



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Ein tydeleg medspelar

Kollektivstrategi 2012-2021

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeshuset, 6404 Molde

Telefon: 71 25 80 00

E-post: post@mrfylke.no

www.mrfylke.no

Utforming:

Møre og Romsdal fylkeskommune

Forsidefoto:

Erik Birkeland



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Innhald

| | | |
|----------|--|----|
| 1 | Innleiing | 4 |
| 2 | Hovudmål og resultatmål for kollektivtrafikken.. | 6 |
| 3 | Takst, informasjon og marknad | 8 |
| 3.1 | Takst og billettering | 8 |
| 3.2 | Informasjon | 9 |
| 3.3 | Marknadsføring og profilering | 10 |
| 4 | Haldeplassar | 11 |
| 5 | Rutestruktur | 12 |
| 5.1 | Båtruter | 14 |
| 5.1.1 | Kystekspresen Kristiansund - Trondheim ... | 15 |
| 5.1.2 | Romsdalsruta | 15 |
| 5.1.3 | Nordøyruta | 15 |
| 5.1.4 | Hareidruta og Langevågruta | 15 |
| 5.2 | Bussruter | 16 |
| 5.2.1 | Ekspressbusstilbudet Kristiansund - Molde Ålesund - Ørsta/Volda | 16 |
| 5.2.2 | Regionale ruter | 16 |
| 5.2.2.1 | Ytre og søre Sunnmøre | 17 |
| 5.2.2.2 | Indre og nordre Sunnmøre | 17 |
| 5.2.2.3 | Romsdal | 18 |
| 5.2.2.4 | Nordmøre | 18 |
| 5.2.3 | Distriktsruter | 19 |
| 5.2.4 | Ruter i byområde | 19 |
| 6 | Bestillingstransport | 20 |
| 7 | Fylkeskryssande reiser | 22 |
| 7.1 | Fly | 22 |
| 7.2 | Jernbane | 22 |
| 7.3 | Båt | 23 |
| 7.4 | Buss | 23 |
| 7.4.1 | Kollektivtilbod til Austlandet | 23 |
| 7.4.2 | Kollektivtilbod til Vestlandet | 24 |
| 7.4.3 | Kollektivtilbod til Sør Trøndelag/Trondheim | 24 |
| 8 | Samarbeid, innkjøp og organisering | 25 |
| 8.1 | Samarbeid | 25 |
| 8.2 | Anbod | 26 |
| 8.3 | Innkjøp av kollektivtransporttenester | 27 |

Innleiing

Satsing på samferdsel krev langsiktig arbeid, og vi treng strategiar for å kunne få til heilskaplege og gode løysingar til det beste for innbyggjarane. Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal har bedt om at det blir utarbeida ein kollektivstrategi som skal bidra til at vi arbeider målretta mot nokre hovudmål.

Kollektivstrategi for Møre og Romsdal 2012 - 2021 vart vedtatt i fylkestinget 13. juni 2012 i sak T-42/12

Kollektivstrategien skal vere eit viktig verktøy til arbeidet med fylkesplanen for Møre og Romsdal. Samferdsel er tatt inn som nytt satsingsområde i fylkesplanarbeidet frå 2013. Vi har valt å utarbeide seks resultatmål for kollektivtrafikken. Desse vil bli brukt i handlingsprogram samferdsel og det vidare arbeidet med fylkesplanen. Resultatmåla er samla i kapittel 2. Kapittel 3 - 7 inneheld strategiar for dei ulike resultatmåla. Denne oppbygginga er tilpassa den komande prosessen med fylkesplanen og handlingsprogram samferdsel.

Hovudmålet inneheld utfordringar innan fire område;

universell utforming, trafikktrygging, miljø og samordna ressursbruk. For å oppnå viktige målsettingar om auka bruk av kollektivtransport, eit tilbod til alle, samordna ressursbruk gjennom samarbeid og miljømål har vi utarbeidd resultatmål som har tilhøyrande strategiar.

Samferdselsutvalet har vore styringsgruppe for strategien. Samferdselsutvalet har særleg bedt om fokus på samordning av transporttilbod og korrespondanse innan rutetrafikken.

Rambøll Management Consulting vart innleidd for å lage ein grunnlagsrapport for denne strategien, og deira

rapport er vedlegg til kollektivstrategi for Møre og Romsdal. Dette vedlegget kan lastast ned på våre nettsider www.mrfylke.no. Samarbeidet med Vestlandsrådet gjennom Transportplan Vestland og tilhøyrande Handlingsprogram 2012 - 2015, og samarbeidet med fylka i Midt-Norge gjennom Regional Transportplan for Midt-Norge er også viktig grunnlag for denne strategien. Regional energi og klimaplan har føringar som vi har tatt med inn i arbeidet, og målsettingar og strategiar frå den gjeldande Fylkesdelplan transport for Møre og Romsdal 2002 - 2011 er vidareført og tilpassa. ■



LANDETS FØRSTE BUSSRUTE MOLDE - BATNFJORDSØRA

Norges første bussrute vart etablert i 1908 og gjekk på strekninga Molde - Batnfjordsøra. Befolkningsgrunnlaget på denne strekninga var lite, så det var ikkje derfor landets første bussrute vart etablert akkurat her. Årsaka var at ved å tilby buss på denne strekninga, så kunne ein unngå den berykta Hustadvika når ein skulle frå Møre til Austlandet. Ruta vart kombinert med Rørosbanen gjennom Østerdalen mot Austlandet, og med dampbåt frå Kristiansund til Trondheim.





Foto: Svein Magne Harnes

Hovudmål og resultatmål for kollektivtrafikken

Det skal bli lettare for folk å reise kollektivt innanfor tenlege rammer for trafikksikkerheit, miljø og samfunnet sin ressursbruk.

Hovudmålet inneheld utfordringar på fire gjennomgåande område, og som vil bli følgd av resultatmål og strategiar gjennom heile dokumentet.

- **Tilgjenge:** Her er det spesielt viktig å arbeide for eit kollektivtilbod til folk med svak mobilitet, og å oppfylle krava til universell utforming.
- **Ressursbruk:** Det er viktig å få mest mogleg igjen for kvar krone som blir nytta til kollektivtransport, samstundes som god kvalitet og tilgjenge blir teke omsyn til.
- **Trafikktrygging:** Trafikktrygging må ivaretaast i alt samferdselsarbeid. Nullvisjonen i NTP må ligge til grunn.
- **Miljø:** Av omsyn til utfordringar med aukande trafikk, miljølempar og press på areal og infrastruktur er det viktig å arbeide for eit betre kollektivtilbod.

RESULTATMÅL KOLLEKTIVTRAFIKK:

- **Informasjon og marknad:** Rask og enkel billettering, "riktig" takstnivå, samt tydeleg, god og lett tilgjengeleg informasjon om kollektivtilbodet samanlikna med 2012.
- **Haldeplassar:** Ved endringar i trafikkmønster og vegutbygging skal haldeplassane ha tenlege fasilitetar, og samtidig bidra til effektiv framføring av kollektivtrafikken og redusert krusedullkøyning.⁽¹⁾
- **Kollektivtrafikk by:** Kollektivtrafikkandelen skal aukast til 20 prosent i Ålesund og 15 prosent i Molde og Kristiansund.
- **Bestillingstransport:** Nye bestillingsruter skal etablerast for å betre kollektivtilbodet i distrikta. Bussruter i område med lågt trafikkgrunnlag skal leggest ned eller gjerast om til bestillingstransport.
- **Volda - Ørsta - Ålesund - Kristiansund:** Ekspressruta Volda - Ørsta - Ålesund - Molde - Kristiansund skal vere navet i kollektivtilbodet i fylket. Fleire ruter skal knytast opp mot ekspressruta.
- **Fylkeskryssande trafikk:** Den totale reisetida for fylkeskryssande kollektivreiser skal reduserast. ■

⁽¹⁾ Krusedullkøyning brukast beskrivande om løysingar der bussen må køyre langt vekk frå trasèen for å hente kundane, gjerne med store svingar.

3

Takst, informasjon og marknad

RESULTATMÅL: Rask og enkel billettering, "riktig" takstnivå, samt tydeleg, god og lett tilgjengeleg informasjon om kollektivtilbodet samanlikna med 2012.

3.1 TAKST OG BILLETTERING

Takstpolitikken i Møre og Romsdal skal byggje på følgjande strategiar:

► Rask og enkel billettering

Vi vil tilby

- elektroniske kollektivkort med høgare rabattsatsar enn før.
- billettsal andre stader enn i bussen, som til dømes internett, telefon, billett-automatar og anna.

Takstar skal brukast som verkemiddel for auka kollektivandel innan dei økonomiske rammene for drift av kollektivtrafikken.

Takstane må vere så lave at fleire ønskjer å reise kollektivt. Summen av billettinntekter og budsjettmidlar må kunne finansiere eit tilstrekkeleg og effektivt kollektivtilbod. For at kollektivtrafikken skal kunne konkurrere med privatbilen,

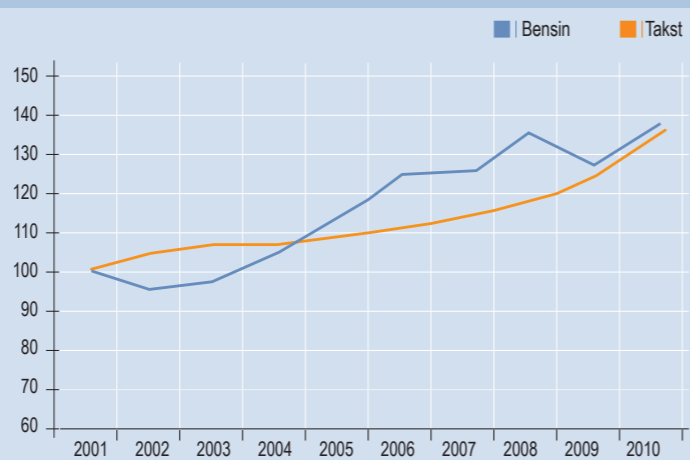
må utviklinga av det generelle takstnivået ikkje ligge over utviklinga i drivstoffprisen.

Takstar skal brukast som verkemiddel gjennom samarbeid i bypakkane.

Kommunar kan i stor grad ha innverknad på kollektivtrafikken. Dette gjeld særleg i byområda. Vi ønskjer å inngå eit forpliktande samarbeid med

kommunar og andre om bypakkar som mellom anna har som mål å styrke kollektivtrafikken i byområda. Dette gjeld både tiltak for betre framkome for kollektivtrafikken samt restriksjonar på bruken av privatbil. I denne samanheng kan vi vurdere ei særskilt tilpassing av takstnivået i området for å få optimal effekt av ei samla pakke med tiltak.

UTVIKLING BENSINPRIS OG TAKSTPRIS



TABELL 1. Figuren viser utviklinga i bensinprisen samanlikna med takstutviklinga i Møre og Romsdal. År 2001 er nullpunkt for samanlikninga. (Kjelde bensinpris: SSB. Kjelde takst: Takstøre pr 1. januar kvart år. Internt på samferdselsavdelinga.)



KOLLEKTIVKORTET:

Du kan ha fleire forskjellige produkt på Kollektivkortet. Dette kan vere periodekort, ungdomskort og i tillegg kan kortet ha ein verdidel, kor du kan sette inn pengar du seinare kan bruke til å kjøpe rabatterte billetter for. (www.kollektivkortet.no)



Foto: Erik Birkeland

► Kollektivtrafikken må ha fritak for bompengar og betaling på ferje.

- Framtidig vegutbygging skal ikkje baserast på bompenginntekter frå kollektivtrafikken.
- I framtidige anbod på fylkesvegferjer skal kollektivtrafikken ha fritak for betaling. Vi skal arbeide for at det same skal gjelde riksvegferjene.

► Samordna billettsystem

I arbeidet med å få til gjennomgåande billettering/billettering over fylkesgrensene må vi samarbeide nasjonalt for felles takst og rabattsystem, ref. tabell 1 på side 8.

3.2 INFORMASJON

Det skal vere enkelt for dei som reiser å finne informasjon om kor næraste haldeplass er / på kva haldeplass dei står, og

når neste buss passerer og kva rute denne trafikkerer, ref. tabell i bunn av siden.

- Vi skal tilby tekniske løysingar som gir informasjon om kollektivtrafikken der dei reisande er.
- Informasjonen skal vere oppdatert, relevant og enkel å forstå for alle.
- Vi skal ha sanntidsinformasjon på alle transportmidla våre innan 2021. >>

UTVIKLING TELEFON/INTERNETTBRUK FOR RUTEOPPLYSNINGAR

| Trafikanten 177mr | 2010 | 2011 | Endring % 2010-2011 |
|--|---------|-----------|---------------------|
| Innkomande samtalar | 210 250 | 175 787 | -16,4 |
| Brukarar av www.177mr.no | 948 414 | 1 215 043 | +28,5 |





Møre og Romsdal
fylkeskommune



Foto: Per Vidar Kjølmoen

3.3 MARKNADSFØRING OG PROFILERING

Møre og Romsdal fylkeskommune er i ferd med å anbudssette busstransporten i fylket. Det er vedtatt i fylkestinget at vi skal ha bruttoanbud. Dette betyr at det er fylkeskommunen som har inntektsansvar, og dermed også inntektsrisikoen. Ansvar for marknadsarbeid og profilering følger den som har inntektsansvar. For å ta dette ansvaret på alvor må vi ha klare planar og retningslinjer for korleis vi sikrar inntektene våre.

- **Vi skal utarbeide ein eigen tiltaksplan for marknadsføring. Denne skal vere ferdig innan 2013.** Tiltaksplanen skal inkludere informasjonstiltak, standardiseringstiltak og presisere kva slags kanalar som skal nyttast for å marknadsføre kollektivtilbodet.
- **Vi skal få utarbeidd eit profileringsprogram som skal brukast i anbuds-pakkar, på terminalar og haldeplassar med vidare.** Profileringsprogram

for Møre og Romsdal fylkeskommune skal vere klart i god tid innan neste anbud innan kollektivtrafikk.

- **Vi skal evaluere kvalitet på tilbod og leveranse.** Ved bruk av marknadsundersøkingar skal vi skaffe oss kunnskap om marknaden og kundane sine behov. Denne kunnskapen skal nyttast i arbeidet med å vidareutvikle kollektivtrafikken. ■

Haldeplassar

RESULTATMÅL: Ved endringar i trafikkmønster og vegutbygging skal haldeplassane ha tenlege fasilitetar, og samtidig bidra til effektiv framføring av kollektivtrafikken og redusert krusedullkøyring.

Haldeplassane kan delast inn i fleire kategoriar, og ulike kategoriar vil ha ulike behov for fasilitetar:

- **Kategori 1:** Haldeplass med stor trafikk der det er behov for omstiging. Denne kategorien vil vere lokalisert i område med høg befolkning. Her har vi trafikkterminalar med innandørs venteromsfasilitetar, toalett, oppbevaringsboksar og publikumsinformasjon, gjerne i samarbeid med kiosk eller turistinformasjon.
- **Kategori 2:** Haldeplass med mindre trafikk. Det er lagt til rette for å skifte frå ei line til ei anna. Her kan vi ha venteromsfasilitetar.
- **Kategori 3:** Haldeplassar med låg trafikk. Desse er ulikt utforma, det kan vere med eller utan overbygd venteområde.

Val av tilbod på haldeplassane skal vurderast på bakgrunn av nye rutemønster, talet på omstigingar, trafikkmønster, passasjertal, informasjon og anna.

- Justering av tilbodet i knutepunkt i samband med universell utforming, endringar i reisemønster, nye tekniske løysingar for informasjon og anna skal vurderast.

- Der trafikkmønster endrar seg som følge av nye samferdselsprosjekt, ruteomlegging og anna vil det vere nødvendig å foreta ei konkret vurdering av kva tilbod vi skal ha.

STRATEGIAR:

- Haldeplassar skal skil-tas etter vegnormen, og dei skal vere merka med namn slik at dei kan identifiserast for å gje ruteinformasjon.
- Haldeplassar med mange påstigande passasjerar skal prioriterast for overbygd venteareal.
- Vi skal ha få og gode knutepunkt.
- Trafikkterminalar skal vere reine og ha opningstider tilpassa rutenes opningstider og dei reisande sine behov.
- Haldeplassar skal knytast til vegnettet på ein måte som hindrar krusedullkøyring og sikrar krav til trafikktrygging.
- Det skal leggjast til rette for parkering for sykkel/bil ved haldeplassar etter behov.



Foto: Per Vidar Kjølmoen

Kollektivtrafikkterminalar

Ut i frå dagens trafikkmønster og reisemønster har vi etablert dei trafikkterminalane vi ønskjer. Desse ønskjer vi å oppretthalde. Lokalisering av trafikkterminalane i Molde og Ålesund sentrum skal vurderast i samband med arbeidet med bypakkane.

I samband med utvikling av nye måtar for ruteinformasjon og billettsal for kollektivtrafikken kan det vere aktuelt å redusere bemanning eller å drifte terminalane utan bemanning.

Vi har inngått samarbeid og leieavtalar med lokale drivarar / eigarselskap av terminalane. Vi ønskjer avtalar som sikrar god lokalisering og stabile kostnader. ■

Rutestruktur

RESULTATMÅL:

Ekspressruta Volda - Ørsta - Ålesund - Molde - Kristiansund skal vere nava i kollektivtilbodet i fylket. Fleire ruter skal knytast opp mot ekspressruta.

RESULTATMÅL:

Kollektivtrafikkandelen skal aukast til 20 prosent i Ålesund og 15 prosent i Molde og Kristiansund.

Kollektivtilbodet skal knyte saman fylket og gi løysingar for skolereiser, arbeidsreiser og fritidsreiser. Gjennomgåande ekspressbusstilbod, regionale ruter, distriktruter og bestillingstransport skal knyte saman fylket slik at alle får eit tilbod. I samband med vesentlege endringar i trafikkgrunnlaget skal det vere fleksibilitet og rom for tilpassingar av tilbodet.

- Båtruter, tog og flyplassar skal koplatt til fylket sitt gjennomgåande ekspressbusstilbod.

Kartet viser forslag til framtidig rutestruktur: >>

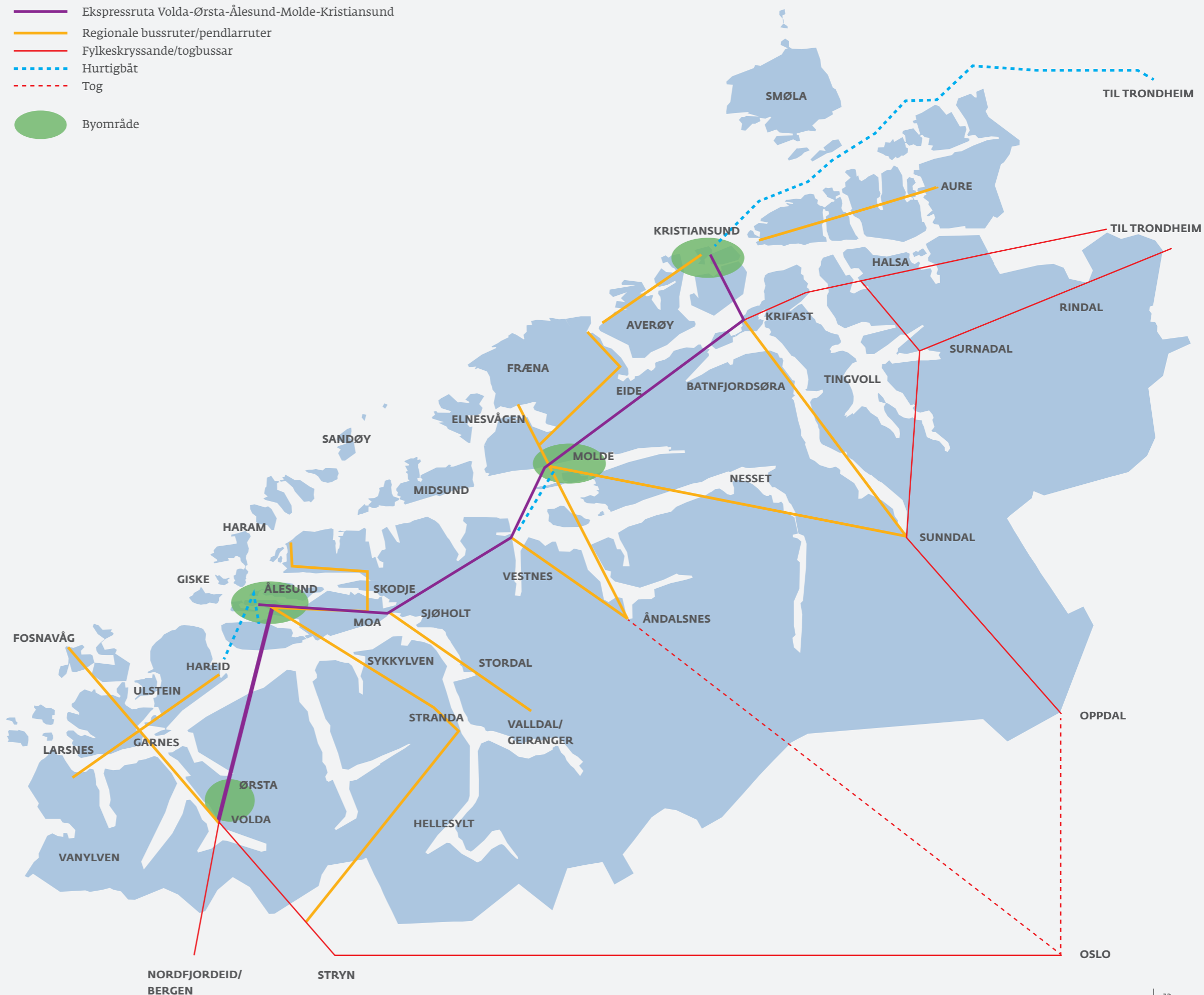
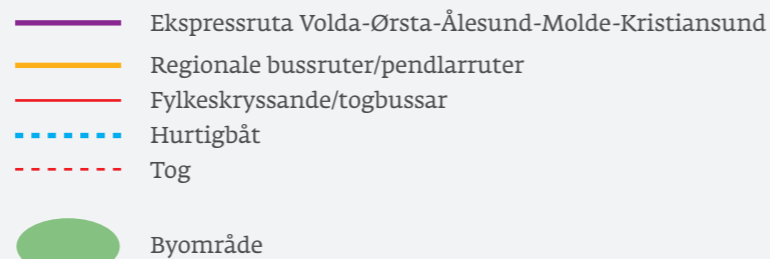


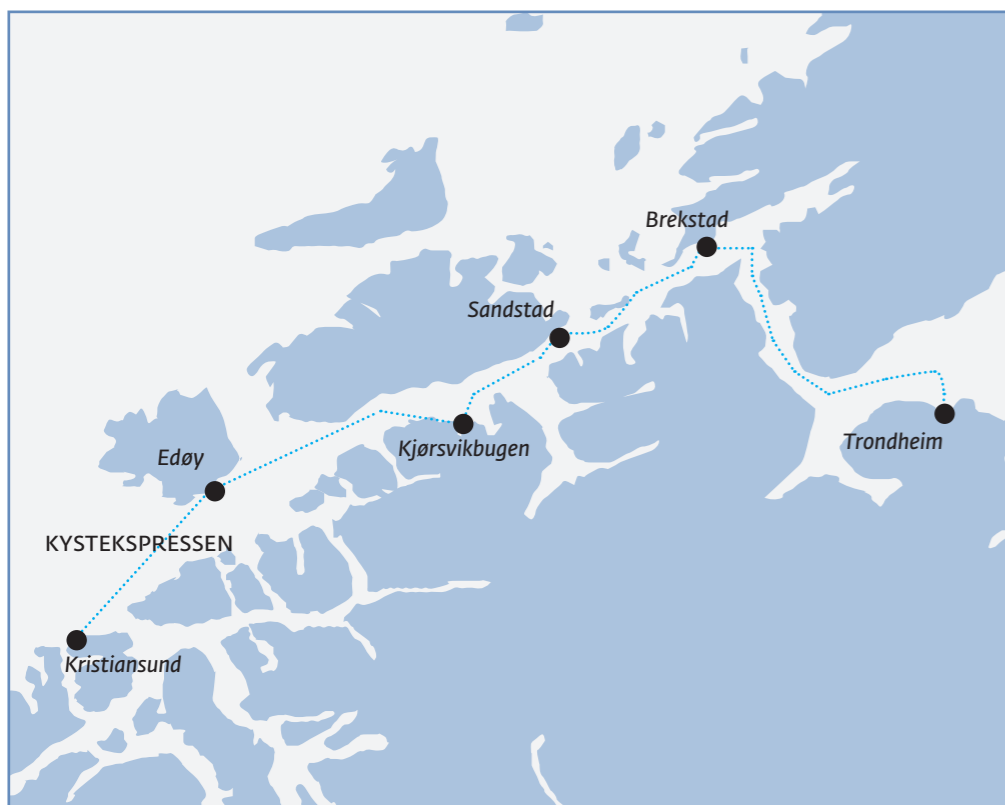


Foto: Erik Birkeland

FYLKESINTERNE RUTER



FYLKESKRYSSANDE RUTE



5.1 BÅTRUTER

I Møre og Romsdal har vi fire fylkesinterne båttruter, og ei fylkeskryssande rute. Rutene er viktige samband for arbeidspendling inn mot byane, og eit viktig tilbod til distrikta. Karta viser hurtigbåttrekningane våre på Sunnmøre og i Romsdal.

For hurtigbåttrotene har følgjande strategiar:

- Vi skal ikkje opprette fleire hurtigbåtsamband
- Hurtigbåttane skal korrespondere med anna kollektivtrafikk
- Gode pendlartilbod skal prioriterast
- Ved nye anbod skal det krevjast meir miljøvennlege båtar.



Foto: Erik Birkeland

5.1.1 KYSTEKSPRESSEN KRISTIANSUND - TRONDHEIM

Ruta skal oppretthaldast, og det blir utlyst anbod på strekninga i løpet av 2012. Vi skal ha eit rutetilbod som er betre tilpassa ekspressruta Kristiansund - Ørsta/Volda.

5.1.2 ROMSDALSruta

Med Tresfjordbrua vil distansen frå Vikebukta til Vestnes bli redusert frå 24 kilometer til ca. 5 kilometer, og dette krev nye transportløyningar. Aktuelle alternativ kan vere:

1. Hurtigbåttet blir oppretthaldt mellom Molde og Helland. Busstilbodet frå Åndalsnes til Vikebukta blir vidareført til Helland.

Stiv rutetabell Molde - Helland kan opne for raskare framføring for dei reisande på ekspressruta Kristiansund - Ørsta/Volda ved at passasjerane brukar hurtigbåttet over fjorden.

2. Hurtigbåttet blir lagt ned. Kontrakten "Hurtigbåtttruter i Møre og Romsdal 01.01.2009 - 31.12.2014" opnar for å seie opp kontrakten for hurtigbåtttruta Molde - Helland - Vikebukta når Tresfjordbrua blir realisert. Ein føresetnad for dette er at det blir sett inn busstilbod Vikebukta - Helland - Furneset. Dette alternativet vil vere eit viktig bidrag til å oppnå måla i Regional energi- og klimaplan om redusert CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken.

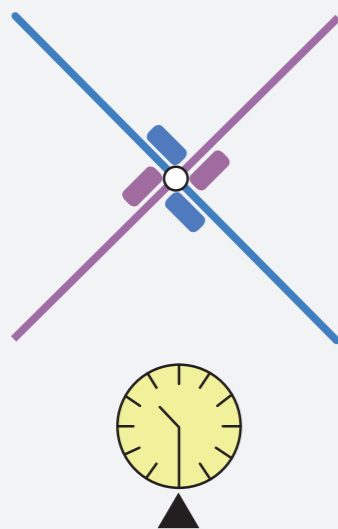
5.1.3 NORDØYRUTA

Fylkestinget har vedtatt (T-12/05) finansieringsopplegg for Nordøyvegen. Driftstilskot til Nordøytruta er ein del av finansieringsplanen, og dette betyr at hurtigbåtttruta må leggjast ned når vegegen opnar. Sjå også punkt 5.2.2.2.

5.1.4 HAREIDRUTA OG LANGEVÅGRUTA

Desse rutene bidrar til redusert trafikk på vegane i området, og skal oppretthaldast. Kapasitet skal vurderast i neste anbods- runde. >>

Illustrasjon frå
TØI-rapport 887/2007
- Takting av ruter på
knutepunkt



Liner med lågt belegg kan med fordel mate tyngre linjer. Innsparingane i ressursinnsatsen kan brukast til å auke frekvensen. Sjølv om det er ein omstigningskostnad for passasjerane, vil auke i talet avgangar langt på veg vege opp for dette.



Foto: Erik Birkeland

5.2 BUSSRUTER

Vi deler Møre og Romsdal inn i 4 regionar, der Ørsta/Volda er sentrum for Ytre, søre Sunnmøre. Ålesund er sentrum for Indre, nordre Sunnmøre. Molde er sentrum i Romsdal inkl. Eide og Gjemnes, mens Kristiansund er sentrum på Nordmøre. Ekspressruta Kristiansund – Ørsta/Volda betener alle regionane.

- For å betre ressursbruken vil vi ta bort gjennomgåande rutetilbod dersom dette kan medverke til høgare lokal rutefrekvens.
- Takting / samordning av rutene kan og vere med på å gi eit betre tilbod med god ressursutnytting. Til dømes kan dette gjerast på strekninga Sunndalsøra – Molde og Sunndalsøra – Kristiansund.

5.2.1 EKSPRESSBUSS-TILBODET KRITIAN-SUND – MOLDE – ÅLESUND – ØRSTA/VOLDA

Denne ruta er hovudtraséen for kollektivtrafikk gjennom Møre og Romsdal. Ruta har timefrekvens, rask framføringstid og faste rutetider. Det er høg standard på bussane, med toalett, regulerbare stolar og rullestolheis. Stabil ruteplan gjer at andre tilbod blir stadig betre tilpassa. Det resterande kollektivnettet i fylket skal mate denne ruta. Auka trafikk på vegane og endring i ferjetilbodet er utfordringar for stabil drift av ruta.

For å vidareutvikle produktet vil vi:

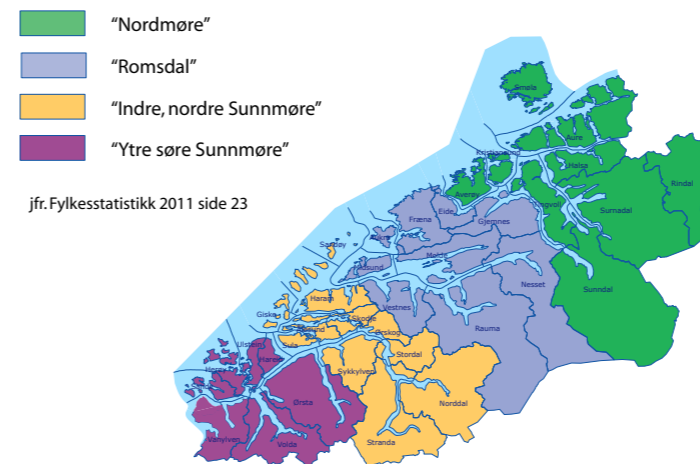
- Utvide opningstida.
- Standardheving på halde-

plassar, knutepunkt og terminalar i samarbeid med Statens vegvesen.

- Innføre korresponderande avgangar til og frå Ålesund Lufthamn, Vigra.
- Ha fri nettverkstilgang på bussane.
- Samarbeide med Statens vegvesen for å sikre at avgangs- og ankomsttider til riksvegferjene bygger opp om eit stabilt rutetilbod på ekspressruta. Alternativt kan ruta brytast ved at vi bruker hurtigbåten over Romsdalsfjorden.

5.2.2 REGIONALE RUTER

Regionale ruter er dei viktigaste rutene innanfor kvar region. Rutene går inn mot byane i regionen samtidig som dei mater den gjennomgåande ekspressruta på gode knutepunkt.



5.2.2.1 YTRE OG SØRE SUNNMØRE

I samband med etableringa av det nye knutepunktet på Garnes skal det etablerast eit samordna tilbod i distriktet med busstilbod til og frå Hareid, samordna med hurtigbåt.

- Gjennomgåande bussrute med timefrekvens på strekninga Fosnavåg-Hareid.
- Korresponderande ruter med same frekvens til Ørsta/Volda og Larsnes/Årvik frå Garnes.

- Gjennomgåande rute-tilbod frå Måløy til Ålesund takast bort og erstattast med anna tilbod.

5.2.2.2 INDRE OG NORDRE SUNNMØRE

- Betra lokalt tilbod til Geiranger – Valldal – Stranda – Stordal samordna med ekspressruta Volda-Kristiansund på Sjøholt.
- Halvtimes-frekvens Sjøholt – Ålesund, vekselvis om Valle (ekspressruta) og Skodje.



Foto: Per Vidar Kjølmoen

- Nordøyvegen skal knyte Nordøyane til fastlandet og erstatte to ferjeruter og hurtigbåtrute. Med den nye vegen blir det behov for 6-10 bussavgangar dagleg til og frå øyane, og eit auka tilbod Bratvåg – Ålesund spesielt på laurdag og søndag.
- Betre og auka rutefrekvens Stryn – Ålesund, Fv60.
- Betre rutetilbod frå/til Magerholm – Vigra. >>

DAGENS RUTETILBOD PÅ STREKNINGA STRYN - HELLESYLT - STRANDA - ÅLESUND

| Strekning | Avgang mandag- fredag | Avgang lørdag | Avgang søndag |
|---|-----------------------|---------------|---------------|
| Ålesund-Sykkylven-Stranda-Hellesylt-Stryn | 2 (3*) | 1 | 2 |
| Stryn-Hellesylt-Stranda-Ålesund | 2 | 1 | 2 |

(* tre daglege avgangar frå Sykkylven)

DAGENS GJENNOMGÅANDE RUTETILBOD PÅ STREKNINGA SYKKYLVEN - MOA - ÅLESUND

| Strekning | Avgang mandag- fredag | Avgang lørdag | Avgang søndag |
|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| Ålesund-Moa-Sykkylven | 13 | 3 | 4 |
| Sykkylven -Moa - Ålesund | 14 | 3 | 3 |

TIMEkspresen blei starta opp i 2005 som eit gjennomgåande tilbod frå Volda i sør til Kristiansund i nord. Det var viktig med gjennomgåande bussar med reisetid som konkurrerte med privatbilen. Tilbodet skulle bygge opp under ein felles bu- og arbeidsmarknad, og bidra til mindre biltrafikk.



Åndalsnes Skysstasjon. Foto Leif J. Olestad

Åndalsnes - Molde

Ferje Sølsnes - Åfarnes 15 min.
36 avgangar på kvardagar

817 500 PBE i 2011, nr 5 i fylket

10 bussavgangar på kvardagar

Pendlarar Rauma – Molde 235

Pendlarar Molde – Rauma 71

Fræna - Molde

12 bussavgangar på kvardagar.

Pendlarar Fræna – Molde 1418

Pendlarar Molde – Fræna 314

5.2.2.3 ROMSDAL

- Auka busstilbod på strekninga Åndalsnes – Molde.
- Busstilbod Åndalsnes - Vestnes og utvida lokalt rutetilbod i Vestnes blir samordna med ekspress-

bussruta Volda-Kristiansund når Tresfjordbrua opnar.

- Timesfrekvens Elnesvågen – Molde.
- Auka tilbod med buss annakvar time



Foto: Erik Birkeland

| Strekning | Avgang mandag- fredag | Avgang lørdag | Avgang søndag |
|-------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| Sunnalsøra-Kristiansund | 5 | 2 | 3 |
| Tingvoll-Kristiansund | 6 | 2 | 3 |
| Bremsnes - Kristiansund | 16 | 8 | 7 |
| Aure - Kristiansund | 6 | 1 | 1 |

Sunnalsøra- Molde samordna med tilbod Kleive og Eidsvåg.

5.2.2.4 NORDMØRE

- Auka tilbod på Rv 70 (om Tingvoll) mellom Krifast og Ålvundfossen.
- Ta bort gjennomgåande tilbod Aure-Kristiansund, og auke talet avgangar på strekninga Aure-Sandvik(Smøla)-Tømmervågen, med korrespondanse Seivika-Kristiansund.

5.2.3 DISTRIKTSRUTER

Distriktstransporten omfattar transport med buss til grunnskolar, vidaregåande skolar, høgskolar og pendlartransport. Det er stor variasjon i tilbodet. Dette kan ha samanheng med busetnad, skolestruktur, arbeidsmarknad og opparbeida rutetilbod. Tilbodet kan ikkje vere like godt overalt, men:

- **Alle skal ha eit tilbod inn til kommunesenteret minst ein gong i veka.** Det vil seie at ordinære rutetilbod, skoleskyss eller bestillingstransport skal sørge for at alle kan kome seg til næraste kommunesenter ein gong i veka.
- **Det skal være dagleg forbindelse mellom kommunesenter og regionsenter.**
- **Distriktsruter skal knytast mot regionale ruter i effektive knutepunkt.**
- **Effektive pendlarruter skal bidra til redusert vekst i biltrafikken inn mot dei største byane.**

For å nå måla skal vi:

- Samordne skoledagar og skolefridagar i grunnskole og vidaregåande skole.
- Saman med kommunar og skolar tilpasse start- og sluttid for skolane for å få gode og rasjonelle skoleruter innanfor akseptable rammer for kvalitet på skoleskyssen.
- Bruke buss der det trengs buss, og maxi-taxi/drosje der dei er store nok. Samarbeid buss/drosje skal vere

med å sikre grunnlaget for lokale tilbod.

5.2.4 RUTER I BYOMRÅDE

Det er vekst i folketal og trafikk i alle bykommunane. Størst auke er det i Ålesund med omliggjande kommunar. Dei tre største byane har starta eit arbeid med søknad om bypakkar med bompengeringar der trafikkproblema søkast løyst med vegutbygging, gang- og sykkelvegsatsing og auka kollektivtilbod. Fylkeskommunen er deltakar i denne prosessen både som vegeigar og som ansvarleg for kollektivtilbodet.

Det er gjengs oppfatning at ein ikkje kan bygge seg ut av trafikkproblema, og at ei satsing på gang- og sykkelveggar og auka kollektivtilbod må til for å redusere trafikkveksten og skape bymiljø som fremmar trivsel og vekst.

Å auke busstilbodet vil åleine berre føre til auka kostnader til kollektivtrafikk og fleire bussar med lavt belegg på vegane. For å bremse opp for biltrafikken må kommunane bidra med:

- Restriktiv parkeringspolitikk med sterkt redusert gateparkering.
- Arealplanlegging som sikrar gode og effektive busstrasear.
- Tydelege haldeplassar med leskur/overbygg der det er behov for det.
- Gang- og sykkelveggar som gjer god tilkomst til kollektivtilbodet.



Foto: Erik Birkeland

Dersom byane er med og legg forholda til rette skal vi bidra med å:

- Arbeide for tilførsel av midlar gjennom statlege belønningsordningar.
- Utvikle kollektivtilbodet i samarbeid med kommunen.
- Etablere få, men tunge kollektivlinjer med høg frekvens og utvida opningstid.
- Gje god publikumsinformasjon med informasjonsskjermar på sentrale haldeplassar.
- Tilby gode pendlarruter.
- Tilby serviceruter – ruter som blir betjent med mindre kjøretøy som er tilpassa eldre brukarar, og der service er meir viktig enn at bussen er punktleg. ■

6

Bestillingstransport

RESULTATMÅL: Nye bestillingsruter skal etablerast for å betre kollektivtilbodet i distrikta. Bussruter i områder med lågt trafikkgrunnlag skal leggjast ned eller gjerast om til bestillingstransport.

Bestillingstransport må samordnast med andre offentleg betalte transportar som til dømes tilpassa skoleskyss, TT-transport med meir. Bestillingstransport skal så langt det er råd nyttast til å mate ordinære bussruter.

► Samarbeid mellom aktørar

- Vi skal ha som mål å samordne dei transportane Møre og Romsdal fylkeskommune tilbyr. På denne måten kan bestillingstransport vere med på å oppretthalde levegrunnlaget til

distriktsdrosjene. Dette er i samsvar med tilrådingar frå rapporten "Evaluering av TT-ordninga i Møre og Romsdal", som vart utarbeidd av Rambøll Management Consulting AS i 2011.

► Organisering av bestillingstransporten

- Opprette køyrekontor med eit felles telefonnummer.
- Opprette ei webside for bestillingstransport.
- Brukarane skal betale kontant eller med betalingskort.

- Vi skal ha eit forenkla takstsystem for bestillingstransport.

► Nye område

- Initiativ til nye område med bestillingstransport må kome frå lokalmiljøet. Kommunane må ha eit hovudansvar for dette. Dei lokale behova er best kjent for dei som er nærast. ■

KID-ORDNINGA

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. Midlane kan nyttast til investeringar og drift, samt detaljutforming og planlegging av prosjekt.

Nord-Trøndelag har, ved bruk av fylkeskommunale midlar og statlege støtteordningar (KID), bygd opp eit omfattande tilbod med

bestillingstransport definert i to kategoriar:

"Med servicetransport menes bestillingsruter som går til fastsatte tider med fastsatt start- og stoppested, men med avstikkere for å plukke opp reisende som har bestilt transport. Formålet med ruten kan være transport til handlesenter, aktivitetssted, kommunesenter eller annet lokalt senter eller arrangement."

"Tilbringertransport er en tjeneste hvor kunden kan bli transportert til andre kollektivruter til og fra hjemmet eller bussholdeplass. For å ha rett til tilbringertransport må den reisendes hentadresse være minimum 2 kilometer fra stoppested til eksisterende kollektivtilbud, og omvendt ved returreiser."

(Kjelde: www.o7417.no)



7

Fylkeskryssande reiser

RESULTATMÅL: Den totale reisetida for fylkeskryssande kollektivreiser skal reduserast.



Foto: Per Vidar Kjølmoen

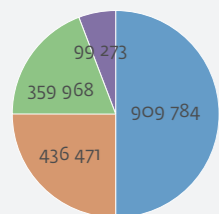
7.1 FLY

Flyplassdekninga i Møre og Romsdal er god, med tre stamflyplassar og ein kortbaneflyplass. Rutetilbodet har blitt sterkt auka, og talet reisande er stigande på alle fire flyplassane.

Flyrutene endrast stadig, og det er ikkje mogleg å ha eit busstilbod som fangar opp alle endringar.

Vi vil:

- **Oppretthalde dagens ordningar i Ørsta/Volda, Kristiansund og Molde, der ordinære ruter betener flyplassen med faste avgangstider innanfor opningstida.**



- ÅLESUND lufthavn
- MOLDE lufthavn
- KRISTIANSUND lufthavn
- ØRSTA/VOLDA lufthavn

Totalt reiste 1 800 000 med fly i Møre og Romsdal i 2011 fordelt på dei fire flyplassane.

- Ha timesavgangar mellom Moa og Ålesund lufthamn i korrespondanse med ekspressruta Volda – Kristiansund.
- Ha faste avgangstider frå Ålesund sentrum til flyplassen.
- Tilpasse tilbodet frå flyplassen til Ålesund sentrum.
- Utvikle gode haldeplassar ved flyplassane i samarbeid med Avinor og Statens vegvesen.

7.2 JERNBANE

Gjennom fylkesdelplan transport og regional energi og klimaplan har vi sagt at vi skal arbeide for daglege avgangar på Raumabanen, og for auka satsing på jernbanen.

- Raumabanen må vidareutviklast som ein del av fylket sitt transportsystem.
- Sommartilbodet på Raumabanen må samkøyrast med busstilbodet for å gje eit godt reiseprodukt på toget utan at busstilbodet blir dårlegare for pendlarane.



Sommartrafikk: Sommaren 2008 starta NSB satsinga "Raumabanen som opplevelsesprodukt". Satsinga inneber turisttog i dei tre sommarmånadane med saktekøyeringar og fotostopp undervegs.

| Raumabanen | Passasjertal totalt | Derav sommartrafikk* |
|------------|---------------------|----------------------|
| 2008 | 84 058 | 31 486 |
| 2009 | 85 621 | 38 244 |
| 2010 | 78 581 | 38 216 |
| 2011 | 76 900 | 38 600 |

Alle tal gjeld ved tellepunkt Åndalsnes Raumabanen ved Trollveggen. * passasjertal juni, juli og august. Foto: Anunatak



Foto: Erik Birkeland

7.3 BÅT

Hurtigruta – anløper fire stader i fylket, Torvik, Ålesund, Molde og Kristiansund.

Hurtigbåt – Kristiansund – Smøla – Kjorsvikbugen – Trondheim: Hurtigbåten er raskaste vegen til Trondheim frå Kristiansund og ytre Nordmøre samstundes som ruta er ein viktig sambinding av Kristiansund og omlandet med Smøla og Aure. Sjå punkt 5.1 om båtruter.

7.4 BUSS

Møre og Romsdal fylkeskommune vil gjennom Vestlandsrådet setje ny fart i arbeidet for ein «Vestlandstimeekspress» mellom Stavanger og Trondheim.

Kollektivtilbodet skal knyte regionane saman også over fylkesgrensene. Fylkeskryssande ruter kan nyttast til å gje lokalt rutetilbod, og kan få fylkeskommunal støtte på denne delen av tilbodet. Ein føresetnad er at selskapet på delstrekninga billetterer i samsvar med fylket sine retningslinjer.

7.4.1 KOLLEKTIVTILBOD TIL AUSTLANDET

Det er kommersielle busstilbod mellom Møre og Romsdal og Oslo i tillegg til at regionen har busstruter til togrutene på Åndalsnes og Oppdal. Vi vil tillate konkurrerende busstruter og konkurranse mellom buss og tog på desse forbindelsane, men vil ikkje gå inn økonomisk for å oppretthalde busstilbod. Forbindelsane til tog skal samordnast mot Åndalsnes og Raumabanen, og Tingvoll / Sunndal kan knytast opp mot Dovrebanen til og frå Austlandet på Oppdal.>>

VESTLANDSRÅDET OM FYLKESKRYSSANDE KOLLEKTIVTRANSPORT:

"Det er viktig å leggje til rette for samanhengande og heilskapleg regionale kollektivtilbod. Det oppstår ofte organisatoriske og finansielle problem så snart ei slik rute kryssar ei fylkesgrense. Så lenge det er godt trafikkgrunnlag, blir slike ruter drevet kommersielt utan offentlege tilskot. Det kan i mange høve

vere behov for slike tilbod også i meir trafikksvake regionar kor ein må inn med tilskot for å oppretthalde ruta. Vestlandsrådet har tidlegare prøvd å få på plass eit slikt inter-city busstilbod på Vestlandet og Midt-Noreg frå Stavanger til Trondheim. Det er eit paradoks at eit slikt tilbod må kjøpast av fylkeskommunane, medan

tilsvarande regionale togtilbod mellom byar i Noreg kommer under statleg offentlege kjøp. For å få etablert eit godt fylkeskryssande busstilbod er det nødvendig med statleg bidrag til finansiering."

Transportplan 2007-2019, Vestlandsrådet



Foto: Erik Birkeland

7.4.2 KOLLEKTIVTILBOD TIL VESTLANDET

Vi har i dag fylkeskryssande tilbud med fylkeskommunal støtte:

- Ålesund – Sykkylven – Hellesylt – Stryn.
- Ålesund – Volda – Nordfjordeid.
- Ålesund – Hareid – Syvde – Måløy.

For å knyte regionane saman er det behov for bussruter over fylkesgrensene, og vi vil samarbeide med Sogn og Fjordane fylkeskommune for å få til eit tilbud som knytter Sogn og Fjordane til gjennomgåande ekspresstilbud i vårt fylke.

Kvivsvegen opnar hausten 2012, og det blir i første om-

gang lagt opp til 3 avgangar dagleg mellom Stryn og Volda. Vi vil ikkje prioritere gjennomgåande samband på turar med lågt belegg som til dømes Ålesund – Måløy.

7.4.3 KOLLEKTIVTILBOD TIL SØR TRØNDELAG/TRONDHEIM

Langrutesystemet skal vere konkurransedyktig, utan for mange stopp og for mykje krusedullkøyning. Det er ekspresbusstilbud med merkenamnet Mørelinjen på strekningane:

- Ålesund – Molde/Kristiansund – Halså – Surnadal – Trondheim.
- Sunndalsøra – Surnadal – Trondheim.

I tillegg til dagens tilbud tar vi sikte på å legge inn eit rute-

tilbud langs E39 frå Halså.

Det er busstilbud på strekningen Aure – Kyrksæterøra – samordna med buss til og frå Trondheim. Kyrksæterøra er skolestad for mange elevar frå Aure, og det er viktig å sikre elevane eit godt tilbud. Tilbud frå Aure mot Trondheim bør i framtida rettast mot hurtigbåten i Kjørsvikbugen.

Vi vil ikkje prioritere korrespondanse mellom buss og tog på Oppdal for reisande på strekningen mellom Trondheim og Sunndal.

Utviklinga av rutetilbudet til og frå Trøndelag må skje i samarbeid med Trøndelagsfylka. ■

Samarbeid, innkjøp og organisering

Fylkeskommunen har hovudansvaret for ferjer, fylkesveggar og kollektivtransport. Mykje av suksessen innan kollektivtransport er avhengig av andre sin medverknad.

Kommunane har ansvaret for arealbruk, parkeringspolitikk og utvikling av det kommunale vegnettet. Statens vegvesen har ansvaret for det overordna vegnettet og ferjetilbodet på riksvegnettet.

8.1 SAMARBEID

For å få mest effekt ut av dei økonomiske ressursane vi sett inn må vi samarbeide med kommunane, og det tyder at i kommunar som ønskjer å vere med på å utvikle kollektivtilbodet i sitt område kan vi i større grad setje inn tiltak.

- **Ressursar skal setjast inn der kommunar og andre aktuelle aktørar er vilige til å satse på kollektivtrafikk.**

- I byane må vi ha forpliktande samarbeid mellom kommune, stat og fylkeskommune gjennom bypakane. Dette gjeld både tiltak nemnt under “kollektivtrafikk i by”, og finansiering.

- I distrikta må vi ha eit samarbeid med kommunar, stat, drosjenæringa og andre for å få til gode løysingar for bestillingstransport.
- **Vi skal opprette køyrekontor som tar hand om dei transportane vi tilbyr.**
- Vi tek ikkje sikte på å ta over pasienttransportane, men vil leggje til rette for at tilbudet blir så godt at fleire pasientar vel å reise kollektivt.
- **Vi skal samarbeide med nabofylka om fylkeskryssande ruter.**
- **Vi skal samarbeide nasjonalt for vidareutvikling av publikumsinformasjon.**

- **Gjennom aktivt medlemskap i Kollektivtrafikkforeninga (2) skal vi vere oppdatert på innkjøps- og avtaleverk knytt til kjøp av transporttenester.**

(2) Kollektivtrafikkforeninga er eit nasjonalt samarbeidsfora som skal styrke kollektivtrafikken sin konkurransekraft. For meir informasjon sjå www.kollektivtrafikk.no.



Foto: Erik Birkeland

8.2 ANBOD

Busstrafikken i Ålesund, Giske og Sula blei lyst ut på anbod i november 2010. Fylkeskommunen ønskjer å vidareføre erfaringane frå dette anbudet i nye anbod etter denne framdriftsplanen; sjå faktaboks under.

Møre og Romsdal fylkeskommune har valt å gjennomføre bussanboda som bruttokontraktar der fylkeskommunen har ansvaret for marknadsføring og trafikkinntekter. Målet er å få eit oversiktleg kollektivsystem der fylkeskommunen kan velje verkemiddel for å nå måla for aktiviteten, medan operatørane kan fokusere på kostnadseffektiv drift.

- Ansvaret for bussdepot vil bli tillagt operatør på same vis som i anbudet for Ålesund.
- Driftskontraktar skal utformast slik at framtidige operatørar blir motiverte til å arbeide på ein god måte for å nå Møre og Romsdal fylkeskommune sine kvalitetsmål for kollektivtrafikken.
- Det viktigaste tiltaket for eit betre miljø er langsiktig og målretta arbeid for å få fleire til å reise kollektivt. Andre tiltak kan vere vurdering av meir miljøvenlege løysingar som til dømes bruk av alternativt drivstoff, innføring av ny teknologi, fokus på køyreskil og infrastrukturtiltak.



Foto: Per Vidar Kjølmoen

ANBODSPAKKER KOLLEKTIVTRANSPORT / BUSS*

- Molde-Gjemnes
- TIMEkspress / Ålesund – Åndalsnes / Mørelinjen
- Tingvoll-Halsa-Neset-Sunnadal-Surnadal-Rindal
- Stranda-Norddal-Stordal-Ørskog-Skodje-Haram-Sandøy
- Vanylven-Sande-Herøy-Ulstein-Hareid
- Ørsta-Volda
- Rauma-Vestnes
- Fræna-Eide-Aukra-Midsund
- Ålesund-Giske-Sula (gjeldande anbudskontrakt til 31.12.17)
- Kristiansund-Averøy-Aure-Smøla (anbudskontrakt 06.01.14. – 31.12.22)

*Førebels rekkefølge. Det tas atterhald om endring i rekkefølge og endring i samansetting av pakkar.

8.3 INNKJØP AV KOLLEKTIVTRANSPORTTENESTER

Samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal vart teke over av fylkeskommunen sitt ansvar for løyver, kollektivtrafikk, drift, vedlikehald og investering i fylkesvegane. Avdelinga er delt i stab, kollektivtrafikkseksjon og infrastrukturseksjon. I tillegg har vi ruteopplysningsteneste og drift av det elektroniske billetteringssystemet i selskapet Trafikanten Møre og Romsdal AS, eit aksjeselskap heileigd av Møre og Romsdal fylkeskommune.

Møre og Romsdal fylkeskommune skal i løpet av 2013 ha gjort ei vurdering av dagens organisering, inkludert fordelar og ulemper med dei alternativa som eksisterer. Dette skal resultere i ei sak til Fylkestinget der vi tilrår kva framtidig organisering vi meiner er mest tenleg for samferdselsansvaret i Møre og Romsdal fylkeskommune. Ei slik sak skal leggast fram for Fylkestinget seinast i oktober 2013. ■



Foto: Erik Birkeland



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeshuset
6404 Molde

Telefon 71 25 80 00
E-post: post@mrfylke.no
www.mrfylke.no



Foto: Erik Birkeland