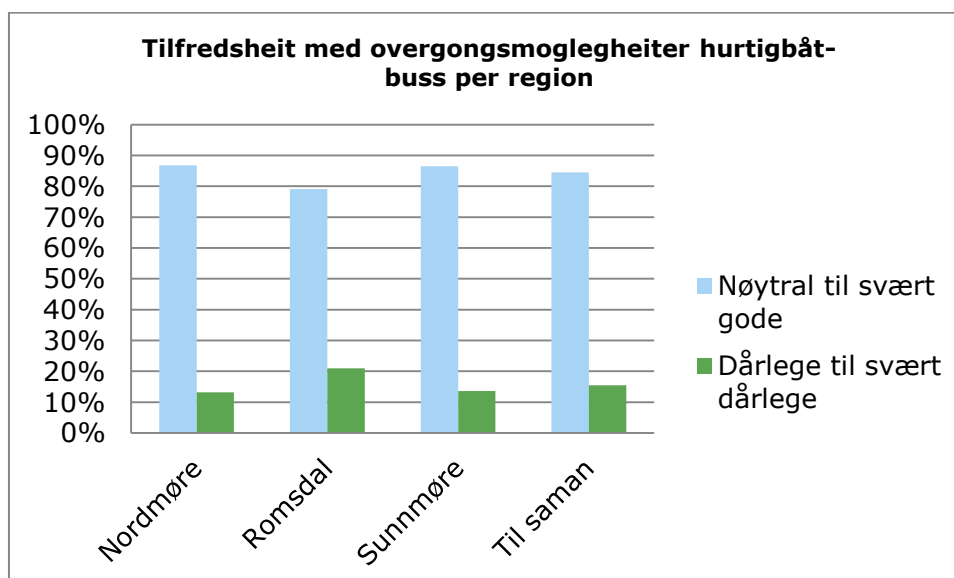


Vi ser også her at det er små ulikskapar i differansen i prosentpoeng av dei respondentane som oppgir å vere nøytrale til nøgde og dei som er misnøgde, men her ser vi at grada av tilfredsheit faktisk er størst på Sunnmøre. Her er det også to store kollektivknutepunkt, Moa og rutebilstasjonen som igjen ligg nær opptil hurtigbåtkaia, medan det i Molde og Kristiansund kun er eitt hovudknutepunkt. Dette kan vere ei forklaring på denne ulikskapen i grad av tilfredsheit.

Vi har også undersøkt i kva grad respondentane vurderar at det er gode overgangsmoglegheiter ulike kollektivtransportmidlar i mellom.

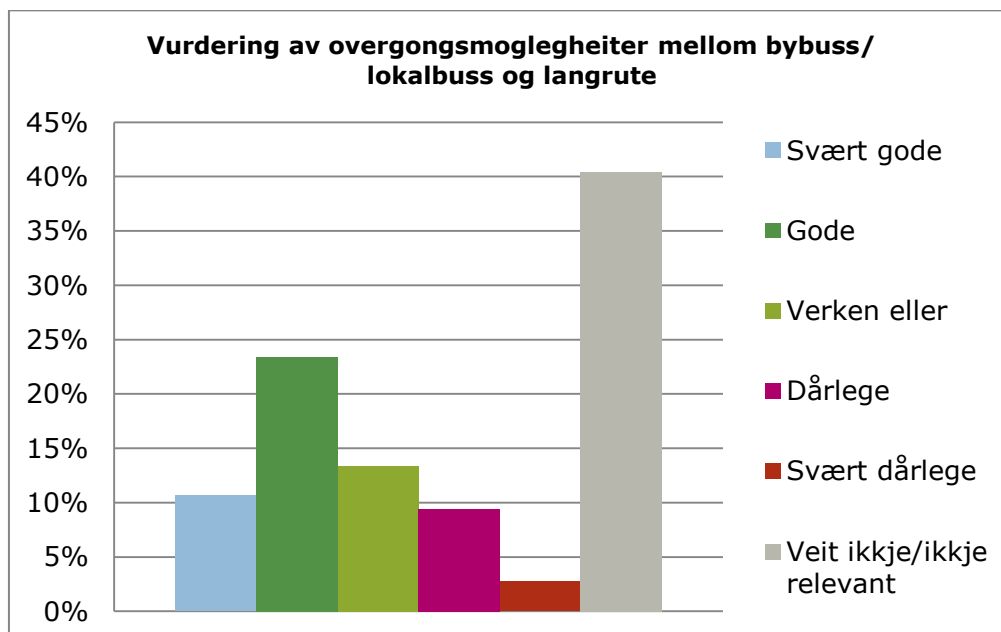


Som vi ser av figuren, er det over 50 prosent av respondentane som ikkje har noko formeining om dette. Dersom vi held respondentane som oppgir veit ikkje eller at spørsmålet ikkje er relevant, så er det 59 prosent av respondentane som seier at overgangsmoglegheiter mellom hurtigbåt og buss er svært gode eller gode. Dette tolkar vi dit hen at denne overgangsmoglegheita vert rekna som god. Men igjen vil vi understreke at overvekta av respondentane er spurt på kollektivknutepunkta i høvesvis Kristiansund, Molde og Ålesund, noko som kan påverke resultatata dersom denne overgangsmoglegheita er dårlegare i distrikta. Vi har vidare sett på i kva grad det er ulikskapar i svara gitt frå respondentar frå dei ulike regionane.



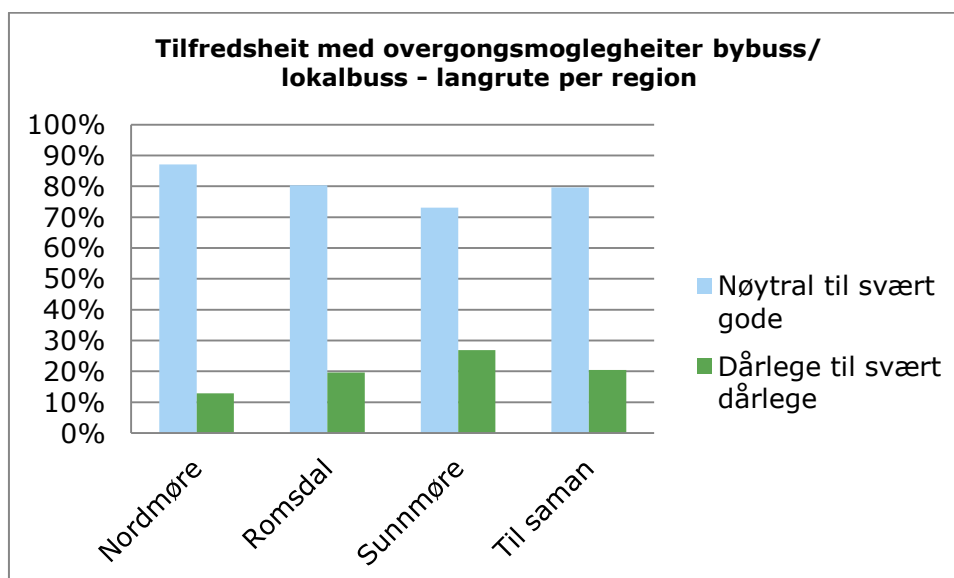
I figuren over har vi berre teke med svara frå dei respondentane som har vurdert overgangsmoglegheitene, og tatt vekk dei som har svara veit ikkje/ikkje relevant. Det er til saman 159 respondentar som har vurdert overgangsmoglegheitene. Vi ser at det er høg grad av tilfredsheit med overgangsmoglegheitene mellom hurtigbåt og buss i alle tre regionane. Andelen som svarar at dei er nøytrale til overgangsmoglegheitene til å vurdere dei som svært gode, varierar frå 87 prosent i Nordmøre, 86 prosent i Sunnmøre og 79 prosent i Romsdal.

Vi undersøkte vidare tilsvarande overgangsmoglegheiter mellom bybuss/ lokalbuss og langruter.



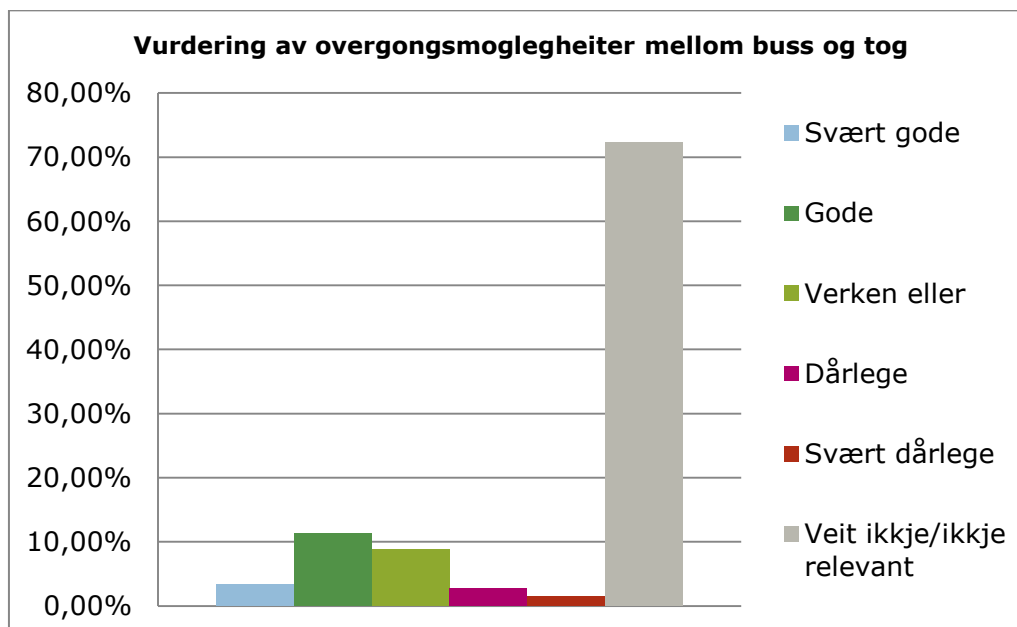
Igjen er det en høg andel av respondentane (40 prosent) som seier at dei ikkje veit eller at spørsmålet ikkje er relevant for dei. Av dei som har svarta på spørsmålet, er det til saman 57 prosent som oppgir at overgangsmoglegheitene mellom bybuss/ lokalbuss og langrute er svært gode eller gode. Igjen vurderar vi dette som eit godt resultat.

Vi har vidare sett på i kva grad det er variasjonar i svarta dei tre regionane i mellom der vi igjen har justert for respondentane som svarte veit ikkje/ikkje relevant. I dette tilfellet var det då 196 respondentar som svarta på spørsmålet.

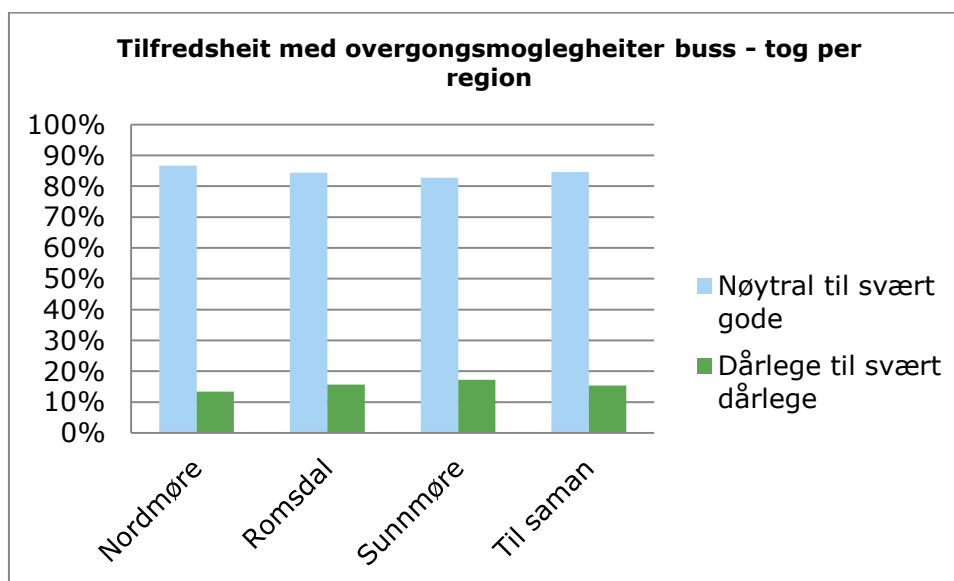


Igjen ser vi høg grad av tilfredsheit, men det er noko større spenn dei tre regionane i mellom. I Nordmøre er det 87 prosent som seier seg frå nøytralt til svært godt nøgde med overgangsmoglegheitene, medan tilsvarande er 80 prosent for Romsdal og 73 prosent for Sunnmøre.

Til slutt bedde vi respondentane vurdere overgangsmoglegheitene mellom buss og tog.



Som vi ser av figuren over, var det heile 72 prosent av respondentane som svarte veit ikkje/ikkje relevant. Det er til saman 91 respondentar som har svara på spørsmålet. Vi har gjort same fordeling på regionar, justert for dei som har svara veit ikkje/ ikkje relevant, som for dei tilsvarande indikatorane over.



Vi ser berre marginale variasjonar i svara frå respondentar frå dei ulike regionane. Tilfredsheita er også høg – over 80 prosent i alle tre regionar.

På tross av at svara gitt i dei kvantitative spørsmåla, er det heile 93 respondentar som i det opne kommentarfeltet har kommentert kollektivtilbodet med tanke på avgangar og i kva grad behovet vert dekt. Vi har sett på kommentarane frå respondentane i dei ulike regionane og igjen samordna kommentarane i undertema.

Det er 31 respondentar frå Nordmøre som har kommentert omfanget av kollektivtilbodet. 14 av desse oppgir at det er dårleg dekning på kveldstid og i helgane. Dette har også samband med kommentarar frå ni av respondentane som har kommentert dårleg tilbud på spesifikke strekningar, samt seks respondentar som generelt sett oppgir at dei ynskjer fleire avgangar. Vidare er det fem respondentar som viser til dårleg kommunikasjon mellom ulike typar kollektivtilbod, noko

som gir lang ventetid. Det er også tre respondentar som spesifikt etterspør nattbuss mellom Kristiansund og Oslo.

Det er også dei same tema som går igjen i dei kvalitative svara respondentane frå Romsdal kjem med. Her er det 13 av respondentane som oppgir at tilbudet på kveldstid og i helgene er for dårleg. Vidare er det 23 av respondentane som ynskjer betre tilbud på spesifikke strekningar, og tre som generelt sett tykkjer det burde vere fleire avgangar. Det er også to av desse respondentane som ynskjer betre korrespondanse mellom ulike kollektivtilbod.

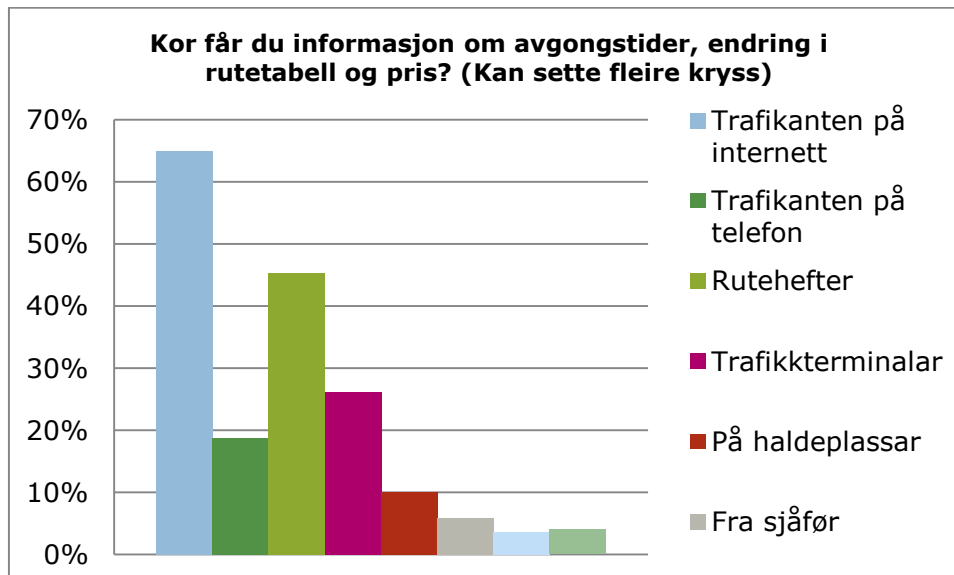
Også dei 27 respondentane frå Sunnmøre, som har kommentert kollektivtilbudet, tar opp liknande tema. Her er det seks respondentar som ynskjer betre tilbud på kveldstid og helgar generelt, men dette er også eit ynskje som går igjen frå dei 12 respondentane som har spesifikke ynskjer for utviding av tilbudet på gitte strekningar. Det er også to respondentar som generelt sett ynskjar seg fleire avgangar. Det er også åtte respondentar som har kommentert at det er dårleg korrespondanse mellom ulike avgangar og ulike kollektivtransportmidlar. Ei spesifikk problemstilling som vert tatt opp av seks respondentar, er at det er dårleg tilbud til skoleelevar heim frå skolen. Det vert oppgitt at bussen til/frå Skodje-Brattvåg ofte er full, og at passasjerar difor må vente opptil ein time på neste buss.

Det kan også nemnast at Timeekspresen vert trekt fram som eit godt tilbud som respondentane ynskjer skal behaldast og helst utvidast.

#### 1.6 Tilgang på og tilfredsheit med informasjon om avgangstider og prisar

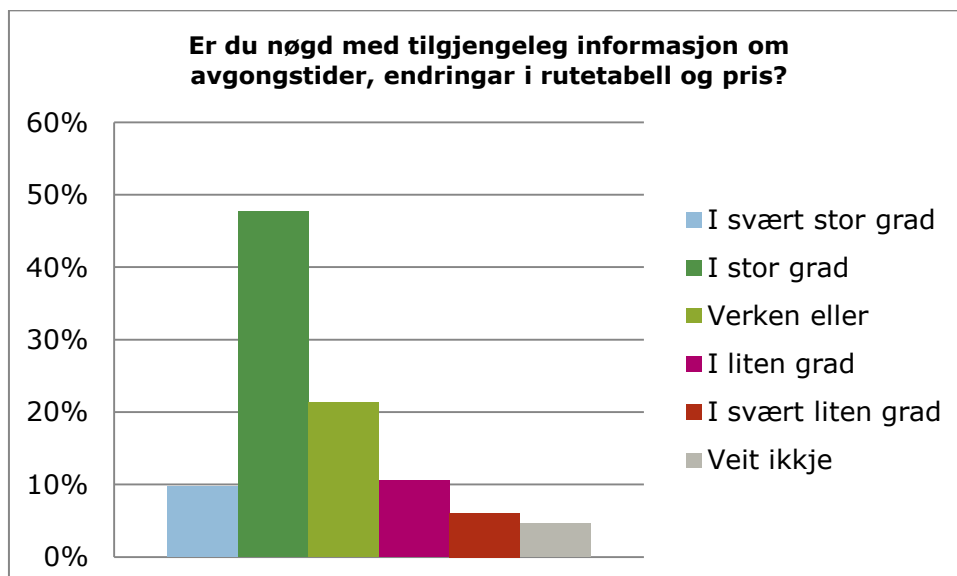
Det siste temaet vi undersøkte, var kor kundane henta informasjon om avgangstider, endringar i rutetabellar og prisar frå, samt kor nøgde dei var med informasjonen dei fekk.

Under visast fordelinga av kva slags kjelder kundane nyttar for å finne nemnte informasjon over.



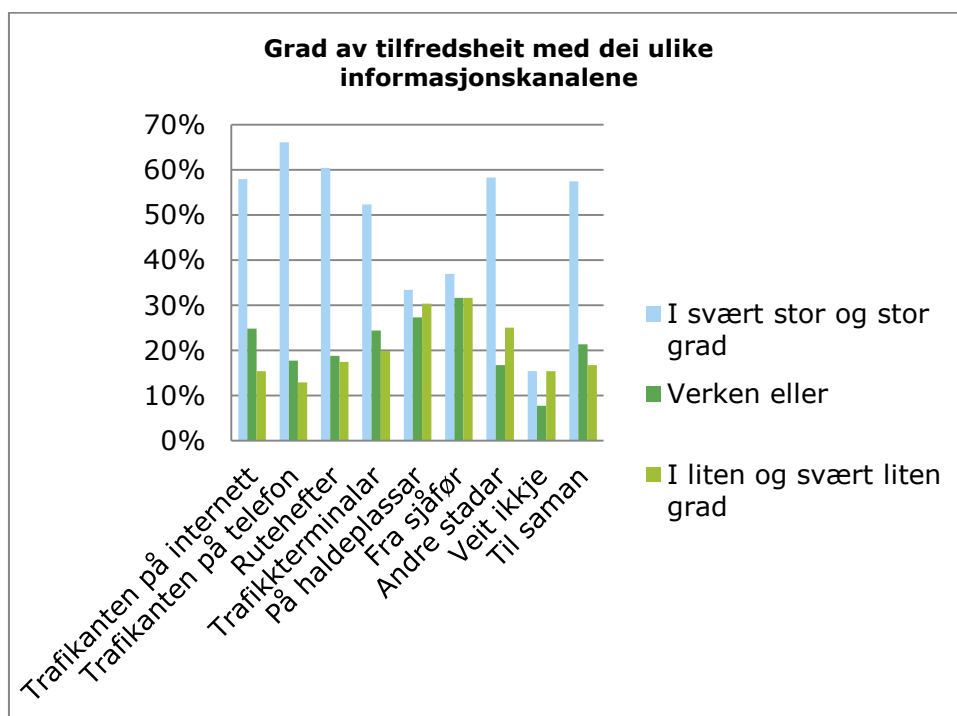
Som vi ser er det Trafikanten på internett (65 prosent) som nyttast av flest respondentar for å finne informasjon om avgangstider, endringar i rutetabellar og pris. Det er vidare 45 prosent som oppgir at dei nyttar rutehefte. Desse to står fram som hovudkjeldene.

Respondentane blei som nemnd deretter spurde om dei var nøgde med den tilgjengelege informasjonen om avgangstider, endringar i rutetabellar og prisar.

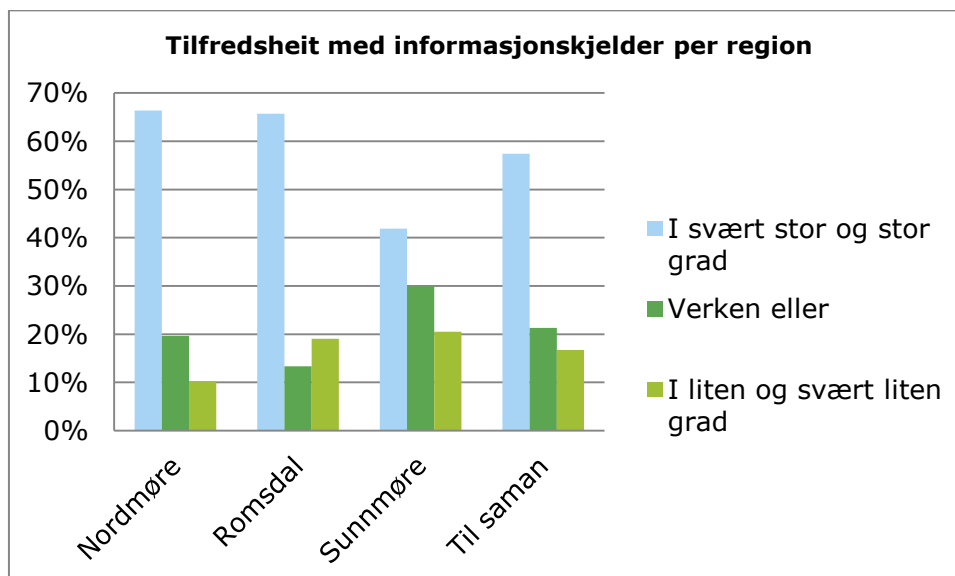


Som vi ser av figuren, er det til saman 57 prosent som i særst stor grad og i stor grad er nøgde med tilgjengeleg informasjon om avgangstider, endringar i rutetabell og pris. Vi reknar med denne indikatoren at det er eit potensiale for betring, då god og korrekt informasjon som er lett tilgjengeleg er ein medverkande faktor til at folk faktisk nyttar kollektivtransport.

Vi har også undersøkt tilfredsheita med dei ulike kjeldene til informasjon.



Frå figuren over, ser vi at informasjonen på haldeplassar og informasjon gitt frå sjåfør er dei to områda med høgast forbetringspotensiale. Vi har vidare sjekka i kva grad det er ulikskapar i tilfredsheit dei tre regionane i mellom.



Her ser vi at tilfredsheit med informasjonskjeldene er høg på Nordmøre og i Romsdal, men det er betydeleg lågare andel av respondentane som seier seg i svært stor og i stor grad nøgde med tilgjengeleg informasjon om avgangar, endringar i rutetabellar og prisar på Sunnmøre.

I det opne kommentarfeltet til slutt i undersøkinga, er også informasjon eitt av dei tre hovudtema som går igjen. Det var 144 av respondentane som hadde lagt inn kommentarar, og 28 av dei gjekk på informasjon om rutetider, endringar i desse og informasjon om pris. Også desse kommentarane kan delast inn i undertema. Det fyrste går på varsling av endringar. Åtte av respondentane oppgir at dei vert dårleg informert om endringar, og at det også kan ta noko tid før nettsida er oppdatert med aktuelle endringar. Det er éin respondent som opplyste at vinterrutene framleis låg ute på nettsida (undersøkinga blei gjennomført i slutten av mai/ byrjinga av juni).

Sju av respondentane tek opp at nettsida står fram som noko uoversiktleg, og at det kan vere vanskeleg å finne fram til rutetider. Eit praktisk problem i den samanheng, er at busshaldeplassane er dårleg merka med namn. Det kan difor vere vanskeleg å bruke ruteplanleggaren då denne krevjar namn på busshaldeplass for å finne fram til reiserute og rutetider. I denne samanheng er det også fleire respondentar som etterspør enklare informasjonstilgang, som *apps*.

Det siste temaet fleire respondentar har teke opp, er informasjon på trafikkterminalar. Ei tilbakemelding går på ynskje om informasjon om ferjeavgangar på trafikkterminalen i Molde. Vidare er det respondentar som oppgir at skjermene på trafikkterminalen i Ålesund ofte er ute av drift, eventuelt gir feil informasjon, og det vert gitt uttrykk for eit ynskje om betre drifting og oppdatering av denne.

### 1.7 Oppsummering av resultatane frå kundeundersøkinga

Generelt syner kundeundersøkinga at respondentane er nøgde med kollektivtilbodet til den prisen som er i dag. Samstundes er det nokre ulikskapar regionane i mellom, og kundane på Sunnmøre verkar for å vere mindre nøgde enn kundane i Romsdal og Nordmøre.

Det er over 50 prosent av respondentane som oppgir at dei nyttar enkeltbillet. Sjølv for respondentar som oppgir at dei reiser fem gongar eller meir per veke, er det 33 prosent av respondentane som oppgir at dei nyttar enkeltbillet. Dette tyder på at det kan leggast betre til rette for å få fleire kundar til å nytte seg av månadskort eller tilsvarande. Når undersøkinga også syner at det er ein relativt høg andel (42 prosent) av respondentane som seier seg misnøgde med prisen på enkeltbillettar, understrekar det behovet for å vri fleire kundar over på dei rabatterte ordningane med ulike typar kort. Når det gjeld pris, er det også betydeleg lågare tilfredsheit blant respondentane frå Sunnmøre enn dei frå Nordmøre og Romsdal.

Det blei også opna for at respondentane kunne kome med kommentarar gjennom eit ope kommentarfelt. I dette feltet er det 36 av respondentane som har kommentert prisen på kollektivtilbodet. Kommentaranane som er gitt går i hovudsak ut på at prisane er for høge. Prisen på ungdomskortet er av fleire trekt fram som høg, og det er også fleire som ynskjer at aldersgrensa for dette kortet utvidast. Til slutt er det fleire som tar opp at studentrabatt berre vert gitt på faste strekningar. Det at lærlingar ikkje får studentrabatt, vert også sett på som negativt.

Når det gjeld respondentane si vurdering av i kva grad kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov, syner resultatane at respondentane generelt vurderer at kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov på ein tilfredsstillande måte. Men også her ser vi ein tendens til at respondentane frå Sunnmøre i noko mindre grad vurderer at kollektivtilbodet dekkjer deira reisebehov. Vurderinga av i kva grad respondentane er tilfreds med kor mange avgangar det er for det eller kollektivtransportmidla dei nyttar, så er det også her over 40 prosent som i svært stor grad eller i stor grad er tilfreds med kor mange avgangar det eller de kollektivtransportmidla dei nyttar, men tilfredsheita med talet på avgangar er lågare enn vurderinga av i kva grad kollektivtilbodet dekkjer respondentane sitt reisebehov. For alle dei tre regionane ser vi at respondentane er meir nøgde enn misnøgde med kor mange avgangar det er, men igjen ser vi ei betydeleg høgare grad av tilfredsheit i Nordmøre og Romsdal samanlikna med Sunnmøre. Det er relativt mange respondentar (27 prosent) som ikkje har noko formeining om dei er nøgde med plassering av noverande kollektivknutepunkt, men av dei som har svara på spørsmålet er det høg grad av tilfredsheit. Her er grada av tilfredsheit faktisk høgast på Sunnmøre, sjølv om det berre er små differansar i grad av tilfredsheit dei tre regionane mellom.

Respondentane blei også spurde om å vurdere overgangsmoglegheitene mellom høvesvis buss og hurtigrute, mellom bybuss/ lokalbuss og langrute og mellom buss og tog. For alle dei tre alternativa er det frå 53 prosent (overgang mellom buss og tog), 57 prosent (overgang mellom bybuss/ lokalbuss og langrute), 59 prosent (overgang mellom buss og hurtigrute) av respondentane som seier seg svært godt eller godt nøgde med overgangsmoglegheitene. Dette vurderer vi som høg grad av tilfredsheit.

Samstundes som den kvantitative delen av undersøkinga syner høg grad av respondentar som er frå nøytrale til svært tilfredse med dagens kollektivtilbod, så var det heile 93 av dei totalt 335 respondentane som kommenterte dette temaet i det opne kommentarfeltet. 33 av desse gjekk på dårleg dekning på kveldstid og i helgane. Vidare er det 11 respondentar som har kommentert at dei generelt sett ynskjer fleire avgangar, medan 44 ynskjer betre tilbod på spesifikke strekningar. Slik sett vurderer vi det dit hen at det på tross av relativt høg grad av tilfredsheit med kollektivtilbodet slik det føreligg i dag, er det også rom for betringar.

Siste tema som blei undersøkt, var kva for nokre informasjonskjelder kundane brukte for å finne avgangstider, endringar i rutetider og informasjon om pris, samt grad av tilfredsheit med dei ulike informasjonskjeldene. Trafikanten på internett og rutehefte utpeikar seg som dei to viktigaste informasjonskjeldene. 57 prosent av respondentane sa seg svært godt eller godt nøgde med informasjonstilbodet generelt. Sjølv om dette er ei relativt høg grad av tilfredsheit, ser vi likevel at det er potensial for betring då god informasjonstilgang kan lette bruken av kollektivtilbodet, men også fordi fylkeskommunen i stor grad kan påverke tilgangen på informasjon og kvaliteten på denne. Dei tre regionane i mellom, er det høgare grad av tilfredsheit på Nordmøre og i Romsdal enn på Sunnmøre. I det opne kommentarfeltet er det 28 av kommentaranane som går på informasjonstilgang og kvalitet på informasjonen. Åtte av respondentane tar opp at det informerast dårleg om endringar og at det også kan ta tid før nettsida er oppdatert med aktuelle endringar. Eit eksempel som blei gitt var at det framleis låg ute vinterruter då undersøkinga blei gjennomført (slutten av mai til midten av juni). Sju av respondentane tek opp at nettsida står fram som noko uoversiktleig og at det kan vere vanskeleg å finne fram til rutetider. Eit praktisk problem i den samanheng, er at busshaldeplassane er dårleg merka med namn. Det kan difor vere vanskeleg å bruke ruteplanleggaren då denne krevjar namn på busshaldeplass for å finne fram til reiserute og rutetider. I denne samanhengen er det også fleire respondentar som etterspør enklare informasjonstilgang, som *apps*. Det siste temaet fleire respondentar har teke opp i dei kvalitative tilbakemeldingane, er informasjon på trafikkterminalar. Ei tilbakemelding går på ynskje om informasjon om ferjeavgangar på trafikkterminalen i Molde. Vidare er det respondentar som oppgir at



skjermene på trafikkterminalen i Ålesund ofte er ute av drift, eventuelt gir feil informasjon, og det vert gitt uttrykk for ynskje om betre drifting og oppdatering av denne.

## 2. SAMORDNING AV TRANSPORTTILBOD

### 2.1 Samordning og tilpassing mellom tingingstransport og pasienttransport

Alle pasientar har rett til å få refundert reisekostnader i samband med behandling. Behandling er både behandling på sjukehus, men også all anna behandling som er betalt av det offentlege, som behandling hos fastlege, fysioterapeut og ergoterapeut. Det er kostnader til billegaste reisemåte som vert refundert. Dette er som regel buss eller anna rutegåande kollektivtransport. Dersom sjukdomsbiletet gjer at pasienten ikkje er i stand til å nytte rutegåande kollektivtransport, eventuelt treng tilbringarteneste til der rutegåande kollektivtransport går frå, nyttast drosje eller turvogn. Tradisjonelt sett har dette vore framforhandla kontraktar mellom fylkeskommunane og operatørar.

I 2004 blei ansvaret for pasienttransport overført frå fylkeskommunane til dei regionale helseføretaka. Ved ansvarsoverdraging, blei også pasientreisene satt ut på anbod. Dette er ein faktor som er med på å påverke drosjenæringa, då pasienttransport og anna offentlig betalt transport i distrikta utgjer opp mot 80-95 prosent av inntektsgrunnlaget for drosjenæringa i desse områda.

Kontraktane på pasienttransport har vore utlyst tre gongar sidan 2004. I første utlysning, opplevde helseføretaket at det ikkje var konkurranse, og det oppsto eit monopol der helseføretaket forhandla direkte om pris med drosjesentralane. Ved andre utlysning blei det etablert eit turvognselskap som gav drosjenæringa konkurranse, og turvognselskapet vann kontrakten på søre Sunnmøre. Ved siste utlysning, vann drosjeselskapa tilbake kontrakten på søre Sunnmøre og vann også kontrakten som dekkar dei øvrige områda.

Basert på opplysingar frå helseføretaka, har talet på pasientreiser med drosje/ turvogn auka frå 171.500 i 2004 til 195.000 i 2010. Det er med andre ord berre i dei tilfeller kontrakten for pasientreiser vert tildelt turvognselskap at det utgjer ein trussel for drosjedekninga i distrikta då innkjøp av tenester har auka jamt frå 2004. Ettersom befolkninga stadig vert eldre, som vist tidlegare, reknast det at dette forbruket stadig vil auke, då eldre er overrepresentert som brukarar av drosje føre annan kollektivtransport når det gjeld pasientreiser.

Helseføretaka har felles interesse med fylkeskommunen når det gjeld å oppretthalde eit drosjetilbod i distrikta. Som døme frå helseføretaka si side vert det oppgitt at det er nokre øyer der det ikkje er drosjer i dag. Ved pasientreiser frå desse øyene må dei sende drosjer frå fastlandet for å hente pasientane. Dette medfører betydelege ekstrakostnader for helseføretaka då slike reiser ofte inneber ferjeturar med lange ventetider, og eit eksisterande drosjetilbod på desse øyene vil le betydd lågare kostnader for helseføretaka.

Ei øvrig felles interesse for fylkeskommunen og helseføretaka, er godt utbygd kollektivtrafikk. Sjølv om bussreiser utgjer den klart største delen av pasientreisetalet for helseføretaka, medfører drosjereisene den klart høgaste kostnaden – anslått til om lag 100 millionar kroner årleg. Ei rekkje av desse drosjekostnadane skuldast at det ikkje finnast tilstrekkeleg godt kollektivtilbod. Eit alternativ for betre samordning av slike reiser, kan vere ei samordning mellom pasienttransport og ordinære tingingstransportordningar. Ved auka andel tingingstransport, som del av det generelle kollektivtilbodet, kan behovet for bruk av drosjer til pasienttransport reduserast for dei pasientane som må nytte drosje fordi det ikkje fins aktuell rutegåande kollektivtrafikk. Ved vurdering av potensielt kundegrunnlag for tingingstruter, bør det innleiast eit samarbeid med helseføretaka for å kartlegge deira behov i dei aktuelle områda, og korleis ein slik tingingstransport kan utformast for best mogleg å ta omsyn til både vanleg reisande og pasientreiser. Helseføretaka stiller seg såleis positive til utbetring av tingingstransportordningar som også pasientar kan nytte.

Ei siste felles interesse kan vere betre samordning av tinging av reiser. Når det gjeld korte pasientreiser, det vil seie kommuneinterne reiser, som behandling hos fastlege, viser både tilbagemeldingar gitt i intervju i dette prosjektet, samt funn frå Rambøll si evaluering av TT-ordninga i Møre og Romsdal, at det er mange brukarar som ikkje har forstått skilnaden på pasientreiser og reiser som dekkjast av TT-ordninga. Ved eit felles tingingkontor, kan denne misforståinga enklare oppklarast. Ein får då også ein meir korrekt bruk av TT-ordninga, som er meint kun for fri-

tids- og nyttereiser. Det kan også verte enklare å samordne korte reiser ved eit felles kjørekontor. I gjennomsnitt er det i dag 1,1 passasjer på kommuneinterne pasientreiser ifølgje tal frå helseføretaket. Då pasientreiser avheng av behandlingstid hjå lege, kan det vere vanskeleg å auke samkøyringa i stor grad, men det er likevel eit betringspotensial. I og med at volumet og kostnadane knytt til pasientkøyring er høge, vil ein liten auke i samkøyring kunne bety relativt høge sparingar i kroner.

Tilsvarende er det oppgitt at det gjennomsnittleg er 1,6 passasjerar per bil på dei lengre turane. Dette er gjerne pasientar som skal ha behandling på sjukehus. Det føreligg praksis på at pasientar som bur langt vekk frå sjukehuset ikkje vert kalla inn tidleg på morgonen, slik at dei får tid til å transportere pasientane frå heimkommunen til sjukehuset. Det er samstundes eit potensiale for å betre samkøyringa også på dei lengre turane.

Det opplyst vidare at pasienttransport til ei viss grad konkurrerer med andre offentlege transportbehov. Spesielt gjeld dette spesialbilar tilpassa rullestolbrukarar. Både fylkeskommunen og kommunane har behov for denne typen bilar på morgonen og ettermiddagen for å frakte elevar og arbeidstakarar med behov for denne typen bilar til skole og arbeid. Om helseføretaka også treng slike bilar på morgonen, vil dette føre til eit stort press på desse bilane på givne tidspunkt. Ved ei betre samordning med tanke på behov for denne typen bilar, vil desse bilane kunne utnyttast betre enn kva tilfellet er i dag. Eit felles kjørekontor kan såleis avhjelpe denne situasjonen. Det opplyst at sjukehuset Innlandet har eit slikt felles kjørekontor som fungerer godt. Funn i rapporten "Omreguleringer i drosjemarkedet"<sup>21</sup>, tyder på at det er større vinstar for fylkeskommunen å inngå eit slikt samarbeid enn det er for helseføretaka, og det bør såleis vere fylkeskommunen som tar initiativ til å opprette denne typen samarbeid.

Representant for helseføretaka påpeika ei utfordring knytt til effektiv utnytting av drosjene dei nyttar til pasienttransport. Slik helseføretaka har forstått løyvebestemmingane, kan ei drosje frå éin kommune/drosjesentral frakte passasjerar til ein annan kommune, men denne drosja kan ikkje påta seg kommuneinterne transportar i den kommunen han fraktar passasjerane til. Ved innkjøp av pasientreiser, betalar helseføretaka tur/retur. For helseføretaka vil det difor vere lønnsamt at drosjene ventar på pasienten i den kommunen han eller ho har frakta pasienten til. Om ikkje må helseføretaket betale tur/retur to gongar. Slik helseføretaka har oppfatta regelverket, hindrar dette at dei kan bruke drosjer frå andre kommunar til kommuneinterne pasienttransportar medan dei ventar på at pasienten skal verte ferdig behandla, noko som oppfattast som sløsing med ressursar. Ei løysing, der helseføretaka står fritt til å disponere drosjene medan dei ventar på at ein pasient skal returnerast til heimkommunen, vil difor vere ynskjeleg.

## 2.2 Tingingstransport – døme

I dette avsnittet vil vi sjå nærare på konkrete dømer på korleis andre fylkeskommunar har organisert deira tingingstransport.

### 2.2.1 Samordning av offentlege betalte transportar i Sør-Trøndelag – døme 1

I dette avsnittet vil vi presentere eit døme på korleis Sør-Trøndelag fylkeskommune arbeider med ny organisering og samordning av offentleg betalte transportar i fylkeskommunen. Sør-Trøndelag fylkeskommune har ferdigstilt eit forprosjekt om samordning av offentleg betalte transportar. Dette inneber å utvikle eit behovstilpassa og effektivt kollektivtilbod i område som i dag manglar eller har eit dårleg kollektivtilbod, samt etablere samarbeid om alle offentlege betalte transportar i heile fylket innan 2015.

Bakgrunn for ynskja om samordning av offentleg betalte transportar var fylgjande:

- 25 kommunar med ulike løysingar
- Nettoavtalar med transportørane i regionen
- Avgrensa samordning nokre stadar – stor grad av samordning andre stadar
- Variabel dialog mellom operatør og brukarar
- Ulike tilbod
- Ulik utnytting av tilbodet

<sup>21</sup> Longva, Frode, Osland, Oddgeir, Leiren, Merethe Dotterud, TØI rapport 1054/2010 (2010): Omreguleringer i drosjemarkedet – hvilke alternativer finnes og hva blir konsekvensene?

Nytt konsept for tingingstransport:

- Stamruter – som kryssar fylket, til dømes Oppdal/Røros-Trondheim. Rutene køyrast mellom regionar, har hyppig frekvens, komfortabelt bussmateriell og korte stopp langs hovudtraséen.
- Regionruter – kjører mellom regionsentra, til dømes Oppdal-Berkåk-Orkanger og tilliggande kommunar. Rutene korresponderar ut og inn i regionen.
- Lokalrute – ei fast rute i ein fast trasé, fortrinnsvis i kommunen. Rutene kjører korte distansar, hyppige frekvensar og erstattar dagens løysingar, men dei skal tilpassast reisemønstra i kommunen. Skal samordne flest moglege reiser. Det opererast med mindre, men meir fleksibelt materiell.
- Nærruter – nyetablering av nærruter, korte ruter rundt service-, kommune- og handelssentra. Køyrast til og frå haldeplassar til stamrute/lokalrute. Såkalla "park and ride".
  - Utviklast i bygde-/byområde for til/frå transport til stamruter og region/lokale ruter på knutepunkt. Det er etablert to hovudprinsipp:
    - Rute:
      - Fiksert trasé
      - Faste tider
    - Tingingstransport:
      - Anropsstyrt
      - Fleksibel rute
      - Økonomisk gunstig

## 2.2.2 Tingingstransport i Nord-Trøndelag fylkeskommune – døme 2

I dette avsnittet har vi henta eit døme på korleis tingingstransport er organisert og samordna i Nord-Trøndelag fylkeskommune.

Nord-Trøndelag fylkeskommune har vedteke retningslinjer for tingingstransport i fylkeskommunen. Siktemålet har vore å sikre at tingingstransporten vert eit "nordtrønder-produkt", altså ei teneste som praktiserast mest mogleg likt i alle kommunar i fylket. Fylkeskommunen har oppretta eit felles telefonnummer for tingingstransport i fylket, samt ei felles nettside for tingingstransport ([www.07417.no](http://www.07417.no)). Siktemålet er at alle brukarar har ein felles port som ein vender seg til ved tinging av transport. Nettsida til tingingstransport inneheld også ein oversikt over alle kommunar, kva slags tilbod dei har, tidspunkt og ruter for tingingstransport.

Kollektivtilboda består av to typar transport; Tilbringartransport og Servicetransport. Transporttypane køyrast i hovudsak av drosjer, maxi-taxi eller buss.

Tilbringartransport er ei teneste kor kunden kan verte transportert til andre kollektivruter til og frå heimen eller busshaldeplassen. Den reisande betalar ein eigenandel for reisa, og dette er lik gjeldande busstakst for strekninga. Ein kan også nytte månadskort som eigenandel eller rabattering, samt ungdomskort og t:kort.

Tingingar gjerast til fellesnummeret (07417) seinast seks timar før avreise. Vidare er det satt opp retningslinjer for kven som har rett på tilbringartransport. Kunden si henteadresse må vere minimum to kilometer frå stoppestad til eksisterande kollektivtilbod. Tilbringartransport skal i utgangspunktet hente den reisande kor tidlegare stoppestad for kollektivtransport har vore. Avgangstider og reisetider reknast slik at det korresponderar med anna kollektivtilbod. Samstundes etterstrevast det samkøyring slik at andre reisande kan påverke avreisetidspunkt. Der kor tilbringarteneste følgjer ei tidlegare bussrute køyrast det etter fastsette avgangstidspunkt<sup>22</sup>.

Med serviceruter meinast tingingsruter som går til fastsette tider med fastsette start- og stoppestadar, men med avstikkerar for å plukke opp reisande som har bestilt transport. Siktemålet med ruta kan vere transport til handlesenter, aktivitetsstad, kommunesenter, arrangement, eller liknande. I likskap med tilbringartransport, betalast det ein eigenandel på reisa som er lik gjeldande busstakst, og ein kan også her nytte ulike rabatterte månadskort/busskort.

<sup>22</sup> <http://07417.no/omordningen/tilbringertransport/Sider/default.aspx>

Tinginga gjerast også her til fellesnummeret seinast seks timar før avreise, kor ruta går frå startstad til stoppestad med eventuelle avstikkarar til kunden sin bustad. Det som skil denne tenesta frå den førre er at rutene går til fastsette tider<sup>23</sup>.

### 2.3 **Prosjekt som har motteke støtte frå KID-ordninga**

#### **Garnes- Eiksund prosjektet, eit knutepunkt-linetransport prosjekt**

Søre Sunnmøre Regionråd (sju kommunar) søkte om midlar til prosjektet i samråd med fylkeskommunen. Målet med prosjektet er å skape eit knutepunkt for linetransport som bind kommunane rundt saman. Knutepunktet leggst i seg sjølv ikkje til ein sentral plass, men er likevel sentralt plassert i forhold til ytterpunkt og med lik avstand i tid og kilometer til kvart ytterpunkt. Ved å legge eit knutepunkt her for linetransport vil ein få ein betre rutetransport med høgare frekvens og enklare korrespondanse med andre kollektivtilbod som hurtigbåtar. Til dette prosjektet er det også søkt om midlar gjennom BRA-ordninga.

#### **Herøy prosjektet, eit linetransport-tingingstransport prosjekt**

I same område som Garnes prosjektet er det også i gangsett eit prosjekt i Herøy kommune. Dette er eit linetransportprosjekt, kor målet er å sjå på og etablere ei pendlarrute til delar av kommunen utan særleg kollektivtilbod. I prosjektperioden er det mogleg at dette prosjektet vil verte eit tingingstransport prosjekt.

#### **Ålesund prosjektet – utarbeiding av kollektivplan**

Fylkeskommunen, i samarbeid med Ålesund kommune er også i gong med utarbeiding av ein kollektivplan i Ålesund som også har motteke midlar gjennom KID-ordninga. Prosjektet omhandlar mellom anna å sjå på infrastruktur i forhold til moglegheiter for framkomelegheit for bussar, internt og knytt opp mot distrikta. Dette prosjektet vil vert knytt saman med Garnesprosjektet, kor det samarbeidast tett.

#### **Averøy prosjektet – eit knutepunkt-linetransport-tingingstransport prosjekt**

I 2009 opna Atlanterhavstunnelen, og dette prosjektet handlar om oppgradering av linetransport samt moglegheiter for tingingstransport på laurdagar retta mot ungdom i kommunen og distriktet. I tillegg skal prosjektet sjå på moglegheiter for å etablere eit knutepunkt og utarbeide ein bussoppstillingsplass.

<sup>23</sup> <http://07417.no/omordningen/servicetransport/Sider/default.aspx>

### 3. KUNNSKAPSGRUNNLAG, NETTO- OG BRUTTOKONTRAKTER

Operatøren beheld alle passasjerinntekter og har implisitt inntektsrisikoen ved nettokontraktar, medan operatøren overlet alle inntektene frå billettsalet til myndigheitene ved bruttokontraktar. I dette kapittelet vil vi diskutere fordelar og ulemper ved dei to ulike kontraktsformane. Val av kontraktsform vert påverka, og påverkar, følgjande moment:

- Organisasjon i høvesvis fylkeskommunane og hjå leverandør
- Moglegheit for likestilt konkurranse mellom potensielle leverandørar
- Inntekts- og kostnadsrisiko – inkludert positive (belønning) og negative (bøter) insitamant
- Ansvar for marknadsføring og moglegheit til heilskapstenking både i marknadsføring og prissetjing

Under diskuterast skilnader i hovudelementa ved netto- eller bruttokontraktar. Det understrekast at Møre og Romsdal har vedteke å nytte bruttokontraktar, og diskusjonen under vil difor i hovudsak klargjere skilnadane mellom dei to typane kontraktar og kva slags omsyn ein må ta ved å velje det eine eller det andre.

#### 3.1.1 Organisering

Ved innføring av bruttokontraktar, vil fylkeskommunen få eit utvida ansvar samanlikna med i dag. Med planleggingsansvaret følgjer også ressursbehov. I ei undersøking gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI)<sup>24</sup>, viser funn at fylkeskommunar som har innført nettokontraktar har frå to til fem tilsette for å følgje opp og administrere kontraktane, medan fylkeskommunar som har innført bruttokontraktar har ein tilsvarende organisasjon på 20 personar eller fleire. Tendensen til å auke kor mange som er tilsette i fylkeskommunen, eller administrasjonsselskap styrt av fylkeskommunen, ved bruttokontraktar, visast også i ei undersøking Asplan Viak gjennomførte for Møre og Romsdal fylkeskommune i 2010<sup>25</sup>.

TØI's rapport viser samstundes at dei samla administrasjonskostnadene for leverandør og fylkeskommune er tilnærma konstant då leverandørane vil ha behov for færre tilsette ved bruttokontraktar enn ved nettokontraktar.

I praksis har denne skilnaden likevel betyding for Møre og Romsdal fylkeskommune, då dagens bemanning i Møre og Romsdal fylkeskommune tilseier eit behov for betydeleg oppbemanning for å ivareta dei nye forvaltningsoppgåvene som følgjer ved innføring av bruttokontraktar. Kompetansen som krevjast vil omfatte ruteplanlegging, takstfastsetjing, marknadsføring og generelt kjennskap til kunden sitt behov knytte til pris, reisevanar, informasjon og betalingsløyisingar.

I saksframlegget om ny rutebilavtale for perioden 2009-2012<sup>26</sup>, viser vedlegg 6, notatet *Kjøp av transporttenester – rutebil* følgjande anslag på nødvendig oppbemanning for Møre og Romsdal:

Funksjon	Bemanning i dag M&R	Møre og Romsdal (anbod)	Vestfold (anbod)
Administrasjon	1	2	4
Rekneskap		1	1
Skoleskyss/ TT-ordning	2,5	4	2
Ruteinformasjon/ terminalar	5	5	6
Ruteplanlegging	1	4	1
Utarbeide konkurransegrunnlag		1	1
Billettering, marknadsarbeid		3	3
<b>Totalt</b>	<b>9,5</b>	<b>20</b>	<b>18</b>

<sup>24</sup> Longva, Frode, Osland, Oddgeir, Transportøkonomisk institutt (2008), "Anbud på norsk – konkurranseutsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for tilbud, kostnader og arbeidstakere", TØI rapport 982/2008

<sup>25</sup> Asplan Viak AS, 2010, Samferdselsforvaltningen i fylkene, utgave B.

<sup>26</sup> Saksframlegg, Saksnr. SA-39/08 til Samferselsutvalget datert 13.08.2008, Ny rutebilavtale for perioden 2009-2012

Det må vidare vurderast kor vidt fylkeskommunen skal ivareta desse oppgåvene i eigen stab, eller om det skal opprettast eit administrasjonsselskap for å ivareta desse oppgåvene. Sjå kapittel 5 i del 1 for diskusjon av fordelar og ulempar knytte til oppretting av administrasjonsselskap.

### 3.1.2 Verknader av dei ulike kontrakttypene ved anbodskonkurransar

For å kunne gjennomføre ein god anbodskonkurranse, er det essensielt at dei ulike potensielle leverandørane har lik informasjon ved tilbodsinngeving.

Dersom ein nyttar nettokontraktar, er det viktig at alle leverandørar har lik informasjon om passasjertal og statistikk på kva som skjer ved eventuelle endringar i takst. Slik tilfellet er i Møre og Romsdal i dag, føreligg det ikkje god statistikk om desse variablane. Selskapa som har betjent dei ulike rutene, vil difor ha ein informasjonsfordel samanlikna med selskap som ikkje har betjent rutene. Dersom denne typen statistikk betrast, vil utlysing av anbod som nettokontraktar vere aktuelt.

For bruttokontraktar, er potensialet for informasjons skeivskap langt mindre. Denne kontraktforma oppfordrar i hovudsak leverandørane til å ha eit større internt fokus ettersom leverandøren ikkje har inntektsrisiko – berre risiko for eigne kostnader ved å levere ei given teneste. For denne typen anbodskonkurransar er det viktigaste at tenesta som bestillast skildrast klart med lite rom for ulike tolkingar, noko som sjølv sagt også er viktig ved nettokontraktar.

Generelt sett kan det merkast at tilbakemeldingar frå mindre leverandørar, som i dag har kontraktar med fylkeskommunen, oppgjer at det vil vere for ressurskrevjande for dei å operere innan eit anbodsregime. Dette gjeld både for brutto- og nettokontraktar, og er ein verknad av overgangen frå forhandla nettokontraktar til anbudsutsetting av kontraktane.

### 3.1.3 Inntekts- og kostnadsrisiko, insitent og straff

Hovudskilnaden mellom kontraktsformane er som nemnt at leverandørane har kostnads- og inntektsrisiko ved nettokontraktar, men berre kostnadsrisiko ved bruttokontraktar.

Gjennom inntektsrisiko, har leverandørane ei eigeninteresse av å auke inntektene, noko som igjen tyder å planlegge rutene og setje prisane som gir høgast mogleg inntekt. Dette gir også insentiv til å drive eiga marknadsføring for å auke inntektene.

Ved bruttokontraktar, fell eigeinteressa i å auke inntektene vekk. For å betre økonomien i ei kontrakt, vil leverandørane ha fokus på å kutte kostnader for å levere bestilt teneste så effektivt som mogleg. For å sikre at leverandørane leverar til avtalt kvalitet, og også arbeider for å auke passasjertalet, kan det innførast ulike insentiv – både positive (belønning) og negative (bøter). For at insentiv skal verke, er det viktig at den insentiva er rette mot kan påverke dei hendingane som utløyser insentiva. Det er også viktig at insentiva, både dei positive og negative, verkar i same retning.

I dei bruttokontraktane som til no er utlyst i Møre og Romsdal fylkeskommune, er det oppretta ei insentivordning for tilsette. Oppdragsgivar betalar ei tilleggsgodtgjersle til leverandøren på 1,5 prosent av billettinntektene, eksklusive skoleskyss, som skal tilfalle leverandøren sine tilsette som ekstra bonus. Fylkeskommunen har rett til innsyn i avtalen mellom leverandøren og dei tilsette. Siktemålet med bonusordninga er at operatøren sine tilsette skal opptre kundevennleg og yte god service til kundane.

Ei utfordring med denne insentivordninga er at sjåførane i lita grad kan påverke billettinntektene då desse hovudsakleg vert bestemte av retningslinene frå både fylkeskommunen og operatøren. Den enkelte sjåfør sin påverknad er også minimal. Enkelt sagt vil ein bussjåfør som utviser eksepsjonell service få lik bonus som ein som yt dårleg service, med mindre bonusordningane er individuelle for den enkelte sjåfør og basert på objektive målingar av den enkelte sjåfør sine prestasjonar.

Eksemplar frå andre fylkeskommunar viser at insentiv i form av at operatørane får bonus basert på passasjeraruke er tatt i bruk fleire stader. I rapporten "Anbud i lokal rutebiltransport"<sup>27</sup> er følgjande tabell over bruk av kontraktsform og valde insentivordningar vist:

	Vestfold	Akershus	Rogaland	Oppland	Nordland
<b>Kontraktsform</b>	Brutto	Brutto	Brutto	Brutto	Brutto
<b>Inntektsinsentiver utover kontrakt</b>	30 % av alle billettinntektene	Ja, prosent av merinntekt	Ja, bonus ved merinntekt, inntil 1,25 mill. ved 10% vekst	Ja, 0,5 % av hver % økning i ant reiser	10 % av alt + 50 % av merinntekt
<b>Kvalitetsmalus</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Taktisk ansvar i driftsperioden</b>	Myndighet	Myndighet	Myndighet/operatør	Myndighet	Myndighet
<b>Tillatt produksjonsendring uten kompensasjon</b>	+/-0,5 %	+/-3 %	+/- 1%	+/-2 %	Nei
<b>Kontraktsform</b>	Utvidet brutto-kontrakt	Brutto-kontrakt	Brutto-kontrakt	Brutto-kontrakt	Utvidet brutto-kontrakt

Som vi ser av tabellen, har alle dei fem fylka som inngår i undersøkinga insentiv som inneber at operatørane får ein andel av billettinntektene ut frå ulike retningsliner. Eit vidare funn i denne rapporten er at inngåtte bruttokontraktar er lengre og inneber óg opsjon på forlenging. Dette sjåast som eit insentiv til å gjere langsiktige, naudsynte investeringar frå operatørens side.

For å kome fram til gode insentivløysingar, må dei positive og negative insitamenta balanserast. Funn i intervju med operatørar i samband med dette prosjektet, viser at bøter grunna til dømes forseinkingar bør tildelast over periodar ettersom enkeltforseinkingar lett kan skuldast eksterne faktorar, som ulykker, vegarbeid, etc. Opsjonar på forlenging av kontrakten ble løfta fram i gjennomførte intervju med operatørar. Opsjonar vert av operatørane sett som eit insentiv til å tenkje meir langsiktig i disposisjonar av investeringar i materiell og medarbeidarar.

### 3.1.4 Heilskapleg prissetjing og marknadsføring

Som nemnt, bør ansvaret for ruteplanlegging og marknadsføring av kollektivtilbodet falle under leverandøren sitt ansvarsområde ved nettokontraktar, men tilsvarande vere under fylkeskommunen sitt ansvarsområde ved bruttokontraktar.

Med mindre det stillast krav til likt betalingssystem, vil det også vere vanskeleg å nytte til dømes felles månadskort for tilbod frå ulike leverandørar under nettokontraktar. Dette fordi fordeling av inntekter frå rabattkort vanskeleg gjerast når operatøren har inntektsrisikoen. Når det gjeld marknadsføring, vil også fokus for det enkelte selskap vere eige tilbod, ikkje nødvendigvis felles marknadsføring av kollektivtilbodet under eitt. Sistnemnte kan sjølvstendig kompensere seg for ved felles marknadsføring i fylkeskommunen sin regi, men vil då medføre auka kostnader for fylkeskommunen.

Ved bruttokontraktar, er det fylkeskommunen som har det fulle ansvaret for både ruteplanlegging og prisar, og potensialet for å gi eit betre heilskapleg tilbod er større. Fallgruva i dette tilfellet er at ruteplanleggarane og dei som er ansvarlege for å fastsette takstane, sit lengre frå kunden då det er operatørane som treff kundane i det daglege. Ei løysing kan vere å opprette nemnte kundebarometer. Det er også essensielt at nødvendig passasjerstatistikk, og ulike verknader

<sup>27</sup> Bekken et al, TØI rapport 819/2006 (2006), *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*



på etterspørselen ved endringar i prisar, etablerast. Samstundes gir eit slikt overordna ansvar ein moglegheit til å prise overgangsmoglegheiter mellom leverandørar meir optimalt. I denne samanheng kan det nemnast at tilbakemeldingar gitt i intervjuar gjennomført med bransjen, etterspør eit sonebasert takstsystem. Dette er no i ferd med å innførast.

Ved bruttokontraktar, er det også fylkeskommunen som har ansvaret for marknadsføring. Dette gjer det enklare å marknadsføre kollektivtilbodet som eitt produkt i heile fylket.

### 3.1.5 Når og i kva slags tilfeller bør dei ulike kontraktformene nyttast

Oppsummert, er det ulike føresetnader som gjer at høvesvis netto- og bruttokontraktar er det beste alternativet. TØI's<sup>28</sup> rapport viser at det dårlegaste alternativet uansett er ei blanding av dei to kontrakttypene, mellom anna fordi dei krevjar to ulike typar kompetansar og ulike typar organisasjon for å handtere på ein optimal måte.

Som nemnt har Møre og Romsdal fylkeskommune vedtatt å nytte bruttokontraktar. Ettersom det enn så lenge føreligg dårleg statistikkgrunnlag for kor mange passasjerar som nyttar buss og verknader av ulike takstjusteringar, kan dette synast å vere eit fornuftig val, då informasjons-skeivskap mellom leverandørar som har hatt/ har kontraktar og dei som ikkje har/ har hatt slike kontraktar kan medføre urettvis konkurranse. Når denne statistikken er opparbeida, kan det eventuelt gjerast ei evaluering av om bruttokontraktar framleis er ynskja kontraktsform.

I ei eventuell framtidig evaluering av type kontraktsform må også sjå på transaksjonskostnader ved å bygge opp/ ned organisasjonane i fylkeskommunen/ operatørane vurderast.

---

<sup>28</sup> Longva, Frode, Osland, Oddgeir, Transportøkonomisk institutt (2008), "Anbud på norsk – konkurranseutsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for tilbud, kostnader og arbeidstakere", TØI rapport 982/2008