

# Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000

Beskrivelse av tiltakspakkene og oppsummering av lokale resultater

Katrine Næss Kjørstad, Alberte Ruud og Unni B. Lodden

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.



TØI rapport  
735/2004

# **Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000**

**Beskrivelse av tiltakspakkene og oppsummering av lokale resultater**

Katrine Næss Kjørstad  
Alberte Ruud  
Unni B Lodden

ISSN 0802-0175  
ISBN 82-480-0445-7

Oslo, november 2004



**Tittel:** Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000.  
Beskrivelse av tiltakspakkene og oppsummering  
av lokale resultater

**Forfatter(e):** *Katrine Næss Kjørstad; Alberte Ruud;  
Unni B Lodden*

TØI rapport 735/2004  
Oslo, 2004-11  
178 sider  
ISBN 82-480-0445-7  
ISSN 0802-0175

**Finansieringskilde:**  
Samferdselsdepartementet

**Prosjekt:** 2627 Samlet evaluering av tiltakspakker  
1998/1999. Samlet evaluering av  
tiltakspakker 2000

**Prosjektleder:** Katrine Næss Kjørstad

**Kvalitetsansvarlig:** Bård Norheim

**Emneord:**  
Kollektivtransport; Tiltak; Evaluering

**Sammendrag:**  
Rapporten gir en oversikt over de 18 tiltakspakkene som  
har fått støtte fra Samferdselsdepartementet i perioden  
1996 -2000 med til sammen 86 millioner kroner. Rapporten  
gir en beskrivelse av hver enkelt pakke, hvilke tiltak som  
er gjennomført, hvilke undersøkelser som er gjennomført  
og lokale konklusjoner av effekter. I tillegg gir rapporten  
oversiktanalyser fra de områder som har gjennomført  
undersøkelser etter basisavlueringsmalen og effektene  
av tiltakspakkene mht passasjerutviklingen. Rapporten er  
en underlagsrapport for videre samlede analyser av  
datamaterialet fra tiltakspakkene.

**Title:** Public transport packages of measures 1996-2000.  
Description of the measures and summary of local  
results

**Author(s):** *Katrine Næss Kjørstad; Alberte Ruud;  
Unni B Lodden*

TØI report 735/2004  
Oslo: 2004-11  
178 pages  
ISBN 82-480-0445-7  
ISSN 0802-0175

**Financed by:**  
Ministry of Transport and Communications

**Project:** 2627 Combined evaluation of public transport  
packages of measures 1998/1999.  
Combined evaluation of public transport  
packages of measures 2000

**Project manager:** Katrine Næss Kjørstad

**Quality manager:** Bård Norheim

**Key words:**  
Public transport; measures; evaluation

**Summary:**  
The report gives an overview over 18 packages of public  
transport measures partly financed by the Ministry of Transport  
and Communications in the period 1996-2000. The description  
of the packages includes what kind of measures and surveys  
that were undertaken and local conclusions of the measures'  
effect. In addition, the report contains overall analyses from 11  
of the packages having followed a uniform, standardized  
evaluation approach. The report provides a platform for further  
comprehensive analyses of the packages of measures.

**Language of report:** Norwegian

---

*Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt,  
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90  
Pris kr 250*

*The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, the  
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02  
Price NOK 250*

# Forord

Med delfinansiering gjennom Samferdselsdepartementets støtteordning ”Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport”, er det i 18 områder gjennomført samordnede ”pakker” av tiltak for å utvikle bedre kollektivtransport. Tiltakspakkene er ulike både med hensyn til størrelse, omfang og hvilke tiltak og kombinasjoner av tiltak som er satt i verk. I perioden 1996-2000 har Samferdselsdepartementet bevilget 86,35 millioner kroner til tiltakspakker både i byområder og i distrikter. I tillegg har Samferdselsdepartementet bevilget midler til samlede evalueringer av tiltakspakkene. Torstein A Dahl har vært Samferdselsdepartementets kontaktperson.

I denne rapporten, som er en av flere rapporter fra de samlede evalueringene, gjennomgås alle tiltakspakkene med hensyn til hvilke tiltak som er iverksatt, hvilke undersøkelser som er gjennomført og de lokale konklusjonene om resultater av tiltakspakken. I tillegg har TØI gjort enkle analyser av effekter fra hver enkelt tiltakspakke. Rapporten er i så måte et grunnlagsdokument for de kommende rapportene som omhandler *samlede* effekter av tiltakspakkene.

Katrine N Kjørstad har vært prosjektleder og har skrevet rapporten sammen med Alberte Ruud og Unni B Lodden. De har sammen hatt den løpende kontakten med de lokale tiltakspakkene og gitt dem råd og veiledning i forbindelse med undersøkelser, evaluering og rapportering. Forskningsleder Bård Norheim har vært ansvarlig for kvalitetssikringen. Avdelingssekretær Kari Tangen har hatt ansvar for den endelige tekstbehandlingen.

Oslo, november 2004  
Transportøkonomisk institutt

*Sønneve Ølnes*  
Konstituert instituttsjef

*Arild H. Steen*  
Avdelingsleder

# Innhold

## Sammendrag

<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Tiltakspakker som har fått støtte fra SD .....	1
1.3 Finansiering og organisering .....	2
1.4 Læring forutsetter evaluering.....	3
1.5 TØIs rolle.....	5
1.6 Problemstillinger i den samlede evalueringen .....	6
1.7 Rapportering fra samlet evaluering av tiltakspakkene .....	7
<b>2 Hundvågpakken i Stavanger</b> .....	<b>12</b>
2.1 Studiemråde .....	12
2.2 Bakgrunn.....	12
2.3 Beskrivelse av tiltakene .....	12
2.4 Organisering og finansiering .....	14
2.5 Gjennomførte undersøkelser.....	15
2.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	17
2.7 Resultater .....	18
2.8 TØIs konklusjon .....	21
2.9 Kilder .....	22
<b>3 Tiltakspakke i Tønsbergområdet</b> .....	<b>23</b>
3.1 Studiemråde .....	23
3.2 Bakgrunn.....	23
3.3 Beskrivelse av tiltakene .....	23
3.4 Organisering og finansiering .....	26
3.5 Gjennomførte undersøkelser.....	27
3.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	29
3.7 Resultater .....	30
3.8 TØIs konklusjon .....	33
3.9 Kilder .....	34
<b>4 Ny Giv fase 2 i Drammensregionen</b> .....	<b>35</b>
4.1 Studiemråde .....	35
4.2 Bakgrunn.....	35
4.3 Beskrivelse av tiltakene .....	35
4.4 Organisering og finansiering .....	38
4.5 Gjennomførte undersøkelser.....	38
4.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	40
4.7 Resultater .....	41
4.8 TØIs konklusjon .....	44
4.9 Kilder .....	45
<b>5 Tiltakspakken for Nedre Glomma</b> .....	<b>46</b>
5.1 Studiemråde .....	46
5.2 Bakgrunn.....	46
5.3 Beskrivelse av tiltakene .....	46
5.4 Organisering og finansiering .....	49
5.5 Gjennomførte undersøkelser.....	49

5.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	51
5.7 Resultater .....	52
5.8 TØIs konklusjon .....	55
5.9 Kilder .....	56
<b>6 Tiltakspakken i Larvik .....</b>	<b>57</b>
6.1 Studieområde .....	57
6.2 Bakgrunn.....	57
6.3 Beskrivelse av tiltakene .....	57
6.4 Organisering og finansiering .....	59
6.5 Gjennomførte undersøkelser.....	60
6.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	62
6.7 Resultater .....	62
6.8 TØIs konklusjon .....	65
6.9 Kilder .....	65
<b>7 Ålesundspakken i Ålesund og Giske.....</b>	<b>66</b>
7.1 Studieområde .....	66
7.2 Bakgrunn.....	66
7.3 Beskrivelse av tiltakene .....	66
7.4 Organisering og finansiering .....	68
7.5 Gjennomførte undersøkelser.....	69
7.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	71
7.7 Resultater .....	71
7.8 TØIs konklusjon .....	74
7.9 Kilder .....	74
<b>8 Tiltakspakken for Grenlandsområdet.....</b>	<b>75</b>
8.1 Studieområde .....	75
8.2 Bakgrunn.....	75
8.3 Beskrivelse av tiltakene .....	75
8.4 Organisering og finansiering .....	78
8.5 Gjennomførte undersøkelser.....	78
8.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	79
8.7 Resultater .....	80
8.8 TØIs konklusjon .....	82
8.9 Kilder .....	82
<b>9 Tiltakspakken for Groruddalen.....</b>	<b>83</b>
9.1 Studieområde .....	83
9.2 Bakgrunn.....	83
9.3 Beskrivelse av tiltakene .....	83
9.4 Organisering av tiltakspakken .....	84
9.5 Gjennomførte undersøkelser.....	84
9.6 Resultater .....	84
9.7 Kilder .....	85
<b>10 Tiltakspakken for Lillehammer og Gjøvik .....</b>	<b>86</b>
10.1 Studieområde .....	86
10.2 Bakgrunn.....	86
10.3 Beskrivelse av tiltakene .....	87
10.4 Organisering og finansiering .....	91
10.5 Gjennomførte undersøkelser.....	91
10.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten.....	94
10.7 Resultater .....	94
10.8 TØIs konklusjon .....	97

10.9 Kilder .....	98
<b>11 "Buss 2000" i Tromsø .....</b>	<b>99</b>
11.1 Studieområde .....	99
11.2 Bakgrunn.....	99
11.3 Beskrivelse av tiltakene .....	99
11.4 Organisering og finansiering .....	101
11.5 Gjennomførte undersøkelser.....	101
11.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten.....	103
11.7 Resultater .....	103
11.8 TØIs konklusjon .....	106
11.9 Kilder .....	107
<b>12 "PRAKK" i Trondheim.....</b>	<b>108</b>
12.1 Studieområde .....	108
12.2 Bakgrunn.....	108
12.3 Beskrivelse av tiltakene .....	108
12.4 Organisering og finansiering .....	113
12.5 Gjennomførte undersøkelser.....	113
12.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten.....	115
12.7 Resultater .....	116
12.8 TØIs konklusjon .....	119
12.9 Kilder .....	119
<b>13 Bussmetroen i Kristiansand .....</b>	<b>121</b>
13.1 Studieområde .....	121
13.2 Bakgrunn.....	121
13.3 Beskrivelse av tiltakene .....	122
13.4 Organisering og finansiering .....	126
13.5 Gjennomførte undersøkelser.....	127
13.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten.....	129
13.7 Resultater .....	130
13.8 TØIs konklusjon .....	134
13.9 Kilder .....	134
<b>14 Andre tiltakspakker .....</b>	<b>135</b>
14.1 Innledning .....	135
14.2 Trafikanten i Osloområdet.....	136
14.3 SMAT-prosjektet i Hamarregionen .....	138
14.4 Transport for alle i Kongsvinger.....	145
14.5 Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder .....	149
14.6 Troms fylke: Kollektivtransport i utkantstrøk .....	153
<b>Litteratur .....</b>	<b>157</b>
<b>Vedlegg</b>	



## Sammendrag:

# Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000

## Beskrivelse av tiltakspakkene og oppsummering av lokale resultater

### 1.1 Bakgrunn

I 1991 opprettet Samferdselsdepartementet "Forsøksordningen for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport". Bakgrunnen var at regjeringen i St. meld. nr 11 (1990-91) foreslo at det skulle settes i verk en forsøksordning for å styrke kollektivtrafikken.

Fra 1996 endret Samferdselsdepartementet ordningen til å gjelde tilskudd til *pakker* av tiltak. I den forbindelse ble navnet på ordningen endret til "Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport", populært kalt "Tiltakspakker".

I de ulike distrikts- og bytiltakspakkene er det ikke enkelttiltak, men kombinasjonen av ulike tiltak som er interessante for å nå målene om økt kollektivandel, mer effektiv trafikkavvikling og et forbedret tilbud.

Denne rapporten gir en oversikt og beskrivelse av alle tiltakspakker 1996-2000. For hver enkelt pakke gis en oversikt over:

- Bakgrunnen for pakken
- Hvordan den er organisert og finansiert
- Hvilke tiltak som er gjennomført
- Konklusjoner fra de lokale sluttrapportene
- Hovedresultater/effekter

Det siste punktet er basert på TØIs analyser av datamaterialet fra hver enkelt pakke, de andre punktene er basert på lokale sluttrapporter.

### 1.2 Finansiering og organisering

Tilskuddsordningen for tiltakspakker har vært organisert og kontrollert av Samferdselsdepartementet. Departementet inviterte fylkeskommunene til å søke om midler til flerårige tiltakspakker/utviklingsprosjekter som var forankret i politisk vedtatte planer.

Tiltakspakkene ble finansiert som et spleiselag mellom Samferdselsdepartementet og lokale bidragsytere. Samferdselsdepartementet finansierte 50 prosent

av tiltakspakken, mot at lokale aktører bidro med den andre halvparten.

I de fleste tilfeller har fylkeskommunene planlagt og gjennomført tiltakspakkene i samarbeid med en gruppe lokale aktører (kommuner, Statens vegvesen, rutebilselskaper, drosjesentral/lokale drosjeeiere, Jernbaneverket, NSB og lignende). Prosjektledelsen er ikke nødvendigvis lagt til fylkeskommunen, men er valgt ut fra lokale hensyn. Det er imidlertid fylkeskommunen som står ansvarlig for søknaden og oppfølging av tiltakspakken både mht rapportering og økonomistyring.

Den lokale prosjektorganiseringen har som oftest bestått av en overordnet gruppe der prosjekteierne er representert, og en eller flere prosjektgrupper som har tatt seg av gjennomføringen av selve prosjektene.

### 1.3 Felles evalueringsopplegg

Et av kriteriene for å søke om midler fra ordningen har vært at det lokalt skal foretas en evaluering av tiltakene som settes i verk. For å gjøre det mulig å sammenligne flere tiltakspakker er evalueringsopplegget standardisert. Ensartet evaluering gjør det mulig å sammenligne effektene fra de ulike prosjektene og trekke generelle konklusjoner for ulike temaområder gjennom samlede evalueringer. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI derfor utarbeidet et felles opplegg for basisevaluering av lokale tiltak som sikrer et mest mulig enhetlig grunnlag for sammenlignende analyser av hovedmålene med de ulike tiltakspakkene.

Basisevalueringen, dvs minstekravet til evaluering, er i første rekke utarbeidet for tiltakspakker i byområder. Det er en relativt omfattende evaluering og består av følgende undersøkelser og datainnsamling/-registrering:

- *Reisevaneundersøkelse med panelutvalg*  
Gjennomføres blant et utvalg av befolkningen i det aktuelle tiltaksområdet.



- *Brukerundersøkelse*  
Gjennomføres blant dem som reiser med buss den aktuelle undersøkelsesdagen.

Begge typer undersøkelser skal gjennomføres både før og etter at tiltakene settes i verk. Videre inneholder basisevalueringen:

- *Registrering av områdedata (sonedata)*  
Områdedataene beskriver egenskaper ved de ulike transportalternativene, først og fremst kollektivtilbudet og endringer i disse faktorene (frekvens, reisetid, takster osv).
- *Registrering av passasjertall*

Basisevalueringen er i første rekke tilpasset tiltakspakker i byområder. For mindre tiltakspakker og tiltakspakker i distriktene er basisevalueringen noe for omfattende og i enkelte tilfeller ikke målrettet nok. Dette gjelder tiltakspakker i Kvæningen/Skjervøy/Nordreisa/Kåfjærd (Troms) 1996, Hægebostad/Audnedal/Marnadal (Vest-Agder) 1996, Kongsvinger 1997 og Hamarregionen 2000. Disse tiltakspakkene har fulgt egne evalueringsopplegg som er lagt så nær opptil basisevalueringen som mulig. To tiltakspakker er helt unntatt fra det felles evalueringsopplegget. Dette gjelder tiltakspakken i Groruddalen og Trafikanten.

## Beskrivelse av tiltakspakkene og resultater

Tiltakspakker som er med i samlet evaluering

I *Hundvågpakken* er det frekvensøkningen som er den dominerende tilbudsendringen, med en dobling av frekvensen både på grunn av opprydding i rutestrukturen og fordi ruteproduksjonen har økt vesentlig. Oppryddingen i rutestrukturen er prioritert i befolkningstette områder.

*Tiltak i Hundvågpakken:*

- Mer oversiktlig rutestruktur i Hundvåg bydel i Stavanger
- Økt frekvens på to hovedruter supplert med matebusser
- Satsing på informasjon og markedsføring av rutetilbudet i bydelen
- Infrastrukturtiltak (bl.a. holdeplassutbedring, nye leskur, terminal for matebuss og framkommelighetstiltak)

- *Lavgulvbusser*

*Hovedresultater Hundvågpakken:* Passasjerstatistikken viser en økning på 18 prosent på Hundvåg. Uten takstøkning ville passasjerveksten i dette området vært 2 prosentpoeng høyere, dvs. 20 prosent. Det er ingen vesentlige endringer verken i reiseomfang eller transportmiddelfordelingen i befolkningen. Våre analyser viser imidlertid at forbedringene som er gjennomført har gitt mer fornøyde passasjerer og større tilfredshet med kollektivtilbudet i befolkningen. Tiltakspakken på Hundvåg har gitt trafikantene et mer konkurranedyktig kollektivtilbud, noe som er særlig viktig i forhold til den stadig økende konkurransen fra bilen.

For tiltakspakken i *Tønsbergområdet* er det i hovedsak satsset på infrastrukturtiltak med opprusting av holdeplasser og knutepunkts-/terminalopprusting.

I tillegg er det gjennomført oppstramming av rutestrukturen på deler av Nøtterøy for å gi befolkningstette områder et bedre tilbud. Dette har gått på bekostning av tilbudet i områder med svakt passasjergrunnlag. Disse sonene har totalt sett en nedgang i antallet busser pr døgn, men for majoriteten av trafikantene i disse sonene vil oppryddingen i rutestrukturen føre til at de på tross av færre busser pr døgn i realiteten ikke registrerer noen endring i frekvensen. I tillegg har de fått kortere reisetid til Tønsberg sentrum.

*Tiltak i Tønsbergpakken:*

- Utvidet kollektivtransporttilbud i vintersesongen på strekninger med stor andel sykkelreiser i sommerhalvåret
- Billettsamarbeid tog – buss
- Utvikling og samordning av terminalfunksjoner i Tønsberg samt overvåket og trygg sykkelparkering ved jernbanestasjonen
- Knutepunkt Stokke. Utvikling og samordning av terminalfunksjoner
- Tilrettelagt sykkelparkering i mindre kollektivknutepunkter
- Opprusting av holdeplasser på utvalgte busstraséer
- Sykkel på buss/tog/ferje
- Holdningsskapende arbeid – informasjon og markedsføring
- Nytt kollektivfelt

*Hovedresultater Tønsbergområdet:* Passasjerveksten i Tønsbergområdet har kun hatt en svak økning på 1 prosent i perioden. Effekten av tiltakspakken ble dempet på grunn av relativt store takstøkninger.

TØIs analyser viser at passasjerveksten ville vært på 9 prosent dersom takstøkninger ikke var blitt gjennomført i perioden. Det har vært en nedgang i det totale reiseomfanget i området. Kollektivandelen har holdt seg på samme nivå. En stor andel av busspassasjerene mener tilbudet er blitt dårligere. Befolkningens holdninger til kollektivtransporten har hatt en negativ utvikling.

I tiltakspakken for *Drammensregionen*, Ny Giv fase 2, har de største endringene skjedd i Øvre Eiker hvor et nytt rutesystem er innført. I de tre andre kommunene er det ikke foretatt endringer som gir utslag på frekvens, reisetid eller lengden på driftsdøgnet.

En demonstrasjonslinje som går gjennom alle kommunene har fått opprustet en del av leskurene langs linjen. Opprustingen er spredt utover hele linjestrekningen.

*Tiltak i Drammensregionen er fordelt på fire tiltaksområder:*

- Produktutvikling
  - Samordning tog-, buss- og taxitilbud på strekningen Lier-Kongsberg
  - Endring av pendel Åskollen – Åssiden
  - Utvidelse av servicebusstilbudet
  - Ekspressbuss Tranby – Drammen
- Markedsføring og informasjon
- Framkommelighet
- Holdeplasser

*Hovedresultater Drammensregionen:* I Drammensregionen er etterspørselsendringen blitt redusert av de mange takstøkningene i perioden. Korrigert for effekten av prisøkningen, ville passasjerveksten trolig vært på 7 prosent, mot 2 prosent med takstøkningene som er gjennomført i perioden. Det er ikke registrert noen endringer i reiseomfanget, men en liten signifikant økning i kollektivandelen. Ny Giv fase 2 hadde begrenset effekt når hele tiltaksområdet sees under ett. Flertallet av kollektivtrafikanter mener tilbudet er uendret. Befolkningen i tiltaksområdet viser heller ingen endringer i sine holdninger til kollektivtransporten. Men i Hokksund, kommunen der det i tråd med forsøksordningens intensjoner ble gjennomført en pakke av mer omfattende tiltak, er passasjerene svært tilfreds med endringene av kollektivtilbudet.

Tiltakspakken for *Nedre Glomma* har i stor grad omfattet infrastruktur- og informasjonstiltak. Oppretting av en ny rute (Grevlingruten) og justeringer

av ruter i forbindelse med åpning av to forbindelsesveger har ikke gjort utslag på frekvens, driftsdøgn eller reisetider tiltaksområdet.

*Tiltak i Nedre Glomma:*

- Markedsføring og informasjon
- Holdeplasser
- Framkommelighet
- Produktutvikling

*Hovedresultater Nedre Glomma:* På grunn av manglende passasjerstatistikk er det ikke mulig å si noe om hvordan tiltakene har påvirket passasjertallet. Det er ingen endringer i transportmiddelfordelingen, men det totale reiseomfanget har økt noe. Selv om oppretting en ny linje og rutejusteringer ikke har ført til endret frekvens eller reisetid i tiltaksområdet er passasjerene likevel tilfreds med endringene i både frekvens, reisetid og trasé. Informasjonstiltakene ser ut til å ha hatt en god effekt. Passasjerene mener ruteinformasjonen og informasjonen på bussterminalene er forbedret, og også befolkningen er mer tilfreds med trafikkelskapenes informasjon i media.

Hovedvekten i tiltakspakken for *Larviksområdet* har vært infrastrukturtiltak på holdeplasser og knutepunkter samt informasjonstiltak. Nytt rutekonsept har ført til relativt beskjedne endringer i frekvens.

*Tiltak i Larviksområdet:*

- Nytt rutekonsept i Larvik
- Planlegging og utvikling av fellesterminal for tog, buss, båt og taxi med sykkelparkering og med integrert turistinformasjon
- Opprusting av holdeplasser på strekninger for nytt rutekonsept
- Sykkelterminaler i lokale knutepunkt samt utvikle "snarveier" for sykkel
- Ruteopplysning i fellesterminal, byterminal og lokale knutepunkt
- Informasjon og markedsføring

*Hovedresultater Larvik:* Vi har ikke passasjertall for Larvik, og kan derfor ikke si noe om effekten av tiltakene på passasjerutviklingen. Transportmiddelfordelingen er uendret, med unntak av en liten økning i andelen reiser som bilfører. Det totale reiseomfanget har ikke endret seg. Ruteendringene som først ble gjennomført er senere blitt justert på grunn av rutekutt. Dette har trolig ført til usikkerhet rundt tilbudet. Dette gjenspeiles i at passasjerene er

negative til endringene i tiltakspakken, og til at det er en negativ trend i befolkningens holdninger til kollektivtilbudet.

*Ålesundspakken* omfatter ulike kollektivfremmende tiltak i kommunene Ålesund og Giske. Opprusting av holdeplassene har vært det mest omfattende prosjektet i tiltakspakken. Tiltaksområdet har fått bedre leskurdekning og bedre informasjon på holdeplassene. Det har vært en forbedring i rute-tilbudet på hovedaksen, noe som har ført til at noen områder har fått flere avganger.

*Tiltak i Ålesundspakken:*

- Opprusting av holdeplasser i Ålesund og Giske
- Framkommelighetstiltak
- Forbedringer i rutetilbudet – innføring av stive ruter
- Profilerings- og informasjonstiltak

*Hovedresultater Ålesundspakken:* Økningen i passasjertallet i Ålesund og Giske har vært 2,8 prosent i tiltaksperioden. Det har ikke vært takstøkning i perioden. Alt i alt kan det ikke forventes en stor passasjerøkning på kort sikt når hovedfokus i tiltakspakken har vært infrastrukturtiltak. På lengre sikt kan imidlertid en omfattende opprusting av holdeplassene ha en positiv effekt på passasjerutviklingen. Det har ikke vært endringer i reiseomfanget eller i transportmiddelfordelingen.

I tiltakspakken i *Grenland* har omleggingen av rutesystemet ført til en betydelig frekvensøkning i hele området og kortere reisetider på hovedrutene. Endringene i antall avganger inkluderer også endringer som følge av innføring av to nye ruter som startet opp uavhengig av tiltakspakken.

*Tiltak i Grenland:*

- Samkjøring i Grenland
- Labbebusser/Servicebusser i Skien
- Markedsføring
- Takstsystem og elektronisk billettering
- Holdeplasser
- Terminaler/knutepunkt

*Hovedresultater Grenland:* Passasjerutviklingen i Grenland er svært positiv fra før- til ettersituasjonen, med 14 prosent flere passasjerer. Korrigert for takstøkningen i perioden har passasjertallet økt med hele 15,8 prosent. Siden det ikke er gjennomført reisevaneundersøkelse kan vi ikke si noe om

passasjerøkningen har gitt seg utslag i endret transportmiddelfordeling i befolkningen, eller om reiseomfanget er endret. Resultatene fra brukerundersøkelsene tyder på at passasjerene har lagt merke til og er svært fornøyd med forbedringene. Også passasjerstatistikken indikerer at tiltakspakken har hatt en svært positiv effekt..

Tiltakspakken i *Lillehammer og Gjøvik* består av følgende elementer:

- Nytt regionalt rutetilbud med høy kvalitet og timesfrekvens mellom Lillehammer og Gjøvik (Mjøspilen)
- Totalkvalitet for Mjøspilen
- Opprusting av infrastruktur langs Mjøspilens trasé
- Knutepunktsutvikling – Lillehammer skystasjon
- ”Byen for alle” i Gjøvik
- ”Byen for alle”, fase II i Lillehammer
- Etablering av samordningsenhet for offentlig betalte transporter med drosje og fokus på utnyttelse av det rutegående transporttilbudet
- Markedskommunikasjon, informasjon og markedsføring

Det har vært noen endringer i antall avganger pr. døgn langs Mjøspilen, og det har vært en økning i andelen holdeplasser med ruteinformasjon. Ellers har det vært få endringer i rutetilbudet i dette området.

*Hovedresultater Lillehammer og Gjøvik:* Det har vært store takstøkninger i tiltaksperioden, noe som har bidratt til å dempe effekten av tiltakene som ble gjennomført. Korrigert for takstøkninger i perioden er passasjerøkningen på Bybuss Gjøvik 6,2 prosent og på Mjøspilen hele 29,9 prosent. Det er få endringer i rutetilbudet i dette området. Dette gjenspeiles i at det er få passasjerer som mener at det har skjedd en forbedring av tilbudet. Holdningene til kollektivtilbudet i befolkningen har ikke endret seg. Det er ikke gjennomført reisevaneundersøkelse med reisedagbok i dette området, så det er ikke mulig å si noe om transportmiddelfordeling eller endring i reiseomfang.

Satsingen i tiltakspakke ”Buss 2000” i *Tromsø* har først og fremst vært konsentrert om infrastrukturtiltak (utvikling av terminaler og opprusting av holdeplasser) samt innføring av sanntids informasjonssystem.

Tre områder har fått en del nye holdeplasser, men bortsett fra det har det ikke tiltakene ført til endringer av rutetilbudet til de reisende i form av økt frekvens. Innenfor tiltakspakke "Buss 2000" er allerede planlagte forbedringer videreført.

*Tiltakene i Tromsø er:*

- Rute- og holdeplassforbedring
- Terminal Sentrum
- Terminal UNN (tidligere RiTØ)
- Informasjon og markedsføring
- Koordinator miljøvennlig transport

*Hovedresultater Tromsø:* I tiltaksperioden (fra før- til etterundersøkelsen) har passasjerveksten vært på 3,4 prosent. Det har vært marginale endringer i takstene i perioden 2002-2003. Tiltakspakken "Buss 2000" var en videreføring av en satsing der hovedgrepet, med omlegging av rutestrukturen var gjennomført lenge før tiltakspakkeperioden. Dette er en av forklaringene på at tiltakspakken fikk begrenset effekt på passasjertallet. En annen årsak til at tiltakspakken fikk begrenset effekt var at den i hovedsak besto av store infrastrukturprosjekter. Dette gir ikke nødvendigvis en økning i passasjertallet på kort sikt, men kan ha en positiv effekt på lengre sikt. Og resultatene viser at de nye terminalene har blitt svært godt mottatt av kundene. Også sanntidsinformasjonen har blitt godt mottatt. Det er ikke gjennomført reisevaneundersøkelse i dette området, så det er ikke mulig å si noe om transportmiddel-fordeling eller endring i reiseomfang.

PRAKK ("Forsøksprosjektet for attraktive kollektivårer") er en omfattende tiltakspakke i Trondheim. Virkemidlene kan sammenfattes som kortere reisetid, flere reiserelasjoner, bedre service/-tilbud, kostnadsbesparelser og trafikkvekst.

*Tiltak i Trondheim:*

- Frekvensøkning langs flere traséer med totalt 1 263 nye avganger pr. uke samt endring av pendelkoblingene for noen ruter. Opprettelse av ny rute.
- Opprettelse av 2 serviceruter – "Flexibussen"
- 25 nye laventrébusser for enklere ombordstigning
- Nye monitører ved Trondheim sentralstasjon
- IBIS – Integreerte betalings- og informasjonssystemer (delfinansiering)
- Nye rutekart, rutehefter og bedre ruteinformasjon på holdeplassene
- Innføring av reisegaranti/kundegaranti

- Omfattende markedsføring

*Hovedresultater Trondheim:* Passasjertallet har økt med 10 prosent fra før- til ettersituasjonen i Trondheim. Korrigert for takstøkning i tiltakspaksperioden har økningen i passasjertallet vært på 14 prosent. Både reiseomfang og antallet busspassasjerer har økt fra før til etterundersøkelsen. Samtidig har kollektivandelen gått ned. Dette kan tyde på at kollektivtransporten ikke har klart å fange opp "sin andel" av denne økningen. Så på tross av at passasjertallet øker er kollektivandelen redusert. Over halvparten av passasjerene er fornøyd med endringen av tilbudet totalt sett, noe som viser at tiltakene i PRAKK har blitt godt mottatt blant passasjerene. Innbyggerne er mer tilfreds med holdeplasstandarden, informasjonen fra trafikksekskapene og servicen fra sjåførene.

I Kristiansand er det gjennomført en tiltakspakke i forbindelse med utvikling av en bussmetro. Bussmetroen i Kristiansand er et svært omfattende prosjekt som gir kollektivtrafikken i byen et kjempeløft. Hensikten med prosjektet er å utvikle et gjennomgående busstilbud (bussmetro) som effektivt dekker reisebehovene med høyere frekvens, kortere reisetid og bedre service. Bussmetroprosjektet skal ferdigstilles i 2005.

*Tiltakene i Kristiansand er samlet i fire tiltaksområder:*

- Framkommelighet
- Holdeplasser
- Ruteopplegg/tilbud
- Profilerings/design/markedsføring

*Hovedresultater Kristiansand:* Passasjerveksten var på 8,6 prosent fra før- til ettersituasjonen (2002-2004). Korrigert for takstøkning i perioden var passasjerveksten 10,4 prosent. Det er ikke registrert noen signifikant endring verken i reiseomfanget eller transportmiddelfordelingen mellom før og etterundersøkelsen. Vegutbyggingsprosjektet på E18 som foregikk i tiltaksperioden har vært et "forstyrrende" element i forhold til å måle den kortsiktige effekten av bussmetroen. Likevel viser både bruker- og reisevaneundersøkelsene at det er større tilfredshet med holdeplasstandard og informasjon i før-situasjonen enn i ettersituasjonen. En høy andel av bussbrukerne mener dessuten at frekvensen er forbedret. Det er grunn til å anta at en satsing som Bussmetroen vil gi positive resultater på lengre sikt.

### 1.3.1 Tiltakspakker som ikke er med i samlet evaluering

Tiltakspakken i *Groruddalen* omfatter i hovedsak tilbudsforbedring på seks busslinjer i Oslo.

*Tiltakene i Groruddalen består av:*

- Frekvensøkning linje på fire linjer
- Omlegging av en busslinje, med forlengelser av trasé. Ingen frekvensendring på ruten
- Etablering av ny busslinje som fungerer som matelinje til to T-banelinjer samt at den gir en tverrforbindelse med gode overgangsmuligheter mellom disse to T-banelinjene.

*Hovedresultater Groruddalen:* Siden tiltakspakken ikke er med i samlet evaluering refererer vi her til Oslo Sporveiers egen oppsummering av effekter og erfaringer. Totalt sett har tiltakene gitt en trafikkøkning på 48 prosent sammenlignet med året før tiltakene ble iverksatt. Fordi det ikke er gjort noen passasjerundersøkelse er det imidlertid uklart hvor stor andel av disse passasjerene som er nye kollektivtrafikanter, og hvor stor andel som er overført fra andre kollektive transportmidler. Reisekvalitetsmålinger viser at brukerne av de seks linjene som har fått tilbudsforbedringer ikke er blitt mer tilfredse med tilbudet, men tvert imot blitt mindre tilfredse. 19 prosent av respondentene mener at endringene har gitt dem et bedre tilbud, mens 8 prosent mener de har fått et dårligere tilbud. 9 prosent sier at tilbudsendringen vil føre til at de reiser mer.

*Trafikanten*, ruteopplysningstjenesten for Oslo-området, har gjennomført en tiltakspakke bestående av ulike tiltak rettet mot forbedring av ulike deler av ruteopplysningstjenesten for trafikantene. Tiltakene innebærer blant annet forbedringer av tjenester via WAP, SMS og Internett. Hensikten er å utvikle en enklere og mer kostnadseffektiv informasjons-tjeneste som generer flere kollektivreiser.

*Hovedresultater Trafikanten:* Siden Trafikanten ikke er med i samlet evaluering refererer vi til Trafikantens egen vurdering av tiltakenes effekt. Etter at arbeidet med tiltakspakken startet opp i år 2000 er etterspørselen etter Trafikantens tjenester nesten fordoblet, fra 3,2 mill. henvendelser til 6 mill. henvendelser i 2003. Etter hvert som de nye løsningene blir innarbeidet i markedet ved forsterket markedsføring, er det all grunn til å forvente enda større effekter av de gjennomførte tiltak.

I *Hamarregionen* er det gjennomført et prosjekt for "Samordnet miljø, areal og transport" (SMAT). Prosjektet består i vesentlig grad av infrastrukturtiltak:

- Oppgradering av infrastrukturen ved flere av jernbanestasjonene i fylket. Tiltakene består av forbedringer av infrastrukturen på og ved jernbanestasjonene slik som parkeringsplasser, sykkelparkering, asfaltering og belegning, nye drosje- og bussoppstillingsplasser, nye leskur, belysning, beplantning, benker og lignende.
- Ruteinformasjon via monitorer på jernbanestasjoner
- Leskur i Hamar sentrum

*Hovedresultater Hamarregionen:* Totalt sett kan vi si at tiltakene har hatt god effekt i Brumunddal, Moelv og Tangen, og det er særlig forbedringen av parkeringsplassene togpassasjerene er blitt mer fornøyde med. Men også utbedringer av sykkelparkering, bussoppstillingsplasser og ikke minst de estetiske forbedringene med belegning, kantstein, beplantning etc. er svært positivt mottatt av brukerne av stasjonsområdene. I Stange har tiltakene gjennom tiltakspakken vært av så begrenset karakter at det heller ikke har gitt noen effekter for brukernes tilfredshet.

Tiltakspakken i *Kongsvinger* bestod i hovedsak av infrastrukturtiltak med følgende hovedelementer:

- "Transport for alle i Kongsvinger" Opprusting av bussmateriell og holdeplasser
- "Leskur i Hedmark" Design/produksjon/utplassering av leskur langs utvalgte traseer Opparbeidelse av gatelegeme m v.
- "Ekspressbuss Kongsvinger – Oslo" (Glåmdalsekspressen/TIMEkspressen og "Utbygging/utbedring av bussterminal ved Kongsvinger stasjon"

*Hovedresultater Kongsvinger:* Infrastrukturtiltakene i Kongsvinger var først og fremst rettet mot å gjøre kollektivtilbudet lettere tilgjengelig for særlig eldre trafikanter. Tiltakene viste seg å ha en effekt. Nye bussbrukere er kommet til, og tidligere bussbrukere var begynt å reise mer kollektivt. Trafikantene la merke til forbedringene, og var mer fornøyd i etter- enn i forsituasjonen.

”Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder” var et omfattende prosjekt med total omlegging av rutetilbudet i noen grise-grendte kommuner. Tiltakspakken omfattet følgende elementer:

- Utvikling av formålsbestemte bestillingsruter, rettet mot ungdom og eldre
- Krav til vognmateriellet om tilgjengelighet for funksjonshemmede
- Felles profilering av bussene (bl.a. felles logo)
- Inngåelse av avtale med tre transportører (etter tilbudsrunder) om en fleksibel og god bestillingsordning.
- Satsing på informasjon: Husstandsbrosjyre, flygeblad, plakater, introduksjonstilbud, egen logo m v. Eget informasjonsblad som ble sendt til husstandene.

*Hovedresultater Vest-Agder:* Erfaringene med forsøket var i hovedsak positive. Brukerne var gjennomgående godt fornøyde med de nye rutetilbudene. Målrettede tilbud ble brukt mest. Bygderuta Favoritten medvirket klart til økt mobilitet og økt mulighet for aktivitet, særlig for ungdommen. Omleggingen av ruter og betjeningsmåter førte en betydelig mer kostnads-effektiv drift. Etter vår vurdering har prosessen før oppstart vært den viktigste suksessfaktoren i dette prosjektet. Forsøksprosjektet var lagt opp meget bredt, hvor alle relevante temaer ble behandlet, blant annet gjennom omfattende kontakt med berørte kommunale etater, skoler, institusjoner, transportører osv. Blant innsatsfaktorene hører også store porsjoner oppfinnsomhet og entusiasme.

I Troms ble prosjektet ”Verdsetningsundersøkelse for kollektivtransport i utkantstrøk” gjennomført for å undersøke befolkningens ønsker og behov i forhold til endringer i det eksisterende kollektivtransporttilbudet.

*Prosjektet i Troms omfattet tre delundersøkelser:*

- Våren 1997: Førundersøkelse om befolkningens (16 år +) bruk av transport generelt og av kollektivtransport spesielt. Spørreskjema utsendt pr. post.
- Våren 1998: Samvalgundersøkelse om kollektivtransportbrukernes behov og ønsker knyttet til kollektivtransport, og prioritering av foreslåtte tiltak.
- Høsten 1998: Etterundersøkelse om befolkningens (16 år +) bruk av kollektivtransport etter at noen tiltak i TKP var gjennomført. Spørreskjema utsendt pr. post.

*Hovedresultater Troms:* Undersøkelsene bekrefter at kollektivtransporten på landsbygda i Troms er et suppleringsstilbud og ikke noe folk bruker til daglige eller andre hyppige gjøremål. De tiltakene som innbyggerne syntes var viktigst var bedre transporttilbud til kommunesenteret, bedre tilbud i skoleferiene og bedre korrespondanse mellom ruter. Befolkningens egne forslag til forbedringer framhevet særlig kvelds- og helgeavganger i lokalrutene samt helgeruter til Tromsø. Undersøkelsen bekreftet at i spredtbygde områder er et kollektivtilbud viktig for *trygghet* og *tilknytning* til det øvrige samfunnet. Bruk av kollektivtransport er en langsiktig tilpassning. Langsiktighet og kontinuitet er viktige hensyn ved planlegging av slike tilbud.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

I 1991 opprettet Samferdselsdepartementet ”Forsøksordningen for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport”. Bakgrunnen var at regjeringen i St. meld. nr 11 (1990-91) foreslo at det skulle settes i verk en forsøksordning for å styrke kollektivtrafikken.

I perioden 1991-95 ble det totalt bevilget 460 kroner fordelt på 500 prosjekter over hele landet. Hovedformålet var å bidra til å utvikle mer behovsrettede, ressurs- og miljøvennlige transportløsninger. Et viktig element i ordningen var en helhetlig evaluering av forsøkene. Dette ga muligheter for samlede analyser og vurdering av hvorvidt resultatene er generaliserbare.

I perioden 1991-95 ble det i stor grad bevilget midler til enkeltstående forsøk. Erfaringene fra evalueringen av Forsøksordningen viste blant annet at flere tiltak sammen utfyller hverandre, og at effekten av tiltakene er større dersom det gjennomføres flere typer tiltak samtidig (Renolen 1998). Fra 1996 endret derfor Samferdselsdepartementet ordningen til å gjelde tilskudd til *pakker* av tiltak. I den forbindelse ble navnet på ordningen endret til ”Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport”, populært kalt ”Tiltakspakker”.

I de ulike distrikts- og bytiltakspakkene er det ikke enkelttiltak, men kombinasjonen av ulike tiltak som er interessante for å nå målene om økt kollektivandel, mer effektiv trafikkavvikling og et forbedret tilbud. Målsettingen med ordningen var omtrent den samme som tidligere, men i tillegg ble det vektlagt at tiltakene skulle være forankret i politisk vedtatte, lokale planer.

## 1.2 Tiltakspakker som har fått støtte fra SD

Siden omleggingen i 1996 er det hvert år bevilget mellom 25 og 35 millioner kroner til tiltakspakker. Det ble bevilget midler fra Samferdselsdepartementet til tiltakspakker for siste gang i 2000. En oversikt over tiltakspakkene fra 1996 til 2000 er vist i tabell 1.1.

Tabell 1.1: Oversikt over tiltakspakker 1996-2000

År	Geografisk område for tiltakspakken	Tittel	Bevilget SD	Total øk. ramme
1996	Tønsberg/Nøtterøy/Stokke	Videre satsing på utvikling av ressurs- og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet	5,0	10,50
1996	Hægebostad, Audnedal og Marnardal kommuner	Ny kollektivtransport på landsbygda	6,0	12,15
1996	Rogaland og Hundvåg (Stavanger)	Kollektivvekst i Rogaland/Rute-effektivisering og markedsføring	3,0	6,80
1996	Kvænen, Skjervøy, Nordreisa og Kåfjord	Kollektivtransport i utkantstrøk	0,5	1,15
1997	Hundvåg (Stavanger)	Tiltakspakke Hundvåg	4,0	14,00
1997	Sarpsborg/Fredrikstad	Tiltakspakke for Nedre Glomma	2,5	5,00
1997	Kongsvinger	Transport for alle i Kongsvinger	1,2	4,38
1997	Drammen	Ny giv for kollektivtrafikk i Drammensregionen	5,0	12,00
1997	Larvik	Tiltakspakke Larvik	5,0	11,80
1998	Grenland	Forbedret kollektivtilbud i byregionen Grenland	6,5	13,2
1998	Ålesund og Giske	Ålesundpakken – kollektivplan for Ålesund og Giske	4,25	8,5
1999	Groruddalen (Oslo)	Ruteeffektivisering	10,0	45
1999	Gjøvik – Lillehammer	Ny giv for kollektivtrafikken 1999-2002	4,95	10,5
1999	Tromsø	Buss 2000	7,4	16,5
2000	Trondheim	Prosjekt attraktive kollektivreiser (PRAKK)	10,0	42,8
2000	Hamarregionen	Samordnet miljø, areal og transportplan i Hamarregionen	5,0	10,0
2000	Kristiansand	Kristiansand – areal og buss; en byvisjon blir virkelighet – Bussmetro	2,25	47,0
2000	Trafikanten (Oslo)	Selvbetjente tjenester til formidling av trafikantinformasjon	3,8	11,0
1996-2000		Samlet ramme	86,35	282,28

TØI-rapport 735/2004

### 1.3 Finansiering og organisering

Tilskuddsordningen for tiltakspakker har vært organisert og kontrollert av Samferdselsdepartementet. Departementet inviterte fylkeskommunene til å søke om midler til flerårige tiltakspakker/utviklingsprosjekter som var forankret i politisk vedtatte planer.

Tiltakspakkene ble finansiert som et spleiselag mellom Samferdselsdepartementet og lokale bidragsytere. Samferdselsdepartementet finansierte 50 prosent av tiltakspakken, mot at lokale aktører bidro med den andre halvparten.

Spleiselagsmodellen ble valgt for at de statlige<sup>1</sup> midlene skulle utløse målrettet bruk av lokale midler. For at dette skulle fungere i praksis, ble ikke midlene fra Samferdselsdepartementet utløst før den lokale finansieringen var avklart. I og med at tiltakspakkene var en ordning der tiltak prøves ut, var det sentralt å dokumentere effektene av ulike tiltak. For å sikre at det ble utført lokal evaluering, ble den siste tredjedelen av midlene fra Samferdselsdepartementet utløst først når den lokale evalueringen var gjennomført, rapportert og godkjent av departementet.

Midlene var overførbare i to år, det vil si at sluttrapporteringen av en tiltakspakke normalt skulle være foretatt senest høsten andre året etter bevilgningsåret. Flere tiltakspakker ble

<sup>1</sup> Med statlige midler mener vi her forsøksmidlene fra Samferdselsdepartementet. I de lokale pakkene inkluderes ofte andre statlige midler, i og med at Statens vegvesen er en av de viktigste lokale aktørene i flere av tiltakspakkene.



imidlertid strukket ut i tid på grunn av forsinkelser. Utsettelse og endringer av tiltakspakkene måtte godkjennes av departementet. Samferdselsdepartementet krevde halvårlige statusrapporteringer fra tiltakspakkene. Det ble arrangert to kontaktmøter mellom departementet og forsøksstedene per år.

### 1.3.1 Lokal organisering

I de fleste tilfeller har fylkeskommunene planlagt og gjennomført tiltakspakkene i samarbeid med en gruppe lokale aktører (kommuner, Statens vegvesen, rutebilselskaper, drosjesentral/lokale drosjeeiere, Jernbaneverket, NSB og lignende). Prosjektledelsen er ikke nødvendigvis lagt til fylkeskommunen, men er valgt ut fra lokale hensyn. I noen tiltakspakker har andre organisasjoner enn fylkeskommunen bedre forutsetninger for å ivareta prosjektledelsen basert på f.eks. kapasitet, kontaktflate med øvrige lokale aktører, eller generelt bedre kompetanse til å lede denne typen samarbeidsprosjekt. I enkelte tiltakspakker har de lokale gruppene valgt å ansette eksterne prosjektledere.

Den lokale prosjektorganiseringen har som oftest bestått av en overordnet gruppe der prosjekteierne er representert, og en eller flere prosjektgrupper som har tatt seg av gjennomføringen av selve prosjektene. I tillegg rapporterte som oftest prosjektorganisasjonen til politisk nivå i kommuner og fylkeskommune.

Fylkeskommunen har hatt ansvaret for rapporteringen til Samferdselsdepartementet som har hatt den overordnede styringen av tiltakspakkene. Eventuelle endringer i planer for tiltak, rapportering eller endringer i tidsrammer måtte godkjennes av departementet.

## 1.4 Læring forutsetter evaluering

Forsøksordningen og tiltakspakkene er på mange måter en læringsprosess hvor utveksling av erfaringer og spredning av informasjon er en viktig del. For at tiltakene skal ha maksimal verdi for bevilgende myndigheter og lokale aktører utover den umiddelbare effekten de har i lokalsamfunnet, må det gjennomføres undersøkelser for å fastslå hvilken effekt forsøkene har hatt.

Det er imidlertid viktig å påpeke at tiltak fungerer forskjellig i ulike byområder, avhengig av hvilket kollektivtransporttilbud som eksisterte i forkant, kollektivandel i utgangspunktet osv.

### 1.4.1 Felles evalueringssopplegg

Et av kriteriene for å søke om midler fra ordningen har vært at det lokalt skal foretas en evaluering av tiltakene som settes i verk. For å gjøre det mulig å sammenligne flere tiltakspakker er evalueringssopplegget standardisert. Ensartet evaluering gjør det mulig å sammenligne effektene fra de ulike prosjektene og trekke generelle konklusjoner for ulike temaområder gjennom samlede evalueringer. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI derfor utarbeidet et felles opplegg for basisevaluering av lokale tiltak som sikrer et mest mulig enhetlig grunnlag for sammenlignende analyser av hovedmålene med de ulike tiltakspakkene.

En av de største utfordringene i forbindelse med evaluering av tiltak er å målrette undersøkelser. Undersøkelser må legges opp slik at det er mulig å måle effekten av det tiltaket/de tiltakene som er satt i verk. Før igangsetting av undersøkelser må derfor følgende klargjøres:

- Hva ønsker man å oppnå med tiltakene som skal gjennomføres?
- Hvem er målgruppen for tiltakene?

- Hvilke områder er det som berøres av tiltakene?
- Hvordan velger man ut disse områdene?
- Hvilke undersøkelser dekker de effektene man ønsker å måle?

Så lenge kollektivtrafikantene utgjør en liten del av transportmarkedet og tiltakene ofte er en liten del av kollektivtilbudet, kan generelle undersøkelser ikke gi presise nok svar på det man vil måle effekten av. Derfor er det viktig å koble flere typer undersøkelser.

#### 1.4.2 Basisevaluering for tiltakspakker i byområder

Basisevalueringen, minstekravet til evalueringsopplegg, er i første rekke utarbeidet for tiltakspakker i byområder. Det er en relativt omfattende evaluering og består av følgende undersøkelser og datainnsamling/-registrering:

- *Reisevaneundersøkelse med panelutvalg*  
Gjennomføres blant et utvalg av befolkningen i det aktuelle tiltaksområdet
- *Brukerundersøkelse*  
Gjennomføres blant de som reiser med buss den aktuelle undersøkelsesdagen.

Begge typer undersøkelser skal gjennomføres både før og etter at tiltakene settes i verk. Videre inneholder basisevalueringen

- *Registrering av områdedata* (sonedata)  
Områdedataene beskriver egenskaper ved de ulike transportalternativene, først og fremst kollektivtilbudet og endringer i disse faktorene (frekvens, reisetid, takster mm).
- *Registrering av passasjertall*

Det felles evalueringsopplegget er dokumentert i en veileder for lokal evaluering av tiltakspakker (Renolen 1998b). Veilederen gir råd om hva evalueringsopplegget bør omfatte, og hva det anbefalte opplegget skal gi svar på. Videre gis det råd om tidspunkt for når den lokale evalueringen bør gjennomføres, og hvordan den kan legges opp.

Andre forhold man ønsker å se nærmere på kan eventuelt kartlegges gjennom andre typer undersøkelser og analyser. Preferanser kan for eksempel avdekkes gjennom ulike typer dybde-/markedsundersøkelser, men dette er ikke en del av basisevalueringen.

#### 1.4.3 Lokal rapportering og evaluering

Alle tiltakspakker har rapportert til departementet gjennom statusrapporter og sluttrapporter. Disse rapportene inneholder blant annet opplysninger om:

- Hvilke tiltak som er gjennomført.
- Hvilke undersøkelser/evalueringer som er gjennomført
- Effekter av tiltakspakken
- Organisering av tiltakspakken
- Økonomi

I utgangspunktet var kravet at alle tiltakspakkene skulle følge basisevalueringen. Det vil si at det skulle gjennomføres brukerundersøkelser blant passasjerer på busser/tog, og reisevaneundersøkelser med panelutvalg blant befolkningen før og etter gjennomføring av tiltak.

Det er individuelle forskjeller mellom de lokale evalueringene når det gjelder hvilke undersøkelser som er gjennomført og i hvilken grad data er analysert. Evalueringsveilederen er brukt i varierende grad. Enkelte har valgt å gjennomføre analyser og den lokale evalueringen selv, mens andre har kjøpt kompetanse for å få gjennomført evalueringen.

Basisevalueringen er i første rekke tilpasset tiltakspakker i byområder. For mindre tiltakspakker og tiltakspakker i distriktene er basisevalueringen noe for omfattende og i enkelte tilfeller ikke målrettet nok.<sup>2</sup> Disse tiltakspakkene har fulgt egne evalueringssopplegg som er lagt så nær opptil basisevalueringen som mulig.

I tillegg til de over nevnte tiltakspakker er det flere som ikke følger basisevalueringen eller bare delvis følger den. Enkelte pakker har fått "fritak" fra å gjennomføre enkelte av undersøkelsene mens andre er helt unntatt fra det felles evalueringssopplegget.

Tiltakspakken i Groruddalen ble unntatt fra det felles opplegget fordi Samferdselsdepartementet godkjente at det ble benyttet et eget evalueringssopplegg for denne tiltakspakken.

Trafikanten fikk unntak fordi tiltakene har en annen karakter og prosjektet er organisert på en annen måte enn de andre tiltakspakkene.<sup>3</sup> Trafikanten har derfor gjennomført et annet evalueringssopplegg.

## 1.5 TØIs rolle

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI utført flere sentrale oppgaver i forbindelse med tiltakspakkene:

- Utarbeidet et felles opplegg for basisevaluering av lokale tiltak som sikrer et mest mulig enhetlig grunnlag for sammenlignende analyser av hovedmålene med de ulike tiltakspakkene
- Gitt løpende bistand og veiledning til de lokale prosjektene om hvordan den felles evalueringen kan tilpasses lokale forhold
- Deltatt på kontaktmøtene mellom Samferdselsdepartementet og de lokale prosjektlederne samt bistått departementet med andre samordningsoppgaver etter behov
- Samle lokale grunnlagsdata i felles databaser til bruk i samlede analyser
- Foretatt samlede analyser av tiltakspakkene

### 1.5.1 Samlede analyser bygger på lokale undersøkelser

Gjennomføring av tiltakspakker kan gi grunnlag for å vurdere hvilke effekter det kan ha å innføre flere tiltak samtidig. Den ensartede evalueringen for flere forsøkssteder gjør at en kan foreta sammenlikninger mellom ulike områder som har iverksatt tiltakspakker.

I tillegg til de lokale evalueringene som gjennomføres av de ulike tiltakspakkene, gjennomfører TØI en *samlet* evaluering av *alle* forsøkene. Data fra alle tiltakspakker som har gjennomført undersøkelser etter malen for basisevalueringen, er samlet i egne databaser som benyttes for disse analysene. Samlede analyser bygger på:

---

<sup>2</sup> Dette gjelder tiltakspakker i Kvæningen/Skjervøy/Nordreisa/Kåfjord 1996, Hægebostad/Audnedal/Marnardal 1996, Kongsvinger 1997, Hamarregionen 2000.

<sup>3</sup> Trafikanten, som eies av Oslo og Akershus trafikkservice AS, er bevilget midler fra SD for å prøve ut nye informasjonstjenester til trafikantene, bl.a. talesvarsystemer. Det eksisterer ingen egen prosjektorganisasjon for Trafikantens tiltakspakke.

1. Reisevane/panel-databasen  
Reisevane/panel-undersøkelsene følger de samme respondentene både før og etter at tiltakene er satt i verk for å kartlegge deres reisevaner, holdninger og kjennskap til kollektivtilbudet. I tillegg blir det stilt spørsmål som beskriver kjennetegn ved respondentene (kjønn, alder, hovedbeskjeftigelse, tilgang til bil mv). Vedlegg 1 gir en oversikt over hvilke spørsmål som inngår i reisevaneundersøkelsene.
2. Brukerdatabasen  
Brukerundersøkelsene er gjennomført blant dem som reiser kollektivt i de ulike forsøksområdene. Undersøkelsene inneholder spørsmål om den konkrete reisen kollektivtrafikantene foretar, hvor fornøyde de er med ulike tilbudsfaktorer, hvilke alternative reisemåte de har og om de har endret reisevaner etter at de nye tiltakene er satt i verk. Brukerundersøkelser gjennomføres både før og etter at tiltakene er satt i verk. Spørreskjemaer er utdelt blant dem som reiser kollektivt en bestemt dag. Utvalget er således ikke det samme i før- som i etterundersøkelsen. I den samlede evalueringen er det i første rekke etterundersøkelsene som blir analysert. Vedlegg 2 gir en oversikt over hvilke spørsmål som inngår i brukerundersøkelsene.
3. Områdedatabasen  
Databasen med områdeinformasjon består av kjennetegn ved kollektivtilbudet både før og etter at tiltaket er satt i verk. Dette er såkalte områdedata som beskriver kvaliteten på kollektivtilbudet fra alle soner og inn til sentrum i byen. Disse opplysningene skaffes lokalt fra de enkelte forsøkene. Dataene kobles til databasene for reisevane- og brukerundersøkelsene. Vedlegg 3 gir en oversikt over hvilke områdedata som registreres.
4. Passasjerstatistikk/billettsalgstall  
Statistikken og billettsalgdata er en totalregistrering av hvor mange som benytter kollektivtilbudet, og data finnes gjerne for en lengre tidsperiode. Passasjertallet gir et godt grunnlag for å beregne de rendyrkede effektene av tiltakspakkene kontrollert for andre forhold som er inntruffet i perioden hvor tiltakspakken er gjennomført, for eksempel takstøkninger.

### 1.5.2 Prosessevaluering

I tillegg til samlede analyser av data fra forsøksområdene har TØI gjennomført prosessevaluering av fire av tiltakspakkene: Tønsbergområdet og Drammensregionen (Hagen 1999), Kristiansand og Ålesund (Hagen 2003). I forbindelse med prosessevalueringene er det gjennomført kvalitative intervjuer med de mest sentrale aktørene som på ulike måter har vært involvert i arbeidet med tiltakspakkene. I tillegg er referater og rapporter fra prosjektene analysert.

Formålet med prosessevalueringer kan være å kartlegge hvilke forhold som har påvirket de valgene som er tatt og hvordan samarbeidet og prosjektorganiseringen har fungert. Dette kan være nyttige erfaringer å ta med seg til senere prosesser.

## 1.6 Problemstillinger i den samlede evalueringen

Målsettingen med de fleste tiltakspakker for kollektivtransport i byområder er et mer effektivt kollektivtilbud for trafikantene og selskapene, samt å få flere til å reise kollektivt i stedet for med bil. To hovedproblemstillinger er:

- I hvilken grad har tiltakene bidratt til et bedre tilbud?
- I hvilken grad har tiltakene ført til endret reisemiddelvalg?

Det felles evalueringssopplegget er konsentrert om metoder som kan gi svar på disse spørsmålene. I tillegg er det satt fokus på følgende problemstillinger:

- **Har tiltakene gitt flere kollektivtrafikanter?**  
Har tiltakene som gjennomføres ført til at reisevanene i området er blitt endret?
- **Hvem er de nye trafikantene, og hvordan er reisevanene endret?**  
Hvis passasjertallene har økt, er det interessant å vite hvor de nye passasjerene kommer fra. Er det nye reisende? Brukte de tidligere bil, syklet/gikk de, eller reiste de med andre kollektive transportmidler?
- **Har forholdene for kollektivtransporten endret seg i forsøksperioden?**  
Passasjerutviklingen kan skyldes både tiltakene som er gjennomført og/eller endringer i rammebetingelser. Det kan for eksempel være at trafikantene har fått bedre tilgang til bil, at vegsystemet er endret, eller at parkeringsforholdene eller bensinprisene er endret.
- **Har folks kjennskap og holdninger til kollektivtransporten endret seg?**  
Har det skjedd en endring i holdninger til og kunnskap om kollektivtransporten? Har befolkningen god kunnskap om endringene som er gjennomført?
- **Hva synes trafikantene om det nye tilbudet?**  
Et viktig mål med en utbedring av tilbudet er å gi et bedre tilbud til dem som også i dag reiser kollektivt. Kundene – kollektivtrafikanter – har man bare til låns, og man må jobbe for å beholde dem. Hva synes passasjerene om de tiltakene som er gjennomført, og hva kan bli bedre? Har tiltakene nådd de gruppene man har satset på?
- **Hva er gevinsten av å satse på en større pakke av tiltak?**  
Siden flere tiltak gjennomføres på samme tid, kan det være interessant å se i hvilken grad tiltakene har forsterket eller svekket hverandre, altså i hvilken grad en har hatt synergieffekter av å gjennomføre flere tiltak samtidig.

## 1.7 Rapportering fra samlet evaluering av tiltakspakkene

Målsettingen med tiltakspakkene er å gjennomføre og lære av ulike typer forsøk slik at de kan videreutvikle tilbudet og for at andre kan dra nytte av erfaringene. Det er lagt stor vekt på å utvikle en bred analyse som i størst mulig grad kan gi lærdom til andre.

Samferdselsdepartementet har engasjert Transportøkonomisk institutt til å gjennomføre den samlede evalueringen av samtlige tiltakspakker. Den samlede analysen av tiltakspakkene tar utgangspunkt i problemstillingene skissert i avsnitt 1.6.

Grunnlaget for den samlede evalueringen er de lokale undersøkelsene. Sammenslåing av data fra de lokale undersøkelsene gjør det mulig å analysere effekter av ulike typer tiltak og kombinasjoner av tiltak.

Den samlede analysen baserer seg på en tverrsnittsanalyse av hele databasen når det gjelder betydningene av rammebetingelser og kombinerte tiltak for effekten av tiltakene. I analysene fokuserer vi ikke på forskjeller mellom områder eller typer tiltak på aggregert nivå, men dette inngår likevel som forklaringsfaktorer i analysen.

I de samlede analysene benytter vi både reisevanedataene og brukerundersøkelsene. Vi benytter hele databasen, dvs. alle bytiltakspakker fra 1996 til 2000 som har gjennomført reisevane/panelundersøkelser eller brukerundersøkelser etter basis evalueringssmal, tabell 1.2.

Tabell 1.2: Oversikt over tiltakspakker, hvilke av basisevalueringundersøkelsene som er gjennomført og om undersøkelsene inngår i de samlede analysene

Tiltakspakke	Bruker Før	Bruker Etter	RVU/Panel Før	RVU/Panel Etter	Samlet analyse
<i>96/97-pakker:</i>					
Vest-Agder – Hægebostad, Audnedal, Marnardal (96)					Inngår ikke
Troms – Kvæningen, Skjervøy, Nordreisa, Kåfjord (96)					Inngår ikke
Vestfold – Tønsberg (96)	X	X	X	X	Inngår
Rogaland – Hundvåg (96/97)	X	X	X	X	Inngår
Østfold – Nedre Glomma (97)	X	X	X	X	Inngår
Hedmark – Kongsvinger					Inngår ikke
Buskerud – Drammen (97)	X	X	X	X	Inngår
Vestfold – Larvik (97)	X	X	X	X	Inngår
<i>98/99-pakker:</i>					
Møre og Romsdal – Ålesund (98)	X	X	X	X	Inngår
Telemark – Grenland (98)	X	X	-	-	Inngår
Oppland – Lillehammer/Gjøvik (99)	X	X	X*	X*	Inngår
Oslo – Groruddalen					Inngår ikke
Troms – Tromsø (99)	X	X	-	-	Inngår
<i>2000-pakker:</i>					
Sør-Trøndelag – Trondheim (00)	X	X	X	X	Inngår
Vest-Agder – Kristiansand (00)	X**	X	X	X	Inngår
Hedmark – Hamar (00)	X	X	-	-	Inngår ikke
Oslo – Trafikanten					Inngår ikke

\*Det ikke gjennomført reisedagbok i reisevane-/panelundersøkelsen i Oppland.

\*\*Kristiansand gjennomførte to førundersøkelser: En før-førundersøkelse og en ordinær førundersøkelse.

TØI-rapport 735/2004

### 1.7.1 Publiserte rapporter fra samlede evalueringer

I tabellen nedenfor (tabell 1.3) har vi gjengitt hittil publiserte TØI-rapporter om resultater fra den samlede evalueringen av tiltakspakkene.

Tabell 1.3: Utgitte publikasjoner fra tiltakspakkene fra TØI

Utgitt	Tittel	Publikasjon	Forfatter
1998	Kollektivtransport med kunden i fokus	Temanummer. Samferdsel nr 10/1998. Finnes også på engelsk.	K. N. Kjørstad m.fl.
1999	Tiltakspakker for kollektivtransport. Evaluering av prosessen rundt tiltakspakkene i Tønsberg- og Drammensområdet	TØI rapport 437/1999	T. Hagen
2000	Samlet evaluering av tiltakspakker for kollektivtransport i byområder – 1996-1997	TØI rapport 497/2000	K.N. Kjørstad m.fl.
2001	Målrettet kollektivsatsing	Temanummer. TØI særtrykk 211/2001	K. N. Kjørstad m.fl.
2003	Tiltakspakker til begjær. Evaluering av prosessene rundt tiltakspakkene i Kristiansand og Ålesund-området. Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000	TØI rapport 643/2003	T. Hagen

TØI-rapport 735/2004

### 1.7.2 Kommende rapporteringer fra den samlede evalueringen

Det vil bli utgitt flere rapporter som tar for seg ulike temaer knyttet til den samlede evalueringen. Nedenfor gis en oversikt over hvilke temaer disse rapportene vil inneholde

- **Metoder for evaluering av pakker av tiltak.**  
Beskriver datamaterialet og hvilke metoder som er benyttet i de samlede evalueringene.

- **Effekter av tilbudsendringer**  
Kollektivtrafikantenes vurderinger av endringene, befolkningens vurderinger av endringene og effekter på kollektivbruk og transportmiddelfordeling.
- **Betydningen av rammebetingelser**  
Betydningen av trafikantenes rammebetingelser for valg av transportmiddel.
- **Synergieffekter. Gevinsten av å satse på pakker av tiltak**  
Analyser av effekten av å gjennomføre flere tiltak samtidig, og hvilke typer tiltak som forsterker hverandre.
- **Samfunnsøkonomiske effekter**  
De samfunnsøkonomiske effektene av tiltakspakkene både når det gjelder trafikantenes nytte av et bedre tilbud og effekter på biltrafikken.
- **Sammenhengen mellom holdninger, kunnskap og reisemiddelvalg**  
Trafikantenes preferanser, holdninger og kunnskap om kollektivtilbudet og hvordan dette påvirker etterspørselen etter kollektivtransport.

### **Sluttrapport**

Etter at temaanalysene er rapportert vil det utarbeides en sluttrapport som oppsummerer og dokumenterer effekter og erfaringer fra tiltakspakkene 1996-2000, med hovedvekt på hovedresultatene og overføringsverdier.

### **”Håndbok” om kollektivtransport**

Det vil bli utarbeidet en rapport/håndbok som skal gi en lettfattelig fremstilling av hva tiltakspakkene har gitt av ny kunnskap. Både samlede resultater og resultater fra de enkelte tiltakspakkene blir trukket frem og sammenlignet med resultater fra andre prosjekter i både inn- og utland. Forskning og eksempler fra andre land trekkes inn i den grad dette er relevant for norske forhold. Rapporten vil også inneholde erfaringer med prosessen i forhold til gjennomføring av slike kombinerte tiltakspakker.

### **1.7.3 Denne rapporten**

Denne rapporten gir en oversikt og beskrivelse av alle tiltakspakker 1996-2000. For hver enkelt pakke gis en oversikt over:

- Bakgrunnen for pakken
- Hvordan den er organisert og finansiert
- Hvilke tiltak som er gjennomført
- Konklusjoner fra de lokale sluttrapportene
- Hovedresultater/effekter

Det siste punktet er basert på TØIs analyser av datamaterialet fra hver enkelt pakke, de andre punktene er basert på lokale sluttrapporter.

### **Hovedresultater/effekter**

For hver tiltakspakke har TØI gjennomført enkle analyser av brukerundersøkelsene og reisevane-/panelundersøkelsene for å få en oversikt over kjennetegn ved utvalgene og for å antyde de første bruttoeffektene. I disse analysene har vi ikke korrigert for personlige eller eksterne rammebetingelser, eller mulige effekter av endringer i slike betingelser. Eksempler på personlige rammebetingelser er alder, hovedbeskjeftigelse, førerkort, biltilgang osv. Eksempler på eksterne rammebetingelser er endringer i tilbudet, takster, bensinpriser osv. I senere samlede analyser vil vi foreta mer grundige analyser der vi vil ta hensyn til forskjeller mellom grupper og endringer i rammebetingelser.

### **Analyser av brukerundersøkelser og reisevaneundersøkelser**

Brukerundersøkelsene utgjør ikke et representativt utvalg av kollektivtrafikanter. Det er et tilfeldig utvalg vi spør i før- og etterundersøkelsene, og endringer i passasjersammensetningen og endringer i ulike egenskaper ved kollektivtrafikanter bør tolkes med en viss forsiktighet.

I den grad vi i denne rapporten har belyst endringer i passasjerenes atferd og holdninger, har vi kun brukt spørsmål fra den ene undersøkelsen – etterundersøkelsen - der passasjerene har svart direkte på om de har endret reiseatferd og holdninger som en følge av tiltakene som er igangsatt. Ved kun å bruke etterundersøkelsene i disse analysene unngår vi usikkerheten som er knyttet til ulike egenskaper ved de to utvalgene i før – og etterundersøkelsen.

Når vi ved hjelp av reisevaneundersøkelsen belyser endringer blant innbyggerne har vi benyttet panelet, dvs. at vi har de samme personene i før- og etterundersøkelsen. Dermed unngår vi usikkerheten knyttet til det å ha ulike utvalg. Vi må imidlertid være klar over at det kan ha funnet sted endringer i de personlige rammebetingelsene for paneldeltakerne i perioden mellom før- og etterundersøkelsen som for eksempel førerkortinnhav, biltilgang, hovedbeskjeftigelse, lokalisering av bosted og arbeidssted osv. Dette er endringer som kan ha betydning for den enkeltes reiseatferd.

Fordi det er små utvalg i hver enkelt undersøkelse vil vi i senere samlede analyser foreta mer grundige analyser av disse rammebetingelsenes betydning for transportmiddelvalg.

I analysen av transportmiddelfordelingen har vi også sett på reiser per person som et uttrykk for *reiseomfanget* til den enkelte. Endringer i reiseomfanget er relevant fordi det uttrykker hvorvidt det totale antallet reiser har endret seg fra før- til ettersituasjonen, noe som kan ha betydning for passasjertallet. Kollektivandelen sier noe om hvor stor andel som benyttet et kollektivt transportmiddel av de som reiste (det totale reiseomfanget). Det er viktig å merke seg at kollektivselskapene kan ha hatt en vekst i antallet passasjerer selv om kollektivandelen er uendret eller redusert dersom folk totalt sett reiser mer i ettersituasjonen enn i førsituasjonen.

### **Om isolerte effekter**

Passasjertall er totaltall og gir svar på hvilken passasjerutvikling det har vært i området. Etterspørseffekten av tiltakspakkene kan imidlertid ha blitt påvirket av forhold som ikke ligger innenfor tiltakspakkene. For eksempel har de fleste områder hatt takstøkninger i tiltakspakkeperioden. Hvis vi korrigerer for effekten av prisøkningene, får vi et bedre bilde av hvordan tiltakene har påvirket etterspørselen. For hver tiltakspakke har vi derfor beregnet tall for passasjerendringen dersom takstene ikke var blitt endret i løpet av perioden. Metoden for slike beregninger er presentert i Kjørstad mfl. (2000).

Opplysningene vi har om passasjertall er hentet fra de ulike tiltakspakkene. Passasjerstatistikken vi har mottatt, er av svært varierende karakter og kvalitet. Ulikhetene skyldes at ulike fylker har forskjellig praksis for innhenting av passasjerdata, og forskjellige verktøy for å gjøre dette. Mens noen fylker gjennomfører tellinger et visst antall ganger i året, har andre fylker tilgang til detaljerte, løpende data fra elektroniske billettsystemer. Datagrunnlaget for passasjertall i de enkelte områdene er nærmere beskrevet i Fearnley og Nossum (2004).

### **Avvik fra resultater i lokale rapporter**

I TØIs analyser av effekter for de enkelte tiltakspakkene kan det forekomme avvik fra resultater rapportert i de lokale sluttrapportene. Dette kan skyldes flere faktorer:

#### *Forskjeller i utvalg*

I enkelte tilfeller kan vi ha brukt andre utvalg i analysene enn de lokale aktørene. I kollektivtrafikanteres vurdering av endringene har vi kun brukt svarene fra de som faktisk har oppfattet at det har skjedd endringer i tilbudet. Begrunnelsen er at det er de som



har oppfattet endringene som er kompetente til å vurdere endringene. I enkelte sluttrapporter er det kjørt analyser av *hele* utvalgets vurdering av endringene, uavhengig av om de har oppfattet endringene eller ikke. Dette gir naturlig nok andre resultater.

I analyser av endringer i befolkningen (RVUen) har vi brukt *panelet*, dvs. de *samme personer* i før – og etterundersøkelsen. I den grad lokale sluttrapporter har brukt hele utvalget i analyser av førundersøkelsen, vil dette føre til at resultatene avviker fra våre.

#### *Forskjeller i sammenslåing av verdier*

Når det gjelder befolkningen og passasjerenes tilfredshet med ulike endringer er disse rapportert i en skala fra 1 til 5 (med 6 som vet ikke). I en del analyser er disse verdiene slått sammen på ulike måter for å forenkle. I brukerundersøkelsene har vi valgt å slå sammen uendret / ubesvart i passasjerenes vurderinger av endringer i tilbudet. Dette fordi vi tolker ubesvart dit hen at passasjerer ikke har oppfattet noen endring, eller at endringen er uvesentlig for vedkommende.

#### *Forskjeller i passasjertall*

I enkelte tilfeller kan endringer i passasjertall avvike fra sluttrapportenes tall. Tiltaksperioden er i våre analyser definert som *perioden mellom før- og etterundersøkelsene*. I noen områder ble førundersøkelsene gjennomført etter at de første tiltakene ble iverksatt, og tiltaksperioden strekker seg dermed over lengre tid enn perioden definert av TØI. Vi har likevel valgt å holde fast på at det er perioden mellom før- og etterundersøkelsene som legges til grunn fordi det er i denne perioden vi har data som kan si noe om effektene av de ulike endringene som er gjennomført.

## 2 Hundvågpakken i Stavanger

### 2.1 Studieområde

Hundvåg bydel i Stavanger har ca. 10 000 innbyggere, og det er ventet at en boligutbygging i området vil øke innbyggertallet til omkring 15 000. Eneste tilfartsveg til bydelen er over Bybrua, som har økende framkommelighetsproblemer. Dette gjør satsingen på kollektivtransport til et viktig prosjekt for Hundvåg. En slik satsing ble derfor foreslått i Stavanger kommunes kollektivutredning fra 1994.

### 2.2 Bakgrunn

Tiltakspakken for Hundvåg – ”Hundvågpakken” – har sin forankring i ”Strategiplan for kollektivtrafikk i Rogaland” og ”Ruteeffektiviseringsprosjektet”. Ruteeffektiviseringsprosjektet er en tiltakspakke Rogaland hadde i 1996. Gjennom dette prosjektet har man kommet fram til ruteendringsforslag for Hundvåg.

I Hundvågpakken ble det lagt opp til å prøve ut en vesentlig oppgradering av rutetilbudet med betydelig frekvensøkning i kombinasjon med infrastrukturtiltak som skal tilrettelegge for et oppgradert busstilbud. Omleggingen innebar en betydelig markedstilpasning ved at de mest befolkede områdene på Hundvåg fikk en hurtig og lettfattelig hovedrute-trasé å forholde seg til.

Målet i Hundvågpakken var å øke kollektivandelen i bydelen for å redusere den forventede trafikkøkningen over bybroen i årene framover.

### 2.3 Beskrivelse av tiltakene

Selv om det er en rekke tiltak som er gjennomført på Hundvåg, så er det frekvensøkningen som er den dominerende tilbudsendringen. Det nye rutetilbudet ble satt i verk 4. mai 1998.

Tiltak i Hundvågpakken:

- Mer oversiktlig rutestruktur i Hundvåg bydel i Stavanger
- Økt frekvens på to hovedruter supplert med matebusser
- Satsing på informasjon og markedsføring av rutetilbudet i bydelen
- Infrastrukturtiltak (bl.a. holdeplassutbedring, nye leskur, terminal for matebuss og framkommelighetstiltak)
- Lavgulvbusser

#### 2.3.1 Mer oversiktlig rutestruktur på Hundvåg

Forenklingen og oppryddingen i rutestrukturen følger i hovedsak et prinsipp om å prioritere hovedruter på tungt trafikkerte strekninger og innføring av matebussruter til områder hvor rutene er lite benyttet. Målet var å bidra til et mer oversiktlig og effektivt rutenett.

Deler av rutetraséen for en av matebussene ble allerede fra starten lagt om i forhold til opprinnelig plan på grunn av problemer med grunnverv i foreslått trasé. Dette har ikke hatt innvirkning på det området som primært er rutens hovedmarked.

### 2.3.2 Økt frekvens på to hovedruter supplert med matebusser

Frekvensen ble økt på de tyngst trafikkerte rutene, det vil si hovedrutene. Økningen var fra om lag 10 minutters frekvens til 5 minutters frekvens mandag – fredag fra morgenen til kl 1800 om ettermiddagen på strekningen Hundvågkrossen til Stavanger sentrum. Matebussene har timesfrekvens og kortere driftsdøgn enn hovedrutene. Hovedrutene har vært uendret i hele prosjektperioden. I sommerperioden har det vært kjørt et noe redusert ruteopplegg. Matebussene ble justert i august 1998 etter passasjertall og tilbakemeldinger fra publikum.

### 2.3.3 Informasjon og markedsføring

Før oppstart av det nye rutetilbudet ble det gjennomført ekstraordinær markedsføring for å bygge opp en positiv profil rundt kollektivtransporten:

- Informasjonsmøte om Hundvågpakken
- DM til alle husstander med invitasjon til åpningsarrangement 2. mai 1998
- Informasjonsvegg

Videre ble det gjennomført generelle markedsføringskampanjer i hele Rogaland våren 1998 gjennom tiltakspakken "Kollektivvekst i Rogaland". Det ble kjørt innslag på lokal-TV, lokalradio og på kino, helsides annonser i Stavanger Aftenblad og Haugesunds Avis og i tillegg ble to busser heldekorert og ca. 90 bakfelt ble påført reklame for periodekort og ungdomskort.

I forsøksperioden er det videre gjennomført en rekke markedsføringsaktiviteter, både i forbindelse med Hundvågpakken og generelt i Stavanger.

### 2.3.4 Infrastrukturtiltak

Det er gjennomført en rekke infrastrukturtiltak, både publikumsfasiliteter, tilretteleggingstiltak for kombinert transport, fasiliteter for sjåførene og framkommelighetstiltak på strekningen Hundvåg – Stavanger sentrum.

- I forkant av Hundvågpakken ble det bygget ny ringveg. Denne ble åpnet samtidig med Hundvågpakken og er en del av den nye traséen
- Utbedringer av holdeplasser og leskur med plass for informasjon. Hovedtraséen og viktige påstigningsholdeplasser ble prioritert. Drift og vedlikehold av holdeplassene har vært et problem. Ytterligere økning av leskurdekningen er derfor lagt på is
- I samarbeid med "Sykkel i Stavanger" ble det etablert sykkelparkering på en strategisk viktig holdeplass
- Terminal for matebussen i Hundvågkrossen
- Reguleringsholdeplass for sjåfører
- Kollektivfelt i Haugesundsgata
- Framkommelighetstiltak i kryss.  
Noe forsinket, men ble ferdigstilt i 2000
- Tilfartskontroll på Bybrua  
Her er det kødannelser spesielt i morgenrushet. Det er montert et kontrollsystem som

registrerer kødannelser og gir bussene prioritet. På grunn av at dette var et nytt og uprøvd system, tok det noe tid før tiltaket var på plass.

### 2.3.5 Lavgulvbusser

Det ble innført lavgulvbusser på alle rutene på Hundvåg.

### 2.3.6 Oversikt over endringer i rutetilbudet fordelt på soner

Tabell 2.1 gir en oversikt over de tilbudsendringene som har skjedd i de ulike sonene på Hundvåg fra 1997 til 1998.

Det er frekvensøkningen som er den dominerende tilbudsendringen, med en dobling av frekvensen både på grunn av opprydding i rutestrukturen og fordi ruteproduksjonen har økt vesentlig. Oppryddingen i rutestrukturen har prioritert områder med stort befolkningsunderlag.

Tabell 2.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene på Hundvåg og Stavanger sentrum i 1997 (førsituasjonen) og endringene i dette fra 1997 til 1998

Nr	Navn	Frekvens* Avganger pr. time		Reisetid med buss		Leskur		Andre endringer
		Antall Før	Prosent endring	Minutter Før	Prosent endring	Andel Før	Endring Prosent poeng	
1	Grasholmen/Sjølyst	5,8	55	7	0	50	0	
2	Rosenberg Verft/Buøy/Ringøy	5,8	55	10	0	29	6	
3	Hundvåg sentrum	15,8	55	13	-8	50	40	Liten terminal
4	Ulnes/Skeie/Husabø/Lunde	3,7	140	22	-9	45	26	
5	Nedre/Midtre Vågen	2,9	-57**	16	25	0	80	Matebuss og bytte
6	Øvre Vågen	4,2	115	16	0	0	25	
7	Austbø	4,2	115	18	0	0	0	
8	Ormøy/Bjørnøy/Roaldsøy	1,2	5	20	75	31	0	Matebuss og bytte

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

\*\*Antall avganger i sonen er i prinsippet lik førsituasjonen, De avgangene som er fjernet på en rute gikk på tilnærmet samme tidspunkt som en annen rute som betjente sonen.

TØI-rapport 735/2004

Enkeltbillettene gikk opp fra 16 til 17 kroner, dvs. en prisøkning på 6 prosent på enkeltbilletten. På andre billettslag var det ikke prisøkning i perioden mellom før og etterundersøkelsene.

## 2.4 Organisering og finansiering

Fylkeskommunen har hatt ansvaret for pakken. Arbeidet har vært organisert i en prosjektgruppe hvor Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, Stavanger og Omegn Trafikkselskap (S.O.T) og Rogaland vegkontor har deltatt.

Ansvarsdelingen i prosjektet har vært:

<i>Utforming av rutetilbud:</i>	Samarbeid Rogaland fylkeskommunen, Stavanger kommunen og S.O.T
<i>Godkjenning av rutetilbud:</i>	Fylkeskommunen
<i>Markedsføring:</i>	S.O.T
<i>Infrastruktur:</i>	Stavanger kommune og Rogaland vegkontor

Kommunen og vegkontoret har hatt et særlig ansvar for framdrift av infrastruktur, mens fylkeskommunen har hatt ansvar for det endrede rutetilbudet. Ruteselskap har ansvar for utarbeiding av detaljerte drifts- og ruteplaner. Markedsføring av endringene skjedde i samarbeid mellom disse organene.

Tiltakspakken på Hundvåg har hatt en kostnadsramme på 14 mill. kroner, hvorav 4 mill. kroner er tilskudd fra Samferdselsdepartementet.

## 2.5 Gjennomførte undersøkelser

Tabell 2.2 gir en oversikt over de undersøkelsene som er gjennomført for å evaluere tiltakspakken. Det er gjennomført både reisevaneundersøkelse i befolkningen med panelutvalg og brukerundersøkelse blant busspassasjerene. Tabellen viser tidspunkt for gjennomføring av undersøkelsene, antall respondenter og svarprosent.

Tabell 2.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken på Hundvåg. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	5.11.97	1 797	60	21.10.98	1 809	47
RVU m/panel	30.9.- 6.10.97	835	43	8.-27. 3.99 og 6.3.-2.4.00	391	62

TØI-rapport 735/2004

Brukerundersøkelsene før (1997) og etter (1998) gjennomføring av tiltak ble foretatt på høsten, i oktober/november. Reisevaneundersøkelsen ble i førsituasjonen gjennomført i begynnelsen av oktober 1997, mens etterundersøkelsen ble gjennomført i mars 1 1/2 år etter, dvs. i 1999. Den første etterundersøkelsen viste seg å være foretatt på feil ukedag for en stor del av respondentene. Det er svært viktig at respondentene i panelet blir spurt om sine reiser for en bestemt dag både før og etter. Nye etterundersøkelser ble derfor gjennomført ett år etter, det vil si i mars/april 2000.

### 2.5.1 Reisevaneundersøkelser

Tabell 2.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget i førsituasjonen.

Andelen menn og kvinner er henholdsvis 48 og 52 prosent. I gjennomsnittet for alle reisevaneundersøkelsene som er gjennomført innenfor tiltakspakkene er det en større andel kvinner (54 prosent), men forskjellen er relativt liten.

Hundvåg har en høyere andel i aldersgruppen 26-45 år og en lavere andel i de eldre alderskategoriene enn gjennomsnittet. Dette gir seg utslag i fordelingen på hovedbeskjeftigelse. Andelen yrkesaktive er noe høyere blant Hundvåg-innbyggerne enn gjennomsnittet blant innbyggerne i alle tiltakspakkeområder.

Tabell 2.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne på Hundvåg og blant innbyggere i alle tiltakspakker. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Hundvåg	Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>		
Menn	48	46
Kvinner	52	54
<i>Alder</i>		
Under 18	5	4
18-25	12	10
26-45	50	42
46-66	25	31
Over 67	8	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	69	62
Hjemmearbeidende	7	6
Skole/stud./mil.	12	11
Pensjonist	9	16
Arbeidsledig/trygdet	3	5
Annet/ubesvart	0	0
<i>Tilgang til bil</i>		
Andel m/fører kort	81	84
Har alltid tilgang til bil ved behov*	77	81
N	835	10 310

\* Andel kun blant de som har førerkort og som har bil i husholdningen. N Hundvåg: 643, N totalt gj.snitt: 7971.

TØI-rapport 735/2004

## 2.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 2.4 gir en oversikt over sentrale bakgrunnskjenetegn ved de intervjuede i brukerundersøkelsene før og etter tiltak. Det er store kjønnsforskjeller når det gjelder bruken av kollektivtransport. I brukerundersøkelsene på Hundvåg er andelen menn i før- og etterundersøkelsen hhv 38 og 44 prosent, mens kvinneandelen er hhv 62 og 55 prosent.

Når det gjelder aldersfordelingen, består brukerundersøkelsene på Hundvåg av relativt mange unge. Ungdom under 26 år utgjør bortimot 60 prosent av passasjerene på Hundvåg i både før- og etterundersøkelsen. Andelen eldre passasjerer i alderen 67 år og over er bare 3 – 4 prosent på Hundvåg. Det reelle tallet er sannsynligvis høyere. Billettsalgstall både høsten 1997 og høsten 1998 tyder på at andelen pensjonister er på ca. 10 prosent.

Endringene fra før- til ettersituasjonen i forhold til hovedbeskjeftigelse og tilgang til bil, kommer som en naturlig konsekvens av endringene i aldersfordelingen.

Endringene i passasjersammensetningen kan oppsummeres som følger:

- Flere menn (fra 39 til 44 prosent) og færre kvinner
- Færre unge under 18 år, og litt flere i aldersgruppene 18-25 og 26-45 år
- Noen flere yrkesaktive
- Andel m/førerkort økt fra 45 til 49 prosent, noen flere med bil i husholdningen
- Økning i andelen som kunne ha brukt bil på reisen (fra 23 til 27 prosent)

Tabell 2.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene på Hundvåg. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	38	44	35
Kvinner	62	55	65
N	1623	1672	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	29	25	19
18-25	30	32	28
26-45	25	29	27
45-66	13	12	20
Over 67	4	3	6
N	1577	1633	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	43	46	43
Hjemmearb.	4	3	3
Skole/stud./mil.	45	45	44
Pensjonist	4	3	6
Arb.ledig/trygdet	3	2	4
Annet/ubesvart	2	1	1
N	1607	1640	25 425
Andel m/førerkort	45	49	53
N	1623	1672	21 066
Kunne brukt bil på reisen**	36	38	37
N	613	606	8422

\*Gjennomsnitt for alle brukerundersøkelser før og etter for tiltakspakker 1996-2000.\*\* Andel kun blant de som har førerkort for bil og bil i husholdningen.

TØI-rapport 735/2004

### 2.5.3 Passasjertall før og etter

Passasjerstatistikken viser en økning i antallet passasjerer på 18 prosent i tiltaksperioden (1997-1998), fra 1 154 000 til 1 356 000.

## 2.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Før Hundvågpakken ble satt i verk hadde Hundvåg bydel en av de høyeste kollektivandelene i Stavanger. Etter halvannet års drift konstaterer Rogaland fylkeskommune at kombinasjonen av enklere rutestruktur, økt tilbud til de deler av bydelen hvor de fleste bor, markedsføring og infrastrukturtiltak har ført til 20 prosent økning av kollektivreisene i bydelen<sup>4</sup>

Rogaland fylkeskommune oppsummerer de viktigste erfaringene etter halvannet års drift slik:

- 20 prosent vekst i kollektivreisene til Hundvåg
- Flere ikke-tvungne bussbrukere enn tidligere

<sup>4</sup> Som nevnt i avsnitt 2.6.1 var det 18 prosent passasjervekst. TØI foretok den lokale evalueringen av Hundvågpakken, og som en del av denne evalueringen ble det beregnet en passasjervekst korrigert for takstøkningen i perioden. Korrigert for takstøkningen er passasjerveksten på 20 prosent.

- Endring i busstilbudet gav stort lokalt engasjement i bydelen og en del oppmerksomhet fra media
- Problematikken med matebussene overskygget til tider at over 90 prosent av innbyggerne hadde fått et betydelig bedre tilbud enn før
- Mindre framkommelighetsproblemer enn fryktet, men periodevise hindringer av arrangementer i sentrumsgatene
- Noe misnøye fra brukerne av matebussene, hovedsakelig på grunn av omstigning
- Forsinkelser ved gjennomføring av en del infrastrukturtiltak og problemer med vedlikehold

## 2.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikanter oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikanter tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 2.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brugerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant eksisterende kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter omleggingene.

På Hundvåg svarte hele 37 prosent at de reiste oftere og 8 prosent at de reiste sjeldnere etter omleggingen (tabell 2.5).

Det er 55 prosent som ikke har endret sin kollektivbruk eller som ikke har besvart spørsmålet.<sup>5</sup>

Tabell 2.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse på Hundvåg (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	37
Ja, jeg reiser sjeldnere	8
Nei, ingen endring/ubesvart	55
Sum	100
Antall	1672

TØI-rapport 735/2004

At andelen som oppgir at de reiser oftere etter endringene er såpass høy kan være påvirket av endringer i sammensetningen av utvalgene i før- og etterundersøkelsen. Utvalget i ettersituasjonen skulle imidlertid tilsi at færre reiste kollektivt: Det er flere menn i

<sup>5</sup> Vi har slått sammen kategoriene uendret og ubesvart fordi vi tolker ubesvart som et uttrykk for at passasjerene ikke har endret sin reiseatferd.



etterundersøkelsen (som vanligvis reiser mindre kollektivt) og biltilgangen har økt noe (tabell 2.4). At det likevel er flere som oppgir at de reiser oftere etter endringen i tilbudet kan dermed tyde på tiltakene har ført til at flere *velger* å reise kollektivt.

## 2.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelbruk

Reisevaneundersøkelsen med panelutvalg som er gjennomført før og etter tiltak gir svar på om den totale transportmiddelfordelingen i befolkningen er endret. På Hundvåg ble etterundersøkelsen gjennomført delvis våren 1999 (1½ år etter førundersøkelsen) og delvis våren 2000 (2½ år etter).

Tabell 2.6: Transportmiddelfordeling på Hundvåg før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Hundvåg	
	Før	Etter
Gange	3	4
Sykkel	5	5
Bilfører	69	67
Bilpassasjer	8	11*
Kollektivt	15	12
Annet	1	1
Sum	100	100
N = Antall reiser	988	923
Reiser pr. person	2,53	2,36

\* Signifikant forskjell på 95% nivå

TØI-rapport 735/2004

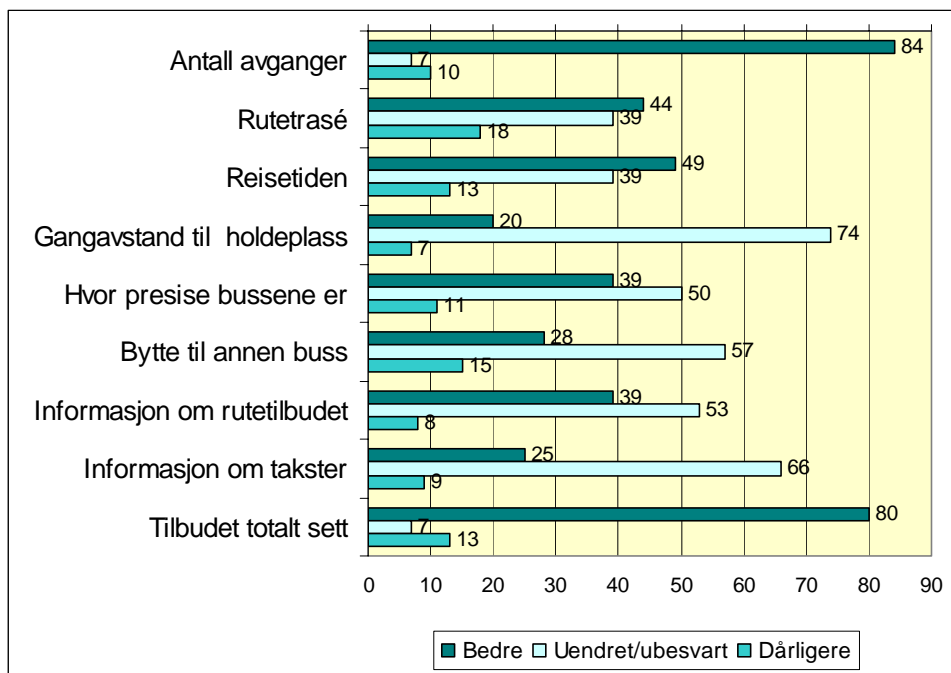
Det er ingen signifikante forskjeller mellom før- og ettersituasjonen når det gjelder antall reiser pr person. Transportmiddelfordelingen er også uendret med unntak av andelen bilpassasjerer som har en liten men signifikant økning. Det har med andre ord ikke skjedd noen endringer i reiseomfanget, og det er små endringer i transportmiddelfordelingen.<sup>6</sup>

## 2.7.3 Kollektivtrafikanteres vurderinger av tiltakene

Kollektivtrafikanterne på Hundvåg mener helt klart at tilbudet er blitt betydelig bedre (figur 2.1).

84 prosent av passasjerene mener at avgangsfrekvensen er blitt bedre etter omleggingen. 44 prosent av passasjerene mener at rutetraséene er forbedret. 49 prosent mener at reisetiden er forkortet. Passasjerene i et av områdene (sonene) har imidlertid fått lengre reisetid, og de fleste fra dette området er misfornøyde med traséer og reisetid. 39 prosent mener at bussenes punktlighet er bedre nå enn før omleggingen, like mange mener at informasjonen om rutetilbudet er blitt bedre. I overkant av en fjerdedel mener at bussbytte og informasjon om takster er blitt bedre. Andelen som svarer at de ulike faktorene har blitt dårligere er forholdsvis liten – den varierer mellom 8 og 21 prosent. Vi har slått sammen kategoriene uendret og ubesvart fordi vi tolker ubesvart som et uttrykk for at passasjerene ikke har registrert noen endring, eller at endringen ikke har betydning for dem.

<sup>6</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen avsnitt 1.7.3



TØI-rapport 735/2004

Figur 2.1: Kollektivtrafikanteres vurdering av endringene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse på Hundvåg Prosent

På spørsmål om hva busspassasjerene mener om tilbudsendringene *totalt sett*, svarer hele 80 prosent at tilbudet er blitt bedre, mens bare 13 prosent mener at det er blitt dårligere. Svært få (7 prosent) av passasjerene mener at det ikke har skjedd noen endringer i tilbudet.

#### 2.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 2.7 viser endringer i befolkningens holdninger til ulike sider av kollektivtilbudet. Det har vært en positiv holdningsendring blant befolkningen på Hundvåg. De positive endringene går først og fremst på oppfatningene om reisetid, frekvens, punktlighet, holdeplasser, tilgang på sitteplasser og trafikkselskapenes evne til å informere i media. Holdningene gjenspeiler i stor grad de endringene som er foretatt innenfor tiltakspakken.

Tabell 2.7: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Hundvåg. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	42	57**
Det er komfortabelt å reise med buss	50	58*
Det er billig å reise med buss	17	13*
Bussene er miljøvennlige	53	50
Det er kort veg til bussholdeplassen	87	83
Bussene går ofte	62	88**
Bussene er punktlige	54	73**
Det er lett å få sitteplass på bussen	46	67**
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	82	89**
Holdeplassene er tiltalende	46	57**
Holdeplassene er godt vedlikeholdt	38	53**
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	48	51
Det er enkelt å betale på bussen	90	92
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	74	83**
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	74	78
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	46	59**
Sjåførene yter god service	60	61
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	19	39**
Bussene er tiltalende utvendig	62	66
Bussene er tiltalende innvendig	54	60
N	391	391

Grå felt = signifikante endringer. (T-test) \* Endringen er signifikant på 5% nivå\*\* Endringen er signifikant på 1% nivå. De største endringene er uthevet

TØI-rapport 735/2004

## 2.8 TØIs konklusjon

Passasjerstatistikken viser en økning på 18 prosent på Hundvåg. Uten takstøkning ville passasjerveksten i dette området vært 2 prosentpoeng høyere, dvs. 20 prosent.

I Hundvåg ble det gjennomført en omfattende tilbudsforbedring, med en dobling av frekvensen både på grunn av opprydding i rutestrukturen og fordi ruteproduksjonen har økt vesentlig. Oppryddingen i rutestrukturen har prioritert områder med stort befolkningsunderlag.

Våre analyser av Hundvågpakken viser at de forbedringene som er gjennomført har gitt en betydelig passasjervekst og mer fornøyde passasjerer. Etterspørselseffekten er imidlertid noe lavere enn det som er funnet i andre undersøkelser, noe som i hovedsak skyldes at en stor del av trafikantene hadde nådd et "tak" i sin bruk av buss. Dette gjelder i første rekke de som reiser kollektivt daglig, men det er også de trafikantene som er mest fornøyd med det nye tilbudet. Dette betyr at tiltakspakken på Hundvåg har gitt trafikantene et mer konkurransedyktig kollektivtilbud, noe som er særlig viktig i forhold til den stadig økende konkurransen fra bilen. Dette underbygges av at tiltakspakken har gitt en økende andel passasjerer med god tilgang til bil, dvs. trafikanter som ikke *må*, men *velger* å reise kollektivt. Det er ingen vesentlige endringer verken i reiseomfang eller transportmiddel-

fordelingen i befolkningen. Imidlertid befolkningen på Hundvåg blitt mer positive til kollektivtransporten.

## 2.9 Kilder

Rogaland fylkeskommune 1997. *Oppsummeringsrapport. Tiltakspakke 1997*. Rogaland fylkeskommune.

Kjørstad, K. N. og Norheim, B. 1999. *Måltrettet kollektivsatsing. Del 1. Erfaringer fra "Hundvågpakken" ett år etter*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 450/1999.

## 3 Tiltakspakke i Tønsbergområdet

### 3.1 Studieområde

Tiltakspakken dekker tre kommuner i området, Tønsberg, Nøtterøy og Stokke. Til sammen bor det nesten 60.000 innbyggere innen området. Det er mer enn 20.000 arbeidsplasser i Tønsberg. Felles bo- og arbeidsmarked i Oslofjordregionen gjør at mange pendler inn/ut av Tønsberg.

Vestfold er et område med tett befolkning og lav kollektivandel. Det er derfor et stort potensial for å øke kollektivandelen. Vestfold har dessuten de senere år hatt en trafikkvekst som er større enn resten av landet. Det er stor tilflytting til fylket, og en stor del av veksten skjer i Tønsberg/Nøtterøyområdet.

### 3.2 Bakgrunn

Tiltakspakken – ”Videre satsing på utvikling av ressurs- og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet” – består hovedsakelig av bedre tilrettelegging for kombinasjon av sykkel og kollektive transportmidler, overgangsforhold mellom tog og buss, ruterevideringer, opprustning av holdeplasser samt holdningsskapende arbeid.

Det er ikke formulert egne mål for pakken eller for enkeltprosjektene i pakken. Det tas utgangspunkt i sentrale transportpolitiske mål i kommuneplanen for Tønsberg 1995 – 2007.

I Kollektivtrafikkplan for Vestfold er målene konkrete:

- Kollektivandelen av den totale persontransporten skal økes fra 8,7 prosent i 1990 til 12 prosent i 2002
- Antall kollektivreiser med buss skal ha en 30 prosent økning fra 1996 til 2002 (eksklusive skoleskyss)

### 3.3 Beskrivelse av tiltakene

Prosjektet omfatter følgende tiltak:

- Utvidet kollektivtransporttilbud i vintersesongen på strekninger med stor andel sykkelreiser i sommerhalvåret
- Billettsamarbeid tog – buss
- Utvikling og samordning av terminalfunksjoner i Tønsberg samt overvåket og trygg sykkelparkering ved jernbanestasjonen
- Knutepunkt Stokke. Utvikling og samordning av terminalfunksjoner
- Tilrettelagt sykkelparkering i mindre kollektivknutepunkter
- Opprusting av holdeplasser på utvalgte busstraséer
- Sykkel på buss/tog/ferje
- Holdningsskapende arbeid – informasjon og markedsføring
- Nytt kollektivfelt

### 3.3.1 Utvidet kollektivtransporttilbud i vintersesongen

Dette tiltaket skulle gi et utvidet busstilbud i vintersesongen på strekninger med stor andel sykkelreiser i sommerhalvåret. Det ble også gjennomført en undersøkelse for å finne aktuelle traséer for å utvide pendelstrukturen og rutemønsteret.

Sentrale elementer er:

- Høyere frekvens i områder med høy befolkningkonsentrasjon
- Stive rutetider (lette å huske)
- Traséer som gir rask framføring
- Pendelruter
- Bedre korrespondanse med tog

### 3.3.2 Billettsamarbeid tog – buss

Tiltaket skulle tilrettelegge for takstsamarbeid og for utvikling og etablering av et avregningssystem mellom busselskapene og NSB tog. De mulighetene for billettsamarbeid som forelå var:

- Utvidelse av ungdomskortet til også å gjelde tog
- Fellesbillett ved bruk av buss og tog på samme strekning
- Kombibillett for bruk av buss og tog

I august 1998 ble ordningen med ungdomskort utvidet til også å gjelde tog, men ikke på skolereiser. Kortet kostet 250 kr/mnd i tillegg til Ungdomskortet. Fra mars 1999 ble ordningen utvidet til også å gjelde på skolereiser og prisen ble hevet til 300 kr/mnd forutsatt at kjøperen hadde ungdomskort for buss. Forsøket skulle vare ut 1999 og gi et bedre grunnlag for å fastsette prisen i 2000.

### 3.3.3 Utvikling og samordning av terminalfunksjoner i Tønsberg

Prosjektet omfatter planlegging og gjennomføring av knutepunktsutvikling for Tønsberg jernbanestasjon. I denne sammenheng er overvåket sykkelparkering et viktig tiltak for reisende som kan kombinere tog og sykkel.

Etter idédugnader ble det arbeidet videre med to elementer:

- Trygg sykkelparkering i nord og venterom for bussreisende i sør
- Opprustning av Jernbanegata mellom Tønsberg jernbanestasjon og Tønsberg rådhus

Arbeidet med opprustningen av Jernbanegata og Tønsberg stasjon startet i september 1999 og var ferdig opparbeidet per oktober 2000, med unntak av ventebenker, sykkelparkering og beplantning.

Det ble bygget et eget sykkelparkeringsbygg med plass til 50 sykler. Bygget ble ferdigstilt vinteren 2000/2001.

Planlagt løsning skulle bedre de trafikale forhold for alle trafikantgrupper. Viktige målsettinger var framtidige behov for trafikkavvikling og samordning av trafikantgrupper. Framkommelighet for og tilgjengelighet til kollektivtrafikken ble særlig forbedret, og gjennomgangstrafikken fikk bedret framkommelighet.

### 3.3.4 Knutepunkt Stokke

Prosjektet omfatter planlegging og gjennomføring av knutepunktsutvikling i Stokke. Parkeringsplasser, buss- og drosjetrafikk er organisert på en ryddigere måte. Uteanlegget er opparbeidet med benker, sykkelstativ, belysning, søppeldunker, gangsti og beplantning, samt leskur for buss og drosjepassasjerer. Målsettingen med sykkelparkering under tak lot seg ikke gjennomføre på grunn av økonomien.

Den gamle stasjonsbygningen er ombygget av NSB Eiendom. Den framstår som en mer moderne og funksjonell terminalbygning, med større venterom og nye toalett. Fasaden utvendig ble rustet opp med maling og ny takstein.

### 3.3.5 Tilrettelagt sykkelparkering i mindre kollektivknutepunkt

Tilrettelagt sykkelparkering i mindre kollektivknutepunkt vil gi bedre mulighet for å kunne kombinere sykkel/buss. Det ble utarbeidet en liste over aktuelle holdeplasser (kollektivknutepunkt) for tilrettelegging av sykkelparkering i samarbeid med kommunene.

### 3.3.6 Opprusting av holdeplasser

Høsten 1997 ble det satt opp 14 nye leskur fordelt på fire strekninger. Skurene er av aluminium og herdet glass. Det er plass for ruteinformasjon mellom glassplater på den ene sideveggen.

### 3.3.7 Sykkel på buss/tog/ferge

Tiltaket består av en utredning og eventuelt investering i utstyr for tilrettelegging for transport med sykkel på buss/tog/ferge.

NSB Intercity Vestfoldbanen ønsker ikke å satse på syklistene på strekningen Oslo – Skien. Ruteselskapene i Vestfold er også lite interessert i å legge til rette for sykkeltransport. Arbeidet ble derfor konsentrert om tilrettelegging for sykling i forbindelse med kollektivreisen.

Det er inngått en avtale med Vestfold Cykelutleie om innkjøp av sykler for utleie. Det er etablert et samarbeid mellom VC og NSB om sykkelutleie fra jernbanestasjonene i Vestfold. Syklene skal kunne leies ett sted og leveres på ett av de andre utleiestedene i både Vestfold og Buskerud. Tilbudet kom i gang 1. juli 1999, men var lite markedsført første året. Fra 2000 ble det markedsført som en del av NSBs tilbud.

### 3.3.8 Informasjon og markedsføring

Det ble arbeidet med kampanjer, aksjoner, aktiv bruk av media, konkurranser med premiering, informasjon, synliggjøring. Det ble laget et eget markedsførings- og informasjonsopplegg for hvert av tiltakene i prosjektet. *Front Strategisk Design* ble engasjert for utarbeiding av strategi, profil og utforming av elementer i kampanjene.

- Markedsføringskampanje ved oppstart av nytt ruteopplegg. Vektlegging av høy frekvens, hurtig framføring, stiver rutetider og bedre korrespondanse med tog. Det ble laget annonser, flyers, plakater, radiospots i radio Tønsberg, kinoslides og DM. Rutefoldere ble distribuert til alle husstander. Disse hadde påtrykt et nytt stilisert rutekart med den aktuelle rutestrekningen spesielt markert.

- Innføring av sommerruter/rutekutt. Annonser, plakater og rutefoldere ble laget. Rutefoldere ble lagt ut på busser og terminaler samt på turistinformasjon, campingplasser, utesteder m.m.
- Innføring av justerte vinterruter/holdningskampanje. I forbindelse med innføring av vinterruter ble det gjennomført en høstkampanje som delvis hadde til hensikt å gjøre folk oppmerksom på ruteendringer etter sommerrutene og delvis skulle påvirke folks holdninger. Det ble rykket inn annonser, laget DM og flyer.
- Ruteinformasjon på internett ble etablert i september 1999.

### 3.3.9 Nytt kollektivfelt

Tiltaket omfatter bygging av eget kollektivfelt langs fylkesveg, fra Heimdal til kryss ved Ringvegen. Strekningen er den mest trafikkerte kollektivtrasé i Vestfold, og det er betydelige kødannelser i rushtida. Kollektivfeltet ble åpnet i september 1999.

### 3.3.10 Oversikt over endringer i rutetilbudet fordelt på soner

Tabell 3.1 gir oversikt over de mest vesentlige endringene i kollektivtilbudet i de ulike sonene i Tønsbergområdet.

Tabell 3.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene i Tønsbergområdet og Tønsberg sentrum i 1997(førsituasjonen), og endringer fra 1997 til 1999.

Nr	Navn	Frekvens * Avganger pr. time		Reisetid med buss		Gangtid til holdeplass		Leskur		Andre endringer
		Før	Prosent endring	Minutter Før	Prosent endring	Minutter Før	Prosent endring	Andel Før	Endring Pro- sent- poeng	
NØTTERØY										
1	Vestskogen - Hella	3,5	-22	12	8,3	6	-16,7	2		
2	Borghheim, Herstad, Skarphaga	2,4	-18	13	0	7		2		
3	Husøy, Bergan Nesbryggen, Hårkollen til Årøysund	1,8	17	15	100,0	7		5		
4	Kaldnes	2,9	-6,	6	-16,7	5			5	
5	Stangeby til Tenvik og Kjøpmannskjær	1,1		15		10		5		
6	Torød, Årøysund og Strengsdal	1,7	25	32	-9,4	10		5		
7	Veierland	0,7		25		1				
STOKKE										
8	Stokke, Gjennestad og Skjee	0,9		32		8				Knutepunktutvikling
9	Vear, Melsomvik og Solnes.	0,9		21		8		5		
TØNSBERG										
20	Sem	2,4		10		8				
21	Travbanen til Vear	1,6		10		8				
22	Råel og Husvik	1,7	4	14	7,1	6	-16,7			
23	Tolvsrød, Vallø, Gårdbo	2,2		15		7		5	5	Sykkelparkering
24	Ringshaug, Skallevoid, Tverved	1,4	6	19		7				
25	Sandeåsen, Presterødåsen	1,4		17		7	-28,6		8	
26	Elk	2,6		10		5			15	
30	Tønsberg sentrum	2,5		5		3		10	5	Knutepunktutvikling

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgn.

TØI-rapport 735/2004

Tiltakspakkens hovedvekt har vært infrastrukturiltak med opprusting av holdeplasser og knutepunkts-/terminalopprusting.



I tillegg er det gjennomført oppstramming av rutestrukturen på deler av Nøtterøy for å gi befolkningstunge områder et bedre tilbud. Dette har gått på bekostning av tilbudet i områder med svakt passasjergrunnlag. Disse sonene har totalt sett en nedgang i antallet busser pr. døgn, men for majoriteten av trafikantene i disse sonene vil oppryddingen i rutestrukturen føre til at de på tross av færre busser pr. døgn i realiteten ikke registrerer noen endring i frekvensen. I tillegg har de fått kortere reisetid til Tønsberg sentrum.

Takstene har vært endret to ganger i forsøksperioden. Første gang 1. januar 1998 med 3,85 prosent og andre gang 1. januar 1999 med 10 prosent. Takstendringene har variert noe mellom de ulike sonene.

### 3.4 Organisering og finansiering

Sekretariat for tiltakspakken har vært lagt til fylkeskommunen. Pakken har vært ledet av en styringsgruppe med representanter for hver av aktørene i prosjektet: Tønsberg kommune, Stokke kommune, Nøtterøy kommune, Transportbedriftenes Landsforening, Jernbaneverket Region Sør, Statens vegvesen Vestfold, Vestfold fylkeskommune.

Gjennom samarbeidsavtaler har aktørene forpliktet seg til å bidra til prioritering og gjennomføring av tiltakene i Tiltakspakke Tønsberg. I tillegg er det utarbeidet en økonomisk avtale som forplikter Statens vegvesen Vestfold og Vestfold fylkeskommune til å bidra med halvparten av "egenandelen" hver.

Det er etablert arbeidsgrupper med ansvar for ett eller flere enkelttiltak.

Tiltakspakken i Tønsbergområdet har hatt en kostnadsramme på 10, 5 mill. kroner, hvorav 5 mill. kroner er tilskudd fra Samferdselsdepartementet.

### 3.5 Gjennomførte undersøkelser

Tabell 3.2 viser tidspunkt, utvalg og svarprosent for brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene i Tønsbergområdet.

Tabell 3.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Tønsbergområdet. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	14.10.97	630	58	2.3.99	449	-
RVU m/panel	16.-28.9.97	1 522	46	11.-23.3.99 og 6.3.-2.4.00	710	60

TØI-rapport 735/2004

Reisevaneundersøkelsen ble i førsituasjonen gjennomført i september 1997, mens etterundersøkelsen ble gjennomført i mars 1 1/2 år etter, dvs. i 1999. Den første etterundersøkelsen viste seg å være foretatt på feil ukedag for en stor del av respondentene. Nye etterundersøkelser ble derfor gjennomført ett år etter, det vil si i mars/april 2000.

#### 3.5.1 Reisevaneundersøkelser

Tabell 3.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget i førsituasjonen. Utvalget er et panelutvalg, og består dermed av de samme personene i før- og etterundersøkelsen.

Andelen menn og kvinner er henholdsvis 43 og 57 prosent, som er færre menn og flere kvinner enn gjennomsnittet for alle tiltakspakkenes reisevaneundersøkelser. Det er færre mellom 26 og 44 år og flere over 67 år i utvalget for Tønsbergområdet enn gjennomsnittet for alle tiltakspakkene. Dette gjenspeiler seg i at det er noen færre yrkesaktive og noen flere pensjonister enn tiltakspakkenes gjennomsnitt.

Oppsummert har utvalget endret seg på følgende måte fra før - til etterundersøkelsen:

- Langt færre ungdommer under 18 år. Økning i aldersgruppene 26-45 år og spesielt 45-66 år
- Flere yrkesaktive og færre skoleungdommer
- Andel m/førerkort økt fra 47 til 53 prosent, og flere med bil i husstanden, noe som har sammenheng med endret aldersfordeling
- Likevel liten endring i andelen som kunne ha brukt bil på reisen (fra 27 til 30 prosent)

Tabell 3.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Tønsbergområdet, sammenlignet med gjennomsnittet for alle innbyggerne i tiltakspakkeområdene. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Tønsberg-området (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>		
Menn	43	46
Kvinner	57	54
<i>Alder</i>		
Under 18	5	4
18-25	9	10
26-45	37	42
46-66	31	31
Over 67	18	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	58	62
Hjemmearbeidende	6	6
Skole/stud./mil.	10	11
Pensjonist	21	16
Arbeidsledig/trygdet	5	5
Annet/ubesvart	0	0
<i>Tilgang til bil</i>		
Andel m/førerkort	80	84
Har alltid tilgang til bil ved behov*	82	81
N	1 522	10 310

\* Andel kun blant de som har førerkort og som har bil i husholdningen. N Tønsberg: 643, N totalt gj.snitt: 7971

TØI-rapport 735/2004

### 3.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 3.4 gir en oversikt over sentrale bakgrunnskjenetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene, både før- og etterundersøkelsen. I brukerundersøkelsene i Tønsbergområdet er andelen menn og kvinner hhv 34 og 66 prosent i førundersøkelsen og 36 og 64 prosent i etterundersøkelsen.

Utvalget i førundersøkelsen består av nesten 60 prosent unge under 26 år. I etterundersøkelsen er det langt færre unge i samme aldersgruppe, bare 38 prosent. Forskjellene i aldersfordelingen gjenspeiler seg også i fordelingen på hovedbeskjeftigelse, med mange

skoleelever/studenter i førundersøkelsen, og tilsvarende mange yrkesaktive i etterundersøkelsen. Dette påvirker også andelen med førerkort og biltilgang blant de med bil i husholdningen og førerkort, som er høyere i etter- enn i førundersøkelsen.

Tabell 3.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Tønsbergområdet, sammenlignet med gjennomsnittet for alle tiltakspakker Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	34	36	35
Kvinner	66	64	65
N	631	449	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	28	12	19
18-25	29	26	28
26-45	18	26	27
45-66	16	26	20
Over 67	10	10	6
N	612	444	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	33	47	43
Hjemmearb.	5	5	3
Skole/stud./mil.	48	48	44
Pensjonist	9	11	6
Arb.ledig/trygdet	3	4	4
Annet/ubesvart	2	0	1
N	617	447	25 425
Andel m/førerkort	47	53	53
N	630	449	21 066
Kunne brukt bil på reisen**	35	44	37
N	214	189	8422

\*Gjennomsnitt alle tiltakspakker gjelder alle brukerundersøkelser før og etter, tiltakspakkene 1996-2000.\*\* Andel kun blant de som har førerkort for bil og bil i husholdningen.

TØI-rapport 735/2004

### 3.5.3 Passasjertall før og etter

I tiltaksperioden 1996-1998, var det en svak økning i passasjertallet, fra 2 027 000 til 2 048 000 passasjerer. Dette utgjør en passasjerøkning på bare 1 prosent.

## 3.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Vestfold fylkeskommune konstaterer at arbeidet med tiltakspakken generelt har bidratt til økt fokus på kollektivtransport i Tønsbergområdet i perioden. Det er gjort betydelige løft både på infrastruktur og informasjon, noe de mener vil være til glede for publikum i mange år framover.

- Den formelle organiseringen av ansvar for de forskjellige sidene ved kollektivtransporten er komplisert. Arbeidet har synliggjort hvor avhengige kommunene, Statens vegvesen, fylkeskommunene og transportørene er av at andre aktører er med på laget når tiltak skal gjennomføres.
- Det har vært betydelige ringvirkninger av prosjektet.
- Prosjektet har, på grunn av sin organisering, skapt nye arenaer for samarbeid mellom de ulike aktørene som på hver sin måte har virkemidler som påvirker utviklingen av kollektivtrafikken.

- Passasjertall viser jevn vekst våren 1998, men fikk en drastisk knekk i forbindelse med streik i rutebilnæringen i mai/juni 1998. På tross av redusert rutetilbud fra august 1998 fortsatte veksten, men mindre enn ønsket. Brukerundersøkelsene viser også en liten økning i daglige reisende.

### 3.7 Resultater

Vi skal kort presentere noen analyser av data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene som viser hvilke effekter tiltakspakken i Tønsbergområdet har hatt.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikanter oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikanter tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

#### 3.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brukerundersøkelsene gir opplysninger om endringer i bruken av kollektivtransport blant kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter tiltakene. 70 prosent av passasjerene i etterundersøkelsen har ikke endret sin bruk av kollektivtransport i perioden (tabell 3.5). 15 prosent oppgir at de reiser oftere, og 15 prosent oppgir at de reiser sjeldnere. Totalt sett kan dette tyde på at kollektivbruken er uendret fra før- til ettersituasjonen.

Tabell 3.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss?  
Brukerundersøkelse i Tønsbergområdet (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	15
Ja, jeg reiser sjeldnere	15
Nei, ingen endring/ubesvart	70
Sum	100
Antall	449

TØI-rapport 735/2004

#### 3.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelvalg

Reisevaneundersøkelsen med panelutvalg gir svar på om den totale transportmiddelfordelingen i befolkningen er endret etter at tiltakene var gjennomført. I Tønsbergområdet ble etterundersøkelsen (RVU) gjennomført i mars 2000, dvs. 2 og et halvt år etter førundersøkelsen, som ble gjennomført i september 1997.

Tabell 3.6 viser at det har vært en signifikant nedgang i reiseomfanget. Ser vi kun på de som reiser på intervjudagen både i før og ettersituasjonen finner vi ingen signifikant endring i reiseomfanget. Kollektivandelen i Tønsbergområdet har holdt seg på samme nivået hele perioden. Det er en signifikant økning i gangturer og en tilsvarende signifikant

nedgang i sykkelturer. Dette kan skyldes tidspunktet for undersøkelsen. Det er rimelig å anta at folk sykler mer tidlig på høsten enn sent på vinteren.<sup>7</sup>

Tabell 3.6: Transportmiddelfordeling i Tønsbergområdet før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Tønsbergområdet	
	Før	Etter
Gange	5	9*
Sykkel	10	5*
Bilfører	66	70
Bilpassasjer	11	9
Kollektivt	7	7
Annet	1	0
SUM	100	100
Antall reiser	1953	1777
Reiser pr. person	2,76	2,50*

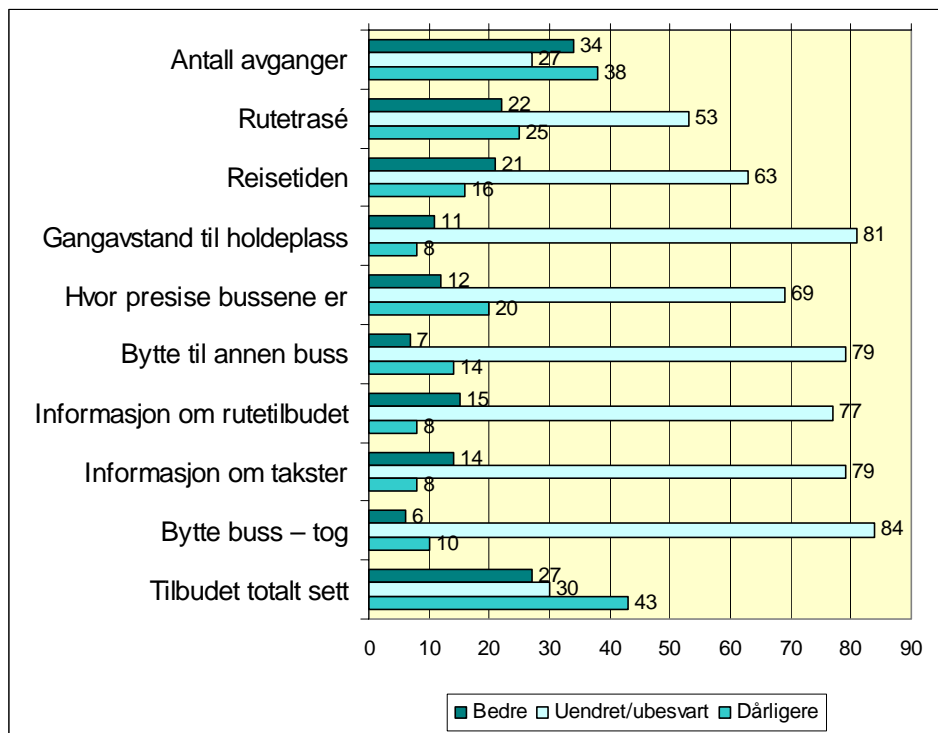
\*Signifikant forskjell på 5 % nivå  
TØI-rapport 735/2004

### 3.7.3 Kollektivtrafikanternes vurderinger av tiltakene

Resultater fra brukerundersøkelsen tyder på at tiltakspakken i Tønsbergområdet ikke har gjort særlig inntrykk på kollektivbrukerne (figur 3.1). Mellom 60 og 80 prosent av passasjerene mener at de fleste sidene ved tilbudet er uendret. Unntakene er vurderingene av frekvens og rutetrasé. 34 prosent mener at det har skjedd en forbedring med hensyn til frekvens og 22 prosent mener traséene er blitt bedre etter tilbudsendingene. Det er imidlertid flere som mener disse to tilbudssidene er blitt verre. Det er med andre ord ingen sider ved tilbudet som peker seg ut som klart bedre eller dårligere. Det er trafikanter som i første rekke har fått en frekvensøkning som er blitt mer fornøyde.

På spørsmål om tilbudet *totalt sett* var blitt bedre, dårligere eller uendret etter ruteomleggingen, svarer bare 27 prosent at tilbudet er blitt bedre, mens 43 prosent mener det er blitt dårligere. Årsaken til den store misnøyen blant kollektivtrafikanterne i Tønsbergområdet kan være at det ble foretatt rutekutt og ulike justeringer i det nye tilbudet, som medførte at tilbudet ble dårligere igjen.

<sup>7</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen avsnitt 1.7.3



TØI-rapport 735/2004

Figur 3.1: Kollektivtrafikanternes vurderinger av endringene. Brukerundersøkelse i Tønsbergområdet. Vurdering blant de som oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Prosent

### 3.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 3.7 viser endringer befolkningens holdninger til kollektivtransporten etter tiltaksperioden. Tønsbergområdet har opplevd en negativ holdningsendring, men det er spesielt oppfatningene av hvor ofte bussene går, dvs. frekvensen, man er mer misfornøyd med. Det er også færre som sier seg enige i at bussene er punktlig i ettersituasjonen enn i førsituasjonen. I tillegg er det også tydelig at flere synes det er lengre vei til bussholdeplassen og mener at det er vanskeligere å få sitteplass.

Tabell 3.7: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Tønsberg. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	51	48
Det er komfortabelt å reise med buss	61	62
Det er billig å reise med buss	28	25
Bussene er miljøvennlige	58	53*
Det er kort veg til bussholdeplassen	87	79**
Bussene går ofte	56	42**
Bussene er punktlig	62	53**
Det er lett å få sitteplass på bussen	75	69**

Forts.

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	82	78*
Holdeplassene er tiltalende	48	45
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	40	36*
Det er enkelt å betale på bussen	88	83**
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	86	80**
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	84	77**
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	42	41
Sjåførene yter god service	63	57**
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	32	28*
Bussene er tiltalende utvendig	66	62*
Bussene er tiltalende innvendig	59	53**
N	710	710

Grå felt = signifikante endringer \*Signifikant på 1% nivå \*\* Signifikant på 5% nivå. De største endringene er uthevet

TØI-rapport 735/2004

### 3.8 TØIs konklusjon

Passasjerveksten i Tønsbergområdet har kun hatt en svak økning i perioden. Effekten av tiltakspakken ble dempet på grunn av relativt store takstøkninger. TØIs analyser viser at passasjerveksten ville vært på 9 prosent dersom takstøkninger ikke var blitt gjennomført i perioden.

Det har vært en nedgang i det totale reiseomfanget i området. Kollektivandelen har holdt seg på samme nivå.

Tiltakspakkens hovedvekt har vært infrastrukturtiltak med opprusting av holdeplasser og knutepunkts/terminalopprusting, noe som ikke kan forventes å gi store utslag på passasjerstatistikken på kort sikt.

Det ble gjennomført en oppstramming av rutestrukturen på deler av Nøtterøy for å gi befolkningstunge områder et bedre tilbud. Dette har gått på bekostning av tilbudet i områder med svakt passasjergrunnlag, som totalt sett fikk en nedgang i antallet busser pr. døgn. For majoriteten av trafikantene i disse sonene har oppryddingen i rutestrukturen ført til at frekvensen ble opprettholdt i til at de har fått kortere reisetid til Tønsberg sentrum. Likevel medførte endringene mye negativ omtale i media, noe som nok har påvirket holdningene til kollektivtilbudet både blant passasjerene og innbyggerne. En stor andel av busspassasjerene mener tilbudet er blitt dårligere. Befolkningens holdninger til kollektivtransporten har hatt en negativ utvikling.

Tønsbergpakken ble gjennomført i en relativt turbulent periode hvor nye tiltak ble stoppet etter en kort periode, noe som selvsagt også påvirket holdningene i en negativ retning.

Den mest positive effekten av tiltakspakken er at den har skapt nye samarbeidsformer, på tvers av ansvarsområder.

### **3.9 Kilder**

Vestfold fylkeskommune 2000. *Tiltakspakke Tønsberg. Videre satsing på utvikling av ressurs- og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet. Sluttrapport, november 2000.* Vestfold fylkeskommune.



## 4 Ny Giv fase 2 i Drammensregionen

### 4.1 Studieområde

Fire kommuner inngår i tiltakspakken for Drammensregionen; Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker. Totalt har tiltaksområdet i overkant av 110.000 innbyggere.

Det er stor innpendling til Oslo og Akershus fra regionen. Regionen, og særlig Drammen, har svært mye gjennomgangstrafikk til og fra Sørlandet og Vestlandet.

### 4.2 Bakgrunn

Tiltakspakken er preget av at det allerede er gjennomført et 3-årig prosjekt (Ny Giv fase 1) og at tiltakspakken er en videreføring i fase 2. Målsettingen i prosjektet har vært å fortsette samarbeidet om konkrete tiltak for kollektivtrafikken i Drammensregionen. I Ny Giv fase 1 (1992-1996) var målsettingen å nå en passasjervekst på 30 prosent. I fase 1 økte passasjertallet med hele 18 prosent, men målet ble ikke nådd. Derfor ble målsettingen om 30 prosent økning i passasjertallet i forhold til 1992 videreført i Ny Giv fase 2.

### 4.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakspakken inneholder flere enkelttiltak fordelt på fire tiltaksområder:

- Produktutvikling
  - Samordning tog-, buss- og taxitilbud på strekningen Lier-Kongsberg
  - Endring av pendel Åskollen – Åssiden
  - Utvidelse av servicebusstilbudet
  - Ekspressbuss Tranby – Drammen
- Markedsføring og informasjon
- Framkommelighet
- Holdeplasser

#### 4.3.1 Produktutvikling

Dette tiltaket består av flere delprosjekter for å utvikle og forbedre kollektivtilbudet i Drammensregionen:

- **Transport 98/99: Samordning tog-, buss- og taxitilbud på strekningen Lier-Kongsberg**

I forbindelse med et forbedret lokaltogtilbud mellom Kongsberg og Gardermoen ble det gjennomført omfattende endringer i bussrutesystemet langs jernbanen. Dette gjelder strekningene Drammen – Hokksund – Kongsberg og Drammen – Hokksund – Hønefoss, i tillegg til enkelte lokale strekninger, spesielt i Øvre Eiker. Det ble tilrettelagt for effektiv korrespondanse mellom buss- og togruter i alle retninger på Hokksund stasjon. Rutebusser kommer til stasjonen 5 minutter før togene og kjører 5 minutter etter togankomst.

- Rutene ble justert i september 1999 og ved årsskiftet 2000 på grunn av forsinkelser og etterfølgende manglende korrespondanse på Hokksund.
- Som en del av ruteopplegget ble det opprettet bestillingsruter på strekninger der lokalbussene ble lagt ned. I tillegg ble det igangsatt tilbringerordning til togene til/fra Gardermoen som går utenom driftstiden for bussene.
- **Endring av pendel Åskollen – Åssiden**  
Endringen besto av traséendringer i begge ender av pendelen. Samme trasé hver gang og stive rutetider var de viktigste elementene i omleggingen. I forbindelse med omlegging skulle det etableres ny snuplass og sjåførtoaletter. Avklaring i forbindelse med dette tok tid og ble ikke ferdig innen prosjektperioden.
- **Utvidelse av servicebusstilbudet**  
Servicebussen Buster ble igangsatt i august 1996 og en videre satsing på Buster som et velferdsgode vurderes som viktig. I Ny Giv fase 2 ble tilbudet utvidet til et område med mange eldre beboere, og det ble distribuert informasjonsbrosjyrer til innbyggere som bor langs servicebussens trasé.
- **Ekspressbuss Tranby – Drammen**  
I tillegg til de produktutviklingstiltakene som var planlagt i opprinnelig tiltakspakke ble det igangsatt en ekspressbussrute Tranby – Drammen/Åssiden.

#### 4.3.2 Markedsføring og informasjon

Prosjektet omfatter flere markedsførings- og informasjonstiltak:

- **Utgivelser av felles rutehefter**  
Første felles rutebok for alle tog- og busstilbud i Drammensregionen ble utgitt i 1994, finansiert av Ny Giv fase 1. I Ny Giv fase 2 er det utgitt seks felles rutebøker.
- **Markedsføring av ruteutvidelser**
  - Ekstra markedsføringskampanje av foreløpige ruter som følge av utsettelse av åpningen av Romeriksporten
  - Markedsføring av timetilbud – Lierbyen – Tranby – Oslo
  - Elvefesten 98, subsidierte billetter til besøkende
  - Markedsføring av ”Transport 98/99”

#### 4.3.3 Framkommelighet

Tiltaket omfatter prioritering av busstrafikk i viktige vegkryss og på viktige traséer. Det var ikke klarlagt på forhånd hvilke framkommelighetstiltak som skulle gjennomføres. Kravet om igangsetting innen to år var en knapp frist, og det viste seg derfor nødvendig å få godkjent en utvidelse av gjennomføringsperioden til tre, senere til fire år.

Følgende tiltak ble gjennomført:

- Etablering av holdeplass på Bybrua - innebærer en vesentlig reduisering i reisetiden for to viktige bybussruter
- Endret kjøremønster på Bybrua for å redusere bussenes ventetid i et sentralt lyskryss
- Etablering av venstrevingsfelt på Vårvegen inn mot Rosenkrantzgaten - reduserer bussenes ventetid i et sentralt lyskryss
- Lyssignalprioritering Knoffsgt./Bj. Bjørnsonsgt

De to siste tiltakene ble etablert så sent at det ble gjennomført en ekstra brukerundersøkelse i 2001 for å se på effektene av framkommelighetstiltakene.

#### 4.3.4 Holdeplasser

I Ny Giv fase 1 ble det satsset ressurser på holdeplassterminaler ved viktige knutepunkter. I Ny Giv fase 2 ble fokus rettet mot opprusting og vedlikehold av eksisterende holdeplasser langs en demonstrasjonslinje (ca. 160 holdeplasser). Prosjektet er todelt:

- Opprustning - Reparasjon av ventehus/nye ventehus og fysisk utbedring av ventearealer
- Vedlikehold - Oppfølging av holdeplassinformasjon, rengjøring, snømåking og strøing

Behovet for vedlikehold var langt større enn forventet. Reklamefinansiering av holdeplasser ble drøftet underveis i prosjektet. Enkelte holdeplasser i Lier og i Drammen som ikke inngikk i holdeplassprosjektet er finansiert og driftet av reklame. Disse holder høyere standard enn andre holdeplasser.

#### 4.3.5 Oversikt over endringer i rutetilbudet fordelt på soner

Tabell 4.1 gir en oversikt over de vesentligste endringene kollektivtilbudet i de ulike sonene i Drammensregionen. De største endringene har skjedd i Øvre Eiker hvor et nytt rutesystem er innført. I de tre andre kommunene er det ikke foretatt endringer som gir utslag på frekvens, reisetid eller lengden på driftsdøgnet.

En demonstrasjonslinje som går gjennom alle kommunene har fått opprustet en del av leskurene langs linjen. Opprustingen er spredt utover hele linjestrekningen.

I hele området har det vært takstendringer i perioden. Første takstøkning skjedde 1. mars 1998, da takstene økte med 8 prosent i gjennomsnitt. I 1999 ble takstene økt med 10 prosent i gjennomsnitt. Neste takstøkning var på hele 20 prosent og kom 1. mars 2000.

Tabell 4.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene i Drammensregionen og kommunesentrene i 1997 (førsituasjonen) og endringene i dette fra 1997 til 2000

Nr	Navn	Frekvens Avganger pr. time *		Reisetid med buss		Andre endringer
		Før	Endring Prosent	Minutter Før	Endring Prosent	
	<b>Drammen</b>					
101-110	101 Drammen sentrum, 102 Gulsbogen, 103 Konnerud, 104 Danvik/Fjell, 105 Tangen, 106 Åskollen, 107 Strøvet, 108 Store Landfall Øvre/Underlia, 109 Assiden/Vinnes, 110 Skoger Lier	3,3*				Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon i sone 101, 108 og 109
301-305	301 Nøste/Brakerøya, 302 Lierstranda/Reistad, 303 Lierbyen, 304 Tranby/Lierskogen, 305 Sjøstad/Sylling	1,7*				Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon i sone 302,303 og 304
	<b>Nedre Eiker</b>					
201-207	201 Ytterkollen, 202 Mjøndalen, 203 Åsen, 204 Steinberg, 205 Solbergelva, 206 Krokstadelva, 207 Stenseth/Hovjordet	1,9*				Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon i sone 202, 204, 205 og 206
	<b>Øvre Eiker</b>					Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
208	Hokksund	3,4	52	5	0	Driftsdøgn utvidet Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
209	Vestfossen	1,2	25	17	18	Driftsdøgn utvidet Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
210	Darbu/Fiskum	1,1	-46	30	-17	Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
211	Ormåsen/Bråtabakken	0,7	50	20	-10	Driftsdøgn utvidet Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
212	Skotselv	0,7	100	20	0	Driftsdøgn utvidet Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
213	Knivedalen	0,7	55	12	-17	Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon
214	Horgen/Lerberg	0,7	-50	17	-12	Besillingsrute innført i stedet for fast rute Opprusting av leskur og holdeplassinformasjon

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnnet.  
TØI-rapport 735/2004

## 4.4 Organisering og finansiering

Prosjektet har vært et samarbeidsprosjekt hvor 11 aktører inngår: Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker kommuner, Statens vegvesen Buskerud, Jernbaneverket, NSB BA Kortdistanse, NSB Biltrafikk, Drammen og Omegn Busslinjer (DOB), Drammen Taxi BA og Buskerud fylkeskommune.

Det øverste organet i Ny Giv-prosjektet har vært styringsgruppen med representanter fra alle aktørene. Prosjektkoordinator har vært sekretær for styringsgruppen og har hatt ansvar for den daglige oppfølgingen av prosjektet.

Prosjektgruppen har hatt ansvar for den kontinuerlige driften av Ny Giv-prosjektet. Prosjektkoordinator har vært leder av/sekretær for prosjektgruppen. Videre har det vært arbeidsgrupper som har hatt ansvar for igangsetting og oppfølging av konkrete delprosjekter.

Tiltakspakken i Drammensregionen har hatt en kostnadsramme på 12 mill. kroner, hvorav 5 mill. kroner er tilskudd fra Samferdselsdepartementet.

## 4.5 Gjennomførte undersøkelser

Tabell 4.2 gir en oversikt over tidspunkt for, utvalgsstørrelse og svarprosent for undersøkelsene som er gjennomført. Det er gjennomført både bruker- og reisevaneundersøkel-

ser. Som tidligere nevnt ble det gjennomført en ekstra etterundersøkelse i januar 2001 for å belyse effekten av fremkommelighetstiltakene. Med mindre annet er angitt er det resultater fra den første etterundersøkelsen, fra februar 2000, vi henviser til.

Tabell 4.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Drammensregionen. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	24.4.98	1 810	-	22.2.00 23.01.01	1 519 1 077	- 24,1
RVU m/panel	16.3.-5.4.98	1 520	36	14.2.-2.4.00	704	63

TØI-rapport 735/2004

Brukerundersøkelsene er gjennomført på noe ulike årstider – førundersøkelsen i slutten av april og ”hoved”-etterundersøkelsen i februar. Reisevaneundersøkelsene er gjennomført i perioden februar/mars både i før- og ettersituasjonen.

#### 4.5.1 Reisevaneundersøkelser

Tabell 4.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget i førsituasjonen, sammenlignet med gjennomsnittet for alle RVU-er gjennomført innenfor tiltakspakkeordningen. Utvalget i reisevaneundersøkelsen blant befolkningen i Drammensregionen avviker ikke fra gjennomsnittet for alle pakkene.

Tabell 4.4: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Drammensregionen sammenlignet med gjennomsnittet blant innbyggerne i alle områder med tiltakspakker 1996-2000. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Drammens-regionen (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>		
Menn	45	46
Kvinner	55	54
<i>Alder</i>		
Under 18	4	4
18-25	10	10
26-45	40	42
46-66	31	31
Over 67	15	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	63	62
Hjemmearbeidende	5	6
Skole/stud./mil.	9	11
Pensjonist	18	16
Arbeidsledig/trygdet	6	5
Annet/ubesvart	0	0
<i>Tilgang til bil</i>		
Andel m/førerkort	86	84
Har alltid bil tilgjengelig ved behov*	85	81
N	1500	10 310

\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen. N: 1181

TØI-rapport 735/2004

### 4.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 4.4 gir en oversikt over sentrale bakgrunnskjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene, før og etter. Fordelingen mellom kvinner og menn i utvalgene er omtrent den samme før og etter. Det er henholdsvis 38/35 prosent menn og 62/65 prosent kvinner.

Når det gjelder aldersfordelingen er den også nokså lik, det er bare noen få prosentpoeng færre unge, særlig i alderen 13-18 år og 18-25 år, og noen flere i aldersgruppen 45-66 år og over 67 år. Dermed er det også litt flere yrkesaktive i etterundersøkelsen. Men forskjellene er som sagt meget små.

Tabell 4.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Drammensregionen. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	38	35	35
Kvinner	62	65	65
N	1502	1298	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	12	10	19
18-25	24	21	28
26-45	31	29	27
45-66	27	30	20
Over 67	7	10	6
N	1464	1279	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	55	59	43
Hjemmearb.	3	2	3
Skole/stud./mil.	30	26	44
Pensjonist	7	9	6
Arb.ledig/trygdet	3	3	4
Annet/ubesvart	1	1	1
N	1482	1298	25 425
Andel m/førerkort	52	54	53
N	1502	1298	21 066
Kunne brukt bil på reisen*	47	-	37
N	598	-	8422

\*Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000, gjelder alle brukerundersøkelser, før og etter \*\*Andel kun blant de med førerkort og bil i husholdningen.

TØI-rapport 735/2004

### 4.5.3 Passasjertall før og etter

Passasjerstatistikken viser en svak økning på 2 prosent i tiltaksperioden (1998-2000), fra 6.617.000 til 6.734.000 passasjerer.

## 4.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Buskerud fylkeskommune har oppsummert de viktigste erfaringene fra tiltakspakken.

Trafikkstatistikken viser positiv passasjerutvikling på de nye linjene i og gjennom Øvre Eiker. Rutetidene viste seg å være for stramme og ble senere justert. Etter prosjektperiodens utløp (august 2000) ble de nye lokalrutene i Øvre Eiker og regionrutene i hovedsak opprettholdt, men med enkelte justeringer. Bestillingsrutene er opprettholdt, mens bestillingsdrosje til Gardermotogene var lite vellykket og ble avvirket.

Avklaringen av etablering av infrastruktur i tettbygde strøk var problematisk og tok tid. Dette har ført til forsinkelser av disse prosjektene.

Hovedkonklusjoner fra evalueringen av før- og etterundersøkelsene blant passasjerene og innbyggerne i Ny Giv-regionen er:

- Helhetlige satsinger på rutetilbudet fører til flere reisende og mer fornøyde trafikanter, men det vil alltid være noen trafikanter som er misfornøyde med ruteomlegginger.
- Markedsføringskampanjer med konkrete og lokale budskap har best effekt – innbyggerne legger ikke merke til generelle holdningskampanjer.
- Det er usikkert om trafikantene har lagt merke til forbedringene i vedlikeholdet av holdeplassene.
- Det har vært en lang prosess å komme til enighet om tiltak for å øke bussenes framkommelighet. Trafikantenes oppfatning av bussenes framkommelighet ble evaluert først etter prosjektperiodens utløp – i første del av 2001.
- Antall kollektivreiser i Ny Giv-regionen har økt med 22 prosent fra 1992 til 1999. Målet om 30 prosent vekst i antall kollektivreiser er ikke oppnådd. Ny Giv-samarbeidet har imidlertid bidratt til en fortsatt positiv passasjerutvikling til tross for store takstøkninger i perioden.

## 4.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen av de viktigste resultatene som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikantene oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikantene tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 4.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Gjennom etterundersøkelsen blant brukerne får vi svar på hvor stor andel av kollektivtrafikantene som har økt eller redusert sin kollektivbruk etter at tiltakene ble gjennomført. I Drammensregionen er det svært mange, over 80 prosent, som ikke har endret sin bruk av buss eller som ikke har besvart spørsmålet (tabell 4.5). En tiendedel sier at de reiser oftere, men omtrent like mange sier at de reiser sjeldnere.

Sammensetningen av passasjergruppen med hensyn til kjønn, alder og biltilgang har endret seg svært lite mellom før- og etterundersøkelsen. Det er noen flere voksne og litt færre unge i etterundersøkelsen og det kan ha bidratt til å trekke ned andelen som reiser oftere.

Tabell 4.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse i Drammensregionen (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	10
Ja, jeg reiser sjeldnere	9
Nei, ingen endring/ubesvart	81
Sum	100
Antall	944

TØI-rapport 735/2004

#### 4.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelvalg

Tabell 4.6 viser at det ikke har vært noen signifikant endring i reiseomfanget. Det har vært små endringer i befolkningens transportmiddelbruk. Det er kun kollektivandelen som har hatt en liten signifikant økning.<sup>8</sup>

Tabell 4.6: Transportmiddelfordeling i Drammensregionen før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Drammensregionen	
	Før	Etter
Gange	7	9
Sykkel	1	1
Bilfører	71	68
Bilpassasjer	10	11
Kollektivt	9	11*
Annet	0	0
Antall reiser	1778	1716
Reiser per person	2,53	2,44

\*Signifikant forskjell på 5 % nivå

TØI-rapport 735/2004

#### 4.7.3 Kollektivtrafikanteres vurderinger av tiltakene

Flertallet av passasjerene i dette området mener at de ulike sidene kollektivtilbudet har forblitt uendret (figur 4.1). Andelen som har oppgitt dette svaret i vurderingen av de ulike sidene av tilbudet, varierer mellom 72 og 87 prosent.

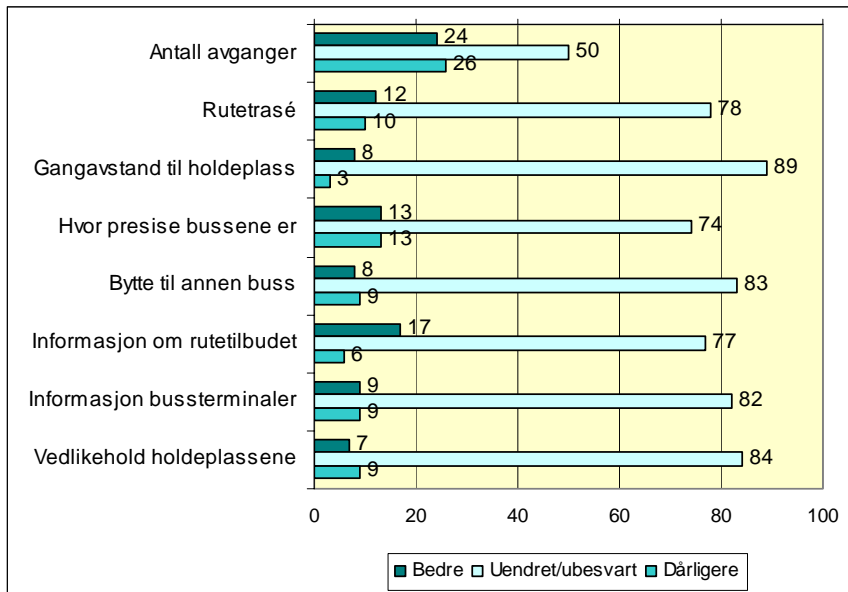
Det er særlig noen soner i Øvre Eiker som har hatt en stor økning i antall avganger, mens noen få andre soner har hatt mindre endringer. Ruteinformasjonen har blitt forbedret i store deler av Drammensregionen. Likevel er det bare en femtedel av passasjerene som mener at ruteinformasjonen er blitt bedre, og de fleste av disse kommer fra Øvre Eiker.

De mest fornøyde kollektivtrafikanterne finner vi i Øvre Eiker hvor de mest omfattende endringene har skjedd. Her er passasjerene mer fornøyde med avgangsfrekvensen og med informasjonstiltakene. Andre forhold som vurderes positivt er rutetrasé, bussenes avgangspresisjon og bytte mellom busser. Dette er nærmere beskrevet i den lokale oppsummeringen.

Drammensregionen hadde ikke med spørsmålet om tilfredshet med tilbudet totalt.

<sup>8</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen avsnitt 1.7.3





TØI-rapport 735/2004

Figur 4.1: Kollektivtrafikanteres vurdering av endringene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse i Drammensregionen. Prosent

Analysen av den ekstra etterundersøkelsen gjennomført i januar 2001 for å måle effekten av fremkommelighetstiltakene viste at det var få som hadde lagt merke til tiltakene – kun 10 prosent. Det er en tendens til at andelen som hadde lagt merke til endringen er høyere på busslinjene som er mest berørt av fremkommelighetstiltakene, men heller ikke blant disse var andelen spesielt høy (25 prosent)

#### 4.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 4.7 viser endringene i befolkningens holdninger til de ulike sidene ved kollektivtilbudet i området. Det har vært en ørliten negativ holdningsendring i hele regionen sett under ett, men totalbildet er at det ikke har skjedd noen endringer. Det er ingen endringer av betydning for noen av kvalitetsfaktorene, med unntak av en svak nedgang i andelen som mener at holdeplassene er tiltalende.

Tabell 4.6: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Drammensregionen. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	41	44
Det er komfortabelt å reise med buss	60	59
Det er billig å reise med buss	17	14
Bussene er miljøvennlige	43	45
Det er kort veg til bussholdeplassen	81	79
Bussene går ofte	50	52
Bussene er punktlige	60	61
Det er lett å få sitteplass på bussen	72	73
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	80	83
Holdeplassene er tiltalende	43	38*
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	43	44
Det er enkelt å betale på bussen	87	89
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	85	85
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	78	75
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	41	38
Sjåførene yter god service	61	61
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	33	35
Bussene er tiltalende utvendig	61	61
Bussene er tiltalende innvendig	50	48
N	704	704

Grå felt = signifikante endringer \*Signifikant på 5% nivå.

TØI-rapport 735/2004

## 4.8 TØIs konklusjon

I Drammensregionen, som i de andre tiltakspakkeområdene, er etterspørselsendringen blitt redusert av de mange takstøkningene i perioden. Korrigert for effekten av prisøkningen, ville passasjerveksten trolig vært på 7 prosent.

Det er ikke registrert noen endringer i reiseomfanget, men en liten signifikant økning i kollektivandelen.

Ny Giv fase 2 hadde begrenset effekt når hele tiltaksområdet sees under ett. Flertallet av kollektivtrafikanter mener tilbudet er uendret. Befolkningen i tiltaksområdet viser heller ingen endringer i sine holdninger til kollektivtransporten.

I Hokksund, kommunen der det i tråd med forsøksordningens intensjoner ble gjennomført en pakke av mer omfattende tiltak, er imidlertid passasjerene svært tilfreds med endringene av kollektivtilbudet.

Holdeplassprosjektet til Ny Giv var av begrenset verdi resultatmessig. Samtidig illustrerer dette prosjektet to viktige poenger når det gjelder denne typen forsøk og samarbeid på tvers av kommuner og etater. Dersom en skal kunne måle en effekt av tiltak er det mest hensiktsmessig å bruke mye ressurser i ett begrenset område fremfor å spre de tross alt nokså begrensede ressursene utover et stort område. Siden de nye holdeplassene ble spredt langs en lang strekning ble det umulig å oppnå noen målbar effekt. Samtidig er

holdeplassprosjektet et eksempel på hvordan samarbeid på tvers av kommunegrenser krever kompromissløsninger som ikke nødvendigvis gir et optimalt resultat. Siden Ny Giv-samarbeidet omfattet fire kommuner var det – naturlig nok – et ønske fra de kommunale aktørene at de fikk ”sin” del av midlene til holdeplasser.

## 4.9 Kilder

Buskerud fylkeskommune 2000. *Bedre tider for kollektivtrafikken? Ny Giv - en tiltakspakke for kollektivsatsing i Drammensregionen. Prosjektrapport del 1.* 13. September 2000.

Buskerud fylkeskommune 2000. *Bedre tider for kollektivtrafikken? Ny Giv - en tiltakspakke for kollektivsatsing i Drammensregionen. Prosjektrapport del 2.* 29. September 2000.

Buskerud fylkeskommune 2001. *Bedre tider for kollektivtrafikken? Ny Giv - en tiltakspakke for kollektivsatsing i Drammensregionen. Prosjektrapport del 3. Sluttrapport.* Mai 2001.

## 5 Tiltakspakken for Nedre Glomma

### 5.1 Studieområde

Nedre Glomma omfatter blant annet Fredrikstad og Sarpsborg. Disse to bykommunene har ca. 40.000 innbyggere, mens regionen har i overkant av 111.000 innbyggere. Dette utgjør 47 prosent av befolkningen i Østfold. Nedre Glomma er sterkt urbanisert med sammenhengende bebyggelse, særlig rundt de to bykjernene og mellom byene. I tillegg er det industri med mange arbeidsplasser på begge sider av Glomma mellom de to byene.

Kollektivtrafikken har i løpet av de siste 10-15 årene gått betydelig ned i regionen. Store markedsandeler er tapt til biltrafikken. Fra midten av 1980-tallet er kollektivtrafikkens markedsandeler halvert. Kollektivandelen er på 6 prosent som er en av de laveste av de norske storbyregionene.

### 5.2 Bakgrunn

Tiltakspakken – ”Tiltakspakke for Nedre Glomma-regionen” – har sitt plangrunnlag i Areal- og transportplan for Nedre Glomma som ble vedtatt av Fylkestinget i 1996. Målet er å øke antallet kollektivreiser fra ca. 50 per innbygger per år (1995) til om lag 70 per innbygger per år i år 2007. Både geografiske forhold og bosettingsmønsteret i området tilsier at forholdene ligger til rette for en økning i kollektivtrafikken. Planen framhever spesielt viktigheten av informasjon, tilgjengelighet, standard på holdeplasser, takst-/billetteringssystem og en bedre markedstilpassing av rutetilbudet.

### 5.3 Beskrivelse av tiltakene

Det er i perioden 1997 – 2000 gjennomført rundt 20 tiltak som helt eller delvis har inngått i tiltakspakken, fordelt på hovedområdene markedsføring/informasjon, holdeplasser, framkommelighet og produktutvikling. Prosjektet omfatter følgende tiltak:

- Markedsføring og informasjon
- Holdeplasser
- Framkommelighet
- Produktutvikling

#### 5.3.1 Markedsføring og informasjon

Prosjektet markedsføring og informasjon består av flere del-prosjekter:

- **Sykkelguide inkludert i busskart**  
I sammenheng med at Planseksjonen i Østfold fylkeskommune arbeidet med utgivelse av sykkelguide for hele fylket utarbeidet Samferdselsseksjonen et busskart for fylket som skulle legges ved denne.

- **Rutevise småfoldere**  
Rutevise tidstabeller har vist seg å være en hensiktsmessig måte å formidle informasjon til dagens bussbrukere, men er samtidig viktig for å nå nyinnflyttede med informasjon om busstilbudet. Prosjektet har blant annet omfattet informasjon om nye tilbud samt informasjon til husstandene i nye byggefelt. Det ble totalt gitt ut 5 rute-foldere.
- **Ruteinformasjon på tekst-TV**  
Prosjektet var i utgangspunktet ment å omfatte visning av enkelte ruter på tekst-TV, for eksempel nattbusser og ekspressruter mellom byene i regionen. I tillegg skulle det benyttes en side for markedsføring av spesielle tilbud. Erfaringer fra prøveprosjektet var at det tok for lang tid å finne de riktige rutene på tekst-TV samt at kostnadene ville være betydelige. Prosjektet har derfor ikke kommet til utførelse utover de tester som er foretatt gjennom samarbeidet med TV Østfold.
- **Ruteinformasjon på diskett og Internett**  
Sammen med utsendelsen av regionvise rutehefter i august 1997, fikk alle husstandene i fylket tilbud om bussruter på diskett, "Click & Go", høsten 1997. Som en forlengelse av forsøksprosjektet "Click & Go" ble en internettside opprettet høsten 1998.
- **Telefonisk ruteinformasjon**  
Østfold fylkeskommune har tidligere fått midler gjennom forsøksordningen for å utrede bruk av telefonisk ruteinformasjon. 1. juli 1997 åpnet ruteopplysningstjenesten for kollektivtrafikk i Østfold. Det ble bevilget midler til drift av tjenesten i en prøveperiode på ett år. Etter justering, blant annet på åpningstidene, fortsatte driften etter prøveperioden. 177-nummeret ble innført fra 1. november 1998.
- **Forenklet rabattsystem**  
Det er foretatt en gjennomgang av rabattordningene med det mål å forenkle ordningene. Dette var også ett viktig ledd i forbindelse med innføring av elektronisk billettering (våren 2000). Sammen med ruteheftene for 1997/98 ble det vedlagt en liten folder som informerte om rabattmulighetene.

### 5.3.2 Holdeplasser

Holdeplassprosjektet består av flere tiltak:

- **Opprusting av holdeplasser langs Rv 109 og Rv 111 mellom Sarpsborg og Fredrikstad**  
Holdeplassene på begge sider av Glomma, mellom Sarpsborg og Fredrikstad, ble utbedret og nye leskur satt opp. Totalt 19 leskur er satt opp langs de to traséene. Fire av de nye leskurene er utstyrt med informasjonsmoduler.
- **Fellesstandard for holdeplassinformasjon**  
Informasjon på holdeplassene har ikke vært tilfredsstillende. En gruppe bestående av ruteselskapene og fylkeskommunen har blitt enige om en felles standard som omfatter logo, rutetider og kart. Priser ble hentet inn, men prosjektet kom i denne omgang ikke til videre utførelse. Det er imidlertid lagt et grunnlag for å jobbe videre med en felles informasjonsmal for fylket på et senere tidspunkt.
- **Opprusting av knutepunktsholdeplasser**  
Knutepunktsholdeplasser skal markeres med større leskur, mer informasjon, sykkel-parkering og belysning. Det ble valgt en løsning med to leskur på holdeplassene med sykkelstativ for 6 sykler mellom disse. Det ble ikke gjennomført ytterligere investeringer på disse holdeplassene med hensyn til informasjon og belysning.

- **Etablering av vedlikeholdsrutiner**  
Man ønsket å engasjere private aktører for å ivareta vedlikeholdet for en periode. Erfaringene fra prosjektet skulle danne et grunnlag for å vurdere hvordan vedlikeholdet bør ivaretas framover. Prosjektet ble begrenset til å etablere rutiner for vedlikehold av et utvalg av holdeplassene på riksvegene mellom Sarpsborg og Fredrikstad.
- **Navnsetting av holdeplasser**  
I forbindelse med opprusting av holdeplasser langs Rv 109 og Rv 111 ble prosjektet med navnsetting av holdeplasser igangsatt. Navneskilt ble bestilt og satt opp på alle le-skurene som ble omfattet av vedtaket.

### 5.3.3 Framkommelighet

To framkommelighetstiltak omfattes av dette prosjektet:

- **Forbindelsesvegen Fru Ingergate/Harbornveien i Fredrikstad**  
Målsettingen er å medvirke til mer effektiv kollektivtransport med et bedre og utvidet tilbud der bussene kan kjøre gjennom områder i stedet for å ha snuplasser i bolig-områder. Prosjektet omfatter bygging av 165 meter 1-felts veg fundamentert for busstrafikk. Vegen ble ferdig og anlegget tatt i bruk 1.12.98.
- **Forbindelsesveg Kalaveien/Fjellidal i Sarpsborg**  
Prosjektet omfatter forsterking av ca. 300 meter veg og bygging av ca. 200 meter gang- og sykkelveg. Målsettingen er også her å medvirke til mer effektiv kollektivtransport med et bedre og utvidet tilbud der bussene kan kjøre mellom boligfelt i stedet for å kjøre den samme vegen tilbake. Vegen ble ferdig i oktober 1998, og anlegget ble tatt i bruk fra ruteendringene i juni 1999.

### 5.3.4 Produktutvikling

- **Nytt rutetilbud i Sarpsborg**  
Rundt Sarpsborg er det i de senere år etablert to kjøpesentre som ikke har ruteforbindelse til Sarpsborg sentrum. Ny Grevlingrute som betjener disse sentra og boligområder som tidligere ikke hadde kollektivtilbud startet 5. januar 1998.
- **Fellesbillett buss/tog**  
Ved å samordne enkeltbillett for buss og tog var målsettingen å få til en smidigere løsning for brukerne. Det ble utformet en egen billett som er gyldig ved korrespondanse mellom buss til/fra jernbanestasjonene i Sarpsborg og Fredrikstad og tog mellom de to byene. Prosjektet ble igangsatt 1. februar 1999. Det har ikke lyktes å opprettholde tilbudene om felles månedskort eller enkeltbillett ved overgang til elektronisk billettering i 2000.
- **Månedskort på buss til ansatte i Fredrikstad sentrum**  
Med utgangspunkt i Fredrikstad som miljøby ville man tilby et utvalg ansatte i sentrum månedskort på buss i stedet for gratis parkering. Dette ble sett i sammenheng med parkeringspolitikken, der et mål er å omgjøre langtidsplasser til korttidsplasser. Det er også vurdert å redusere totalt antall parkeringsplasser på markplan til fordel for annen aktivitet. Til tross for gjentatt annonsering har det ikke lyktes å få tilslutning til prosjektet, som dermed ikke er gjennomført.

### 5.3.5 Oversikt over endringer i rutetilbudet fordelt på soner

Tabell 5.1 gir en oversikt over de mest vesentlige endringene kollektivtilbudet i de ulike sonene i Nedre Glomma. Tiltakspakken har i stor grad omfattet infrastruktur- og informasjonstiltak. Oppretting av Grevlingruten og justeringer av ruter i forbindelse med åpning av to forbindelsesveger har ikke gjort utslag på frekvens, driftsdøgn eller reisetider i noen av sonene i Nedre Glomma.

Det har vært flere takstendringer i perioden. I 1997 økte takstene med 2,3 prosent, i 1998 med 2,6 prosent, i 1999 med hele 16 prosent og i 2000 med 5 prosent.

Tabell 5.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene i Nedre Glomma og hhv Sarpsborg og Fredrikstad sentrum i 1997 (førstusituasjonen) og endringene i dette 1997 til 2000

Nr	Navn	Leskur		Holdeplassinformasjon		Andre endringer
		Andel Før	Endring Prosent-poeng	Andel Før	Endring Prosent-poeng	
1	Sarpsborg sentrum	13	4	16	12	Sykkelparkering
2	Skjeberg	7	1	11	1	
3	Thune	8	1	18	2	Sykkelparkering
4	Varteig	0	0	0	0	
5	Fredrikstad sentrum	19	3	54	4	Sykkelparkering
6	Rolføy	50	45	50	45	
7	Kråkerøy	0	0	0	0	
8	Onsøy	25	5	41	5	Sykkelparkering
9	Borge	20	11	41	14	Sykkelparkering

TØI-rapport 735/2004

## 5.4 Organisering og finansiering

Tiltakspakken har bestått av mange delprosjekter ledet av representanter fra fylkeskommunen, busselskapene og kommunene i regionen. Det ble i 1998 etablert prosjektgrupper som har hatt ansvar for arbeid med ett eller flere tiltak. Disse har rapportert til prosjektkoordinator som har vært samferdselsseksjonen i fylkeskommunen. Prosjektkoordinator har hatt ansvaret for å koordinere arbeidet i prosjektgruppene, foreta før- og etterevaluering av tiltakspakken og rapportere til Samferdselsdepartementet.

Tiltakspakken i Nedre Glomma har hatt en kostnadsramme på 5 mill. kroner, hvorav 2,5 mill. kroner er tilskudd fra Samferdselsdepartementet.

## 5.5 Gjennomførte undersøkelser

Tabell 5.2 gir en oversikt over tidspunkt, utvalgsstørrelse og svarprosent for undersøkelsene som er gjennomført. Det er gjennomført både bruker- og reisevaneundersøkelser. Alle undersøkelsene er gjennomført i januar, førundersøkelsene i 1998 og etterundersøkelsene i 2000.

Tabell 5.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Nedre Glomma. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	17.-19.2.98	1 012	38	Februar 00	1 365	46
RVU m/panel	09.-22.2.98	1 311	39	31.1.-28.2.00	703	67

TØI-rapport 735/2004

### 5.5.1 Reisevaneundersøkelser

Tabell 5.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget i førsituasjonen. Utvalgets fordeling på de sentrale bakgrunnsvariablene er svært lik gjennomsnittsfordelingen for alle tiltakspakkene.

Tabell 5.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Tønsbergområdet sammenlignet med gjennomsnittet for alle innbyggerne i tiltakspakkeområdene 1996-2000. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Nedre Glomma (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>		
Menn	46	46
Kvinner	54	54
<i>Alder</i>		
Under 18	4	4
18-25	9	10
26-45	43	42
46-66	30	31
Over 67	15	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	63	62
Hjemmearbeidende	5	6
Skole/stud./mil.	9	11
Pensjonist	17	16
Arbeidsledig/trygdet	5	5
Annet/ubesvart	1	0
Andel m/førerkort	86	84
Har alltid tilgang til bil ved behov**	85	81
N	1311	10 310

\*Gjennomsnittet for alle tiltakspakker gjelder alle RVUer, både før- og etterundersøkelser \*\* Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen. N: 1031.

TØI-rapport 735/2004

### 5.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 5.4 gir en oversikt over sammensetningen av utvalgene i brukerundersøkelsene, før og etter tiltak. Kjønnfordelingen er omtrent som i andre brukerundersøkelser – ca. 40 prosent menn og ca. 60 prosent kvinner. Andelen unge under 18 år har økt fra 19 prosent i førundersøkelsen til 31 prosent i etterundersøkelsen. Samtidig er aldersgruppen 18-25 år redusert fra 34 til 25 prosent, og det er også noe færre eldre passasjerer (over 67 år) i etterundersøkelsen. Til tross for endringene i aldersfordeling, har det ikke skjedd noen endringer av betydning i andelen yrkesaktive eller andelen skoleelever/studenter. Dette skyldes trolig at flestparten i alderen 13 til 25 år går på skole eller studerer.



Tabell 5.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Nedre Glomma. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	38	39	35
Kvinner	62	61	65
N	904	1326	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	19	31	19
18-25	34	25	28
26-45	21	22	27
45-66	17	16	20
Over 67	10	6	6
N	894	1313	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	37	37	43
Hjemmearb.	3	3	3
Skole/stud./mil.	46	48	44
Pensjonist	9	6	6
Arb.ledig/trygdet	5	5	4
Annet/ubesvart	1	1	1
N	898	1321	25 425
Andel m/førerkort	38	40	53
N	891	1298	21 066
Kunne brukt bil på reisen*	29	-	37
N	268	-	8422

\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen

TØI-rapport 735/2004

### 5.5.3 Passasjertall før og etter

Vi har ikke passasjertall fra tiltakspakkeområdet Nedre Glomma fordi det ikke er fremskaffet tilfredsstillende passasjerstatistikk.

## 5.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Østfold fylkeskommune har oppsummert erfaringene fra tiltakspakken:

- Ruteopplysningstjenesten har hatt en betydelig økning i hele perioden, og åpnings-tidene er nå tilpasset et nivå som kostnadmessig kan opprettholdes i årene framover. Ruteopplysningen for Østfold (177) har etter hvert blitt ett kompetansesenter for kollektivtrafikk i Østfold, hvor all ruteinformasjon er samlet og distribueres videre til de ulike informasjonskanalene.
- Ruteinformasjon på Internett er et satsingsområde for fremtiden, og har blitt godt mottatt av brukerne.
- Opprusting av holdeplassene langs riksvegene mellom Sarpsborg og Fredrikstad har vært et betydelig prosjekt i tiltakspakken. Tagging og ruteknytning har dessverre bidratt til lite tiltalende holdeplasser på tross av betydelige investeringer i perioden.
- Framkommelighetsprosjektene er gjennomført som forutsatt, men har til dels hatt betydelige overskridelser i forhold til budsjettert kostnad. Tidsmessig har forbindelsesvegene gitt en besparelse på rundt 5 - 10 minutter i kjøretid, og kundene er fornøye.

- Innføring av elektroniske periode- og verdikort har medført betydelige endringer i rabattordningene- og har blant annet ført til en markant økning i kortbruk i forhold til tidligere.

Tiltakspakken har ikke ført til en betydelig økning i antall kollektivreiser i regionen. Målsettingen var at tiltakspakken skulle bidra til å nå målsettingen om 3 prosent passasjervekst. Det ikke ingen trafikkendring fra 1997 til 1998, men antall reiser økte med 3 prosent fra 1998 til 1999.<sup>9</sup>

Selv om det ikke ble oppnådd betydelige endringer i antall kollektivreiser i regionen, har mange av de tiltak som er gjennomført vært svært nyttige og vil komme trafikantene til gode i lang tid framover.

## 5.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikantene oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikantene tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 5.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brugerundersøkelser om bord på bussene gir svar på om passasjerene har endret sin bruk av buss etter tiltakene. I Nedre Glomma ble dette spørsmålet imidlertid ikke tatt med i undersøkelsen. Dermed er det bare reisevaneundersøkelsen som kan gi oss et svar på om kollektivbruken er endret.

### 5.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelvalg

I Nedre Glomma har det vært en signifikant økning i reiseomfanget, men ingen signifikante endringer i transportmiddelfordelingen (tabell. 5.5)<sup>10</sup>

Nedre Glomma har ikke tilfredsstillende passasjertall for denne perioden og heller ikke data i brukerundersøkelsene som kan gi svar på om kollektivbruken har endret seg. Vi forholder oss derfor til resultatene fra reisevaneundersøkelsene.

---

<sup>9</sup> TØI har imidlertid ikke fått tilgang til passasjerstatistikk for tiltakspakken i Nedre Glomma

<sup>10</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen avsnitt 1.7.3

Tabell 5.5: Transportmiddelfordeling i Nedre Glomma før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Nedre Glomma	
	Før	Etter
Gange	6	5
Sykkel	2	2
Bilfører	75	76
Bilpassasjer	9	11
Kollektivt	7	6
Annet	1	1
Sum	100	100
N = Antall reiser	1676	1828
Reiser pr. person	2,39	2,60*

\*Signifikant forskjell på 5 % nivå

TØI-rapport 735/2004

### 5.7.3 Kollektivtrafikanteres vurderinger av tiltakene

Svært mange i Nedre Glomma (59 prosent) har *ikke* vært klar over endringene som er gjennomført i kollektivsystemet og har dermed heller ikke svart på de spørsmålene hvor man skulle vurdere de ulike sidene/tiltakene. Men de som har oppfattet at det har skjedd endringer er stort sett tilfreds med endringene (figur 5.1).

61 prosent av passasjerene mener at frekvensen er blitt bedre. Antall avganger er ikke økt på de ordinære rutene, men det har kommet en ny bussrute som går i boligfelt gjennom en rekke av sonene i Nedre Glomma. Nesten 40 prosent av passasjerene som har deltatt i brukerundersøkelsen kommer fra denne nye ruten.

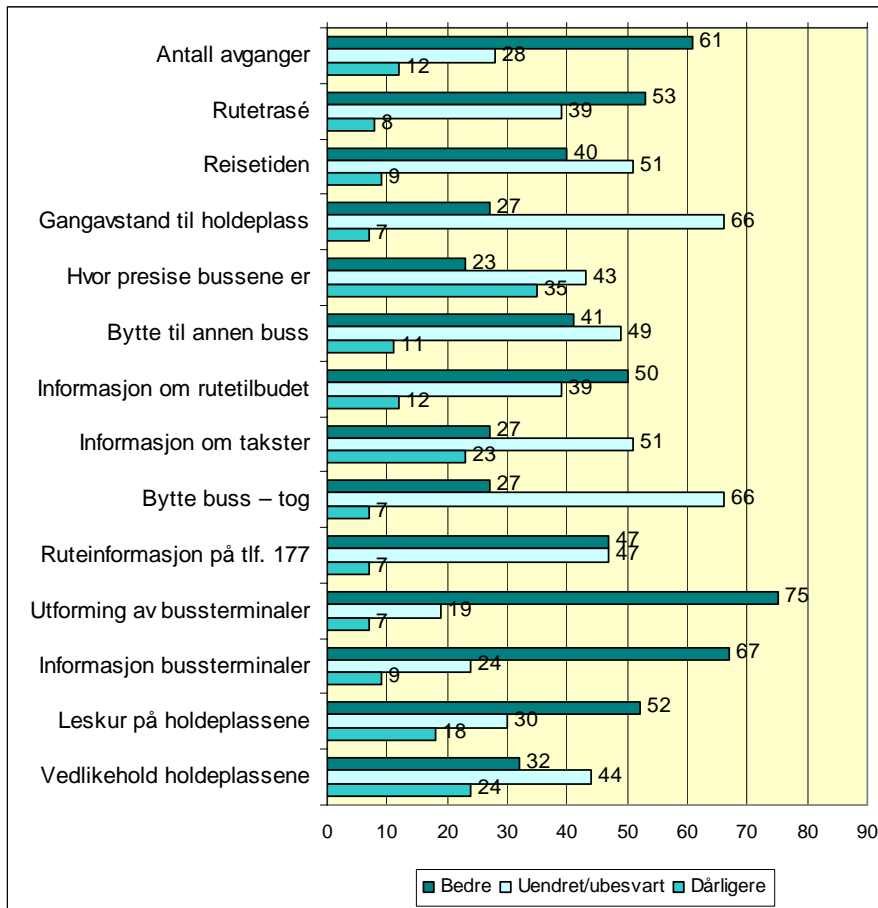
Over halvparten av passasjerene synes også at rutetraséene er forbedret. Dette har nok også sammenheng med det nye rutetilbudet i Sarpsborg. 40 prosent mener at reisetiden er blitt kortere. Disse tre forholdene; traséer, frekvens og reisetid henger nøye sammen.

Bussterminaler, informasjon på terminalene og ruteinformasjon er, ifølge passasjerene, blitt langt bedre. Så mange som 75 prosent mener at utformingen av bussterminaler er blitt bedre. 67 prosent mener at informasjonen på bussterminalene er blitt bedre, og ca. halvparten mener at ruteinformasjon på tlf 177 og informasjon om rutetilbudet er blitt bedre. Dette samsvarer med tiltakene som er gjort med disse sidene av tilbudet.

27 prosent mener at informasjonen om takstene er blitt bedre.

Det er gjennomført til dels betydelige forbedringer når det gjelder antall holdeplasser med leskur, samt vedlikeholdsrutiner for holdeplassene. Over halvparten av passasjerene mener det har skjedd en forbedring med hensyn til leskur på holdeplassene og 32 prosent mener vedlikeholdet er forbedret.

Brukerundersøkelsen for Nedre Glomma hadde ikke med spørsmål om tilfredshet med endringene totalt sett.



TØI-rapport 735/2004

Figur 5.1: Kollektivtrafikanternes vurdering av endringene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. N=520. Brukerundersøkelse i Nedre Glomma. Prosent

#### 5.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 5.6 viser endringer i befolkningens holdninger til ulike sider ved kollektivtilbudet.

Befolkningens holdning til de fleste sidene av kollektivtilbudet er uendret, med noen unntak. Fra før- til ettersituasjonen, er det en økning i andelen innbyggere som mener at det er lett å få sitteplass på bussen, som mener at bussene er godt merket og som mener at trafikkselskapene er flinke til å informere i media

Det er færre i ettersituasjonen enn i førsituasjonen som mener at holdeplassene er tiltalende.

Tabell 5.6: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Nedre Glomma. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	43	43
Det er komfortabelt å reise med buss	55	56
Det er billig å reise med buss	18	16
Bussene er miljøvennlige	43	43
Det er kort veg til bussholdeplassen	78	80
Bussene går ofte	50	49
Bussene er punktlige	61	58
Det er lett å få sitteplass på bussen	71	75*
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	81	83
Holdeplassene er tiltalende	38	34*
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	32	35
Det er enkelt å betale på bussen	86	87
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	82	86*
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	73	74
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	39	39
Sjåførene yter god service	63	60
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	31	38**
Bussene er tiltalende utvendig	54	55
Bussene er tiltalende innvendig	46	48
N	702	702

Grå felt = signifikante endringer. \*\*Signifikant på 1% nivå \*Signifikant på 5% nivå. Store endringer er uthevet

TØI-rapport 735/2004

## 5.8 TØIs konklusjon

På grunn av manglende passasjerstatistikk er det ikke mulig å si noe om hvordan tiltakene har påvirket passasjertallet. Det totale reiseomfanget har økt noe, men det er ingen endringer i transportmiddelfordelingen. Tiltakspakken har i stor grad omfattet infrastruktur- og informasjonstiltak, som ikke kan forventes å gi store utslag på passasjerstatistikken på kort sikt.

Oppretting av en ny linje og rutejusteringer har ikke gjort utslag på frekvens, driftsdøgn eller reisetider i noen av sonene i Nedre Glomma. Likevel er passasjerene tilfreds med endringene i både frekvens, reisetid og trasé. Dette tyder på at den nye linjen dekket et behov.

Satsingen på informasjonstiltak har ikke bare nådd passasjerene, men også befolkningen, som er mer tilfreds med trafikkselskapenes informasjon i media.

## **5.9 Kilder**

Østfold fylkeskommune 2001. *Tiltakspakke for Nedre Glomma. Sluttrapport.* Østfold fylkeskommune. Februar 2001.

Jørgensen, Tor 2000. *Grunnlag for målrettet kollektivsatsing i Nedre Glomma-regionen.* Høgskolen i Østfold, juni 2000.

## 6 Tiltakspakken i Larvik

### 6.1 Studieområde

Totalt hadde tiltaksområdet 39 600 innbyggere i 1997. Byen har en funksjon som knutepunkt, med Vestfoldbanen, regionale bussforbindelser, fylkesoverskridende bussruter og en internasjonal fergehavn med 1 million reisende pr. år.

Larvik er den byen i Vestfold som har lavest kollektivandel på arbeidsreiser med 5,8 prosent mot et gjennomsnitt for byområdene i fylket på 8,7 prosent.

### 6.2 Bakgrunn

Vestfold fylkeskommune ble tildelt tiltakspakke midler i 1997. Tiltakspakken er forankret i en rekke planer og dokumenter.

Stor befolkningstetthet gjør at det i Vestfold ligger godt til rette for en høy andel kollektivtrafikkreisende. Det er derfor fornuftig å forsøke å dempe trafikkveksten med å legge til rette for alternativ transport som buss, tog og sykkel. Tiltakspakke Larvik er et sett av tiltak som til sammen skal bidra til økt bruk av alternativ transport.

For å tilfredsstille det økende behovet for kundevennlige og effektive terminalfunksjoner, har det vært et ønske å utvikle en fellesterminal for buss, tog, båt og taxi med en integrert turistinformasjon og sykkel- og "park & ride"-parkering".

### 6.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakspakken omfatter følgende tiltak:

- Nytt rutekonsept i Larvik
- Planlegging og utvikling av fellesterminal for tog, buss, båt og taxi med sykkel-parkering og med integrert turistinformasjon
- Opprusting av holdeplasser på strekninger for nytt rutekonsept
- Sykkelterminaler i lokale knutepunkt samt utvikle "snarveier" for sykkel
- Ruteopplysning i fellesterminal, byterminal og lokale knutepunkt
- Informasjon og markedsføring

#### 6.3.1 Nytt rutekonsept i Larvik

Gjennom Transportplan for Larvik er det utviklet to forslag til nytt rutekonsept benevnt Konkurransalternativet og Tilgjengelighetsalternativet. Konkurransalternativets primære mål er å konkurrere med privatbilen gjennom tidseffektive rutetilbud med høy frekvens som lokaliseres der hvor befolkningsgrunnlaget og potensialet for trafikkvekst er størst. Tilgjengelighetsalternativet prioriterer god flatedekning, dvs. at flest mulig innbyggere i et område skal ha minst mulig gangavstand til rutetraséen.

Konkurransalternativet ble valgt fordi det vil gi høyere tilgjengelighet totalt sett enn i dagens situasjon og samtidig endre konkurranseforholdet mellom bil og buss i favør av bussen.

Det ble først valgt en endring av ruteoppbygget som senere måtte revurderes på grunn av omfattende kutt i ruteproduksjonen fra og med 1999. Det nyopprettede Vestfold Kollektivtrafikk AS (VKT) overtok ansvaret for rutetilbudet i Vestfold fra januar 1999. Dette året ble det også lagt ut ruter på anbud. Rutepakke 1 berører tiltakspakkeområdet.

Tiltaket "Nytt rutekonsept i Larvik" omfatter nå følgende ruteendringer som ble bakt inn i restproduksjonen i grenseområdene for anbudsområdet:

- Bedre frekvens Larvik – Sandefjord over Verningen
- Bedre frekvens Larvik - Stavern

### **6.3.2 Planlegging og utvikling av fellesterminal for tog, buss, båt og taxi med sykkelparkering og med integrert turistinformasjon**

Dette er et forprosjekt som skal være et beslutningsgrunnlag for å kunne gjennomføre tiltaket. Det ble gjennomført en markedsanalyse, utredet eiendomsforhold, drift og finansiering. Trafikklogistikk og planløsninger ble vurdert. Rapporten beskriver to alternative løsninger for en fellesterminal i Larvik.

I påvente av en fremtidig fellesterminal ble det besluttet å etablere et felles terminalområde for tog, buss og taxi. Deler av anlegget skal kunne benyttes i en endelig utbygging. Midlertidig løsning har tatt utgangspunkt i bruk av eksisterende stasjonsbygg for tog og eksisterende godshus for buss og taxi. Selve terminalområdet er definert som disse to byggene samt området mellom Storgata og jernbaneperrongene. Jernbaneverket har vært byggherre for prosjektet. Anlegget ble i hovedsak ferdig høsten 2000. pr. desember 2000 gjenstår plassering av leskur og montering av monitører for ruteopplysning.

### **6.3.3 Opprusting av holdeplasser på strekninger for nytt rutekonsept**

Dette tiltaket består av opprusting av holdeplasser langs riksveg 303 fra rundkjøringen ved Øya til Hem bruk. pr. november 2000 var 13 holdeplasser rustet opp. På disse 13 holdeplassene samt ved 5 holdeplasser på strekningen Bisjord – Tjøllingvollen (langs ny gang- og sykkelveg) er det satt opp til sammen 32 leskur.

### **6.3.4 Sykkelterminaler i lokale knutepunkt samt utvikle "snarveier" for sykkel**

Tiltaket består av bygging av sykkelveger langs riksveg 303 fra rundkjøringen ved Øya til Hem bru. Det viste seg i ettertid at det i området som ble valgt for hovedaktivitetene i Tiltakspakke Larvik var mindre aktuelt med snarveier for sykkel fordi kommunen allerede hadde bygget en snarvei i området.

Sykkelskur med plass til 10 sykler er satt opp ved holdeplassene ved Valbyveien og ved Klåstadkrysset.

### **6.3.5 Ruteopplysning i fellesterminal, byterminal og lokale knutepunkt**

Tiltaket består av ruteinformasjon via pekemonitører med lav brukerterskel. Når den interaktive muligheten ikke benyttes, vil monitoren vise et standardbilde med oversikt



over neste avganger på alle aktuelle ruter. Det er montert tre slike monitører i leskurene i byterminalområdet. De var i full drift fra august 2000.

### 6.3.6 Informasjon og markedsføring

Det er gjennomført følgende informasjonstiltak i forbindelse med ny sentrumsterminal:

- Oversiktsbilde over holdeplassene i sentrumsterminalen, for utdeling, til annonser, til rutefoldere og til plakater
- Informasjonstavle for utplassering på hjørnet Jergersborggt./Nansetgt.
- Flygeblad til åpning av sentrumsterminalen
- Annonser til åpning av sentrumsterminalen
- Pressekonferanse
- Rutefoldere til alle husstander ved innføring av vinterrutene i august

### 6.3.7 Oversikt over endringer i tilbudet fordelt på soner

Tabell 6.1 gir en oversikt over de viktigste endringene i kollektivtilbudet i de ulike sonene i Larviksområdet. Hovedvekten i prosjektet har vært infrastrukturtiltak på holdeplasser og knutepunkter og informasjonstiltak. Nytt rutekonsept har ført til mellom to og fem avganger mer pr. døgn i to soner, mens andre områder har fått tre færre avganger pr. døgn. Takstene økt i alle soner, med mellom 10 og 14 prosent.

Tabell 6.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene i Larvik og Larvik sentrum i 1997 (før-situasjonen) og endringer i rutetilbudet fra 1997 til 2000

Soner Nr	Navn	Frekvens * Avganger pr. døgn		Leskur		Holdeplass- informasjon		Andre endringer
		Antall Før	Prosent endring	Andel Før	Endring Prosent poeng	Andel Før	Endring Prosent poeng	
0	Helgeroa	1,3	-21	2,4	0	50	0	
1	Stavern	1,3	23	7,5	12,5	50	50	Sykkelparkering
2	Larvik	-	-	-	-	50	0	
3	Østre Halsen	1,3	-19	0	0	50	0	Sykkelparkering
4	Tjølling	1,4	15	15	60	50	50	
5	Verningen	1,0	21	10	0	100	0	
10	Brunlanes	0,8	0	0	0	50	0	
11	Hedrum	0,7	0	0	0	50	0	
12	Ula	1,2	13	2,8	0	50	50	

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

TØI-rapport 735/2004

## 6.4 Organisering og finansiering

Ansvarlige for tiltakspakken har vært Vestfold fylkeskommune. Prosjektet er gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen Vestfold vegkontor, Larvik kommune, Jernbaneverket og NSB Eiendom. Prosjektet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av samarbeidspartnerne. Det ble etablert egne arbeidsgrupper som arbeidet med ett eller flere tiltak.

Prosjektet har hatt et budsjett på 11,8 mill. kr, hvorav 5 mill. kr er tilskudd fra Samferdselsdepartementet.

## 6.5 Gjennomførte undersøkelser

Tabell 6.2 gir en oversikt over tidspunkt, utvalgsstørrelse og svarprosent for undersøkelser som er gjennomført. Det er gjennomført både bruker- og reisevaneundersøkelser. Både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene ble gjennomført i september 1998 og september 2000. Alle undersøkelser er gjennomført i september måned.

Tabell 6.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Larvik. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	Sept. 98	280	-	Sept. 00	205	-
RVU m/panel	Uke 38/98	898	26	Uke 36-38/00	303	53

TØI-rapport 735/2004

### 6.5.1 Reisevaneundersøkelse

Tabell 6.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved reisevaneundersøkelsens utvalg i førsituasjonen. Utvalgets fordeling på de sentrale bakgrunnsvariablene nokså lik gjennomsnittet for alle tiltakspakkene.

Tabell 6.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Larvik, sammenlignet med gjennomsnittet for innbyggere i alle tiltakspakkeområder 1996-2000. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Larvik (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltaks- pakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>		
Menn	46	46
Kvinner	54	54
<i>Alder</i>		
Under 18	4	4
18-25	9	10
26-45	41	42
46-66	30	31
Over 67	17	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	58	62
Hjemmearbeidende	8	6
Skole/stud./mil.	10	11
Pensjonist	17	16
Arbeidsledig/trygdet	7	5
Annet/ubesvart	2	0
<i>Tilgang til bil</i>		
Andel m/førerkort	83	84
Har alltid tilgang til bil ved behov**	86	81
N	898	10 310

\*Gjennomsnittet for alle tiltakspakker gjelder alle RVU'er, både før- og etterundersøkelser. \*\*Andel kun blant de med førerkort og bil i husholdningen. N: 715.

TØI-rapport 735/2004

## 6.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 6.4 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved passasjergruppen i brukerundersøkelsen, før og etter. Andelen menn og kvinner ligger på henholdsvis 38 og 62 prosent i førsituasjonen og det er ingen forskjell i ettersituasjonen.

Det er en relativt stor endring i alderssammensetningen mellom før- og etterundersøkelsen. I førundersøkelsen var andelen under 18 år hele 51 prosent, mens andelen var 26 prosent i etterundersøkelsen. Det er flere i aldersgruppen 18 til 25 år i etterundersøkelsen og det er også flere i aldersgruppen 45-66 år.

Denne forskjellen i aldersfordeling gir imidlertid ikke forskjeller i andelen yrkesaktive, til tross for at andelen skoleelever/studenter har gått ned fra 56 til 44 prosent. Noe av forklaringen kan være at det er flere hjemmearbeidende i ettersituasjonen, litt flere pensjonister og litt flere i "annet"-kategorien.

Andelen med førerkort har gått opp med hele 19 prosentpoeng, fra 25 til 44 prosent. Likevel har andelen som kunne brukt bil på reisen gått ned, fra 31 til 26 prosent. Førerkortandelen og biltilgangen er lavere enn gjennomsnittet for alle tiltakspakker, noe som kan tyde på at det er en større andel "tvungne" busspassasjerer i Larvik enn i de andre områdene.

Tabell 6.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Larvik, sammenlignet med gjennomsnittet for alle brukerundersøkelser i tiltakspakkeområdene 1996-2000. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	38	37	35
Kvinner	63	63	65
N	280	191	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	51	26	19
18-25	14	33	28
26-45	18	20	27
45-66	9	14	20
Over 67	9	9	6
N	280	153	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	23	24	43
Hjemmearb.	5	10	3
Skole/stud./mil.	57	44	44
Pensjonist	8	11	6
Arb.ledig/trygdet	3	3	4
Annet/ubesvart	4	8	1
N	280	192	25 425
Andel m/førerkort	25	44	53
N	280	172	21 066
Kunne brukt bil på reisen**	31	26	37
N	52	53	8422

\*Gjelder alle brukerundersøkelser, før og etter. \*\*Andel blant de med førerkort og bil i husholdningen.

TØI-rapport 735/2004

## 6.5.3 Passasjertall før og etter

Det har ikke vært mulig å få ut sammenlignbare passasjertall for denne perioden, verken pr. sone eller for hele Larviksområdet. Dette skyldes at ulike selskap har trafikkert området, at det har vært en betydelig omlegging av rutestrukturen.

## 6.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Sluttrapporten for Tiltakspakke Larvik (Vestfold fylkeskommune, 2000) konkluderer med at både brukerundersøkelsen og reisevaneundersøkelsen ikke viser noen klare effekter av tiltakspakken. Dette har flere årsaker. Tiltakene ble iverksatt over en relativt lang periode og det tiltakene var ikke fullført da etterundersøkelsen ble gjennomført. Kvaliteten på tilbudet er også påvirket av andre endringer i rutetilbudet i perioden, blant annet rutereduksjoner, takstøkninger og nedlegging av rutebilstasjonen. Dette har også gitt en del negativ medieomtale.

Når det gjelder passasjerutvikling har det ikke vært mulig å få ut sammenlignbare passasjertall for perioden isolert pr. sone eller for Larviksområdet som helhet.

Brugerundersøkelsen viser at tilbudet totalt sett oppfattes som dårligere etter at tiltakene var gjennomført. Det er grunn til å tro at det skyldes andre endringer som har skjedd i samme periode. I soner som har fått en standardheving er folks tilfredshet gjennomgående mer positive. Dette gjelder spesielt for Tjølling som har fått vesentlig flere leskur (med ruteinformasjon) og flere avganger.

Både brukerundersøkelsen og reisevaneundersøkelsen identifiserer reisetid, avgangshyppighet, pålitelighet og informasjon som viktige satsingsområder for økt brukertilfredshet. De interaktive monitorene i sentrumsterminalen mottok svært positiv respons fra ungdommen.

Samlet sett vurderer fylkeskommunen tiltakspakken som vellykket på mange måter. Det ble skapt en felles arena for diskusjon rundt kollektivtrafikken i Larvik. I tillegg ble det utviklet et kontaktnett som er svært nyttig også i fremtidig arbeid med kollektivtrafikk. Arbeidet med Tiltakspakke Larvik har vært en stor fellesoppgave der bruk av "felles" midler til definerte tiltak innenfor en begrenset periode har vært rammen for arbeidet. Tilskuddet fra staten har vært et betydelig incitament for denne fellessatsingen.

Totalt sett ble det brukt et større beløp til gjennomføring av tiltakspakken enn det som opprinnelig var planlagt. Dette skyldes at gjennomføring av tiltak utløste andre tiltak. Arbeidet med fellesterminal ble muliggjort fordi aktørene bidro med ekstra midler gjennom et spleiselag.

## 6.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikanter oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikanter tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 6.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brugerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant eksisterende kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter omleggingene. I Larviksområdet har det ikke vært noen endring totalt sett i passasjergruppens kollektivbruk. Det er 27 prosent som sier at de reiser oftere, men nesten like mange (26 prosent) som oppgir at de reiser sjeldnere (tabell 6.5).

Tabell 6.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse i Larviksområdet (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	27
Ja, jeg reiser sjeldnere	26
Nei, ingen endring/ubesvart	47
Sum	100
Antall	161

TØI-rapport 735/2004

### 6.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelvalg

I Larviksområdet har det ikke skjedd noen endring i reiseomfanget, heller ikke i transportmiddelfordelingen med unntak av en svak men signifikant økning i bilførerandelen (tabell 6.6).<sup>11</sup>

Tabell 6.6: Transportmiddelfordeling i Larviksområdet før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

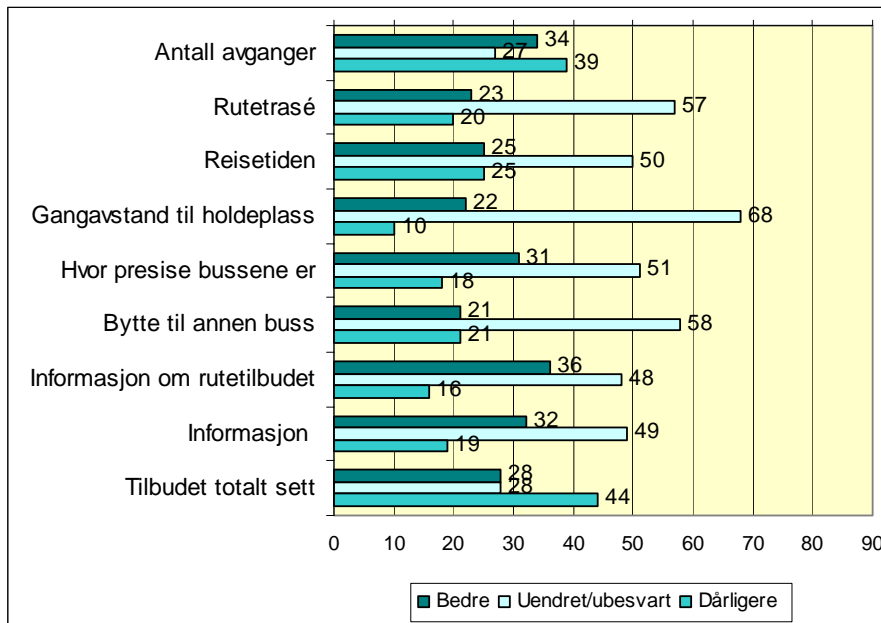
Transportmiddel	Larvik	
	Før	Etter
Gange	6	5
Sykkel	7	5
Bilfører	74	77*
Bilpassasjer	8	8
Kollektivt	4	4
Annet	1	1
Sum	100	100
N = Antall reiser	833	742
Reiser pr. person	2,75	2,68

TØI-rapport 735/2004

### 6.7.3 Kollektivtrafikanternes vurderinger av tiltakene

Hovedinntrykket fra etterundersøkelsen blant busspassasjerene i Larviksområdet er at passasjerene oppfatter de fleste forholdene som uendret (figur 6.1). De faktorene som flest passasjerer mener er forbedret er antall avganger (frekvensen), og informasjonen om rutetilbudet. Det er imidlertid noen flere som mener at antall avganger er blitt færre enn andelen som mener at den har blitt bedre. Totalt sett har det derfor ikke skjedd noen endring i passasjerenes oppfatninger om frekvensen.

<sup>11</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen avsnitt 1.7.3



TØI-rapport 735/2004

Figur 6.1: Kollektivtrafikanteres vurdering av endringene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse i Larviks-området. N=94. Prosent

På spørsmål om hva de mener om tilbudsendringene *totalt sett*, svarer 28 prosent at de mener tilbudet er blitt bedre, mens hele 44 prosent mener at det er blitt dårligere. 28 prosent mener at det tilbudet er uendret.

Resultatene her må imidlertid fortolkes med varsomhet, for det er kun 94 passasjerer i utvalget.

#### 6.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 6.7 viser endringer i befolkningens holdninger til ulike sider av kollektivtilbudet. Det er små endringer i befolkningens holdninger. Den største endringen er nedgangen i andelen som mener det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster. Videre er det en nedgang i andelen som er enige i at bussene er punktlike. Det er også færre som mener at det ikke er problemer med på-/avstigning. Totalt sett er det en tendens til en negativ holdningsendring blant befolkningen i Larviksområdet. Dette kan ha sammenheng med at det har vært flere ruteendringer i perioden.

Tabell 6.7: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Larviksområdet. Panelutvalget. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	38	37
Det er komfortabelt å reise med buss	58	60
Det er billig å reise med buss	21	18
Bussene er miljøvennlige	51	50
Det er kort veg til bussholdeplassen	78	80
Bussene går ofte	43	38
Bussene er punktlige	60	52*
Det er lett å få sitteplass på bussen	76	74
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	80	72**
Holdeplassene er tiltalende	40	38
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	37	33
Det er enkelt å betale på bussen	84	83
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	77	77
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	71	58**
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	32	29
Sjåførene yter god service	61	57
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	22	15*
Bussene er tiltalende utvendig	63	63
Bussene er tiltalende innvendig	50	52
N	303	303

Grå felt = signifikante endringer. \*\*Signifikant på 1% nivå \* Signifikant på 5% nivå.

TØI-rapport 735/2004

## 6.8 TØIs konklusjon

På grunn av manglende passasjerstatistikk er det ikke mulig å si noe om hvordan tiltakene har påvirket passasjertallet. Det totale reiseomfanget er uendret. Likeledes transportmiddelfordelingen med unntak av en liten økning i andelen reiser som bilfører.

Tiltakspakken har i stor grad bestått av infrastrukturtiltak på holdeplasser og knutepunkter og informasjonstiltak. Nytt rutekonsept besto av enkelte ruteendringer som senere ble justert på grunn av rutekutt. Dette har trolig ført til usikkerhet rundt tilbudet noe som gjenspeiles i den negative holdningsutviklingen i befolkningen. Nesten halvparten av kollektivtrafikanterne mener tilbudet er blitt dårligere

## 6.9 Kilder

Vestfold fylkeskommune 2000. *Tiltakspakke Larvik. Prosjekt 07-021. Sluttrapport, desember 2000.* Vestfold fylkeskommune.

## 7 Ålesundspakken i Ålesund og Giske

### 7.1 Studieområde

Ålesund er den største byen på Sunnmøre med ca. 37 000 innbyggere i 1998. Giske hadde i 1998 ca. 6000 innbyggere.

Ålesund har en langstrakt og smal båndbystruktur med en markert hovedakse for kollektivtransport. Dette gir Ålesund et stort fortrinn når en vil utvikle et høystandard kollektivsystem. Bystrukturen er preget av høy tetthet omkring sentrum i vest. Verneverdig jugendbebyggelse og trange gater er en utfordring for valg av busstraséer og holdeplassutforming. Sekundærsenteret Moa ligger i et strategisk stamvegkryss 12 km lenger øst og har halvparten av handelen i området.

### 7.2 Bakgrunn

Trafikkutviklingen for kollektivtransporten i Ålesundsområdet hadde vært svært god i flere år. På oppfordring fra Ålesund Bilruter søkte Møre og Romsdal fylkeskommune om midler til en tiltakspakke for området.

Tiltakspakken har sitt utgangspunkt i kollektivtransportplan for Ålesund og Giske kommuner. Søknaden om tilskuddsmidler inneholdt få konkrete forslag til tiltak i området. Det ble utarbeidet en tiltaksplan etter at SD hadde bevilget midler til Ålesundspakken. Tilsagnet om midler til tiltakspakken kom høsten 1998.

Ålesundspakkens mål var å:

- øke antallet passasjerer på bussene med 5 prosent pr. år
- opprettholde kollektivtrafikkens andel av den samlede persontransporten i kommunen
- involvere aktuelle aktører på en felles arena for å utvikle kollektivtilbudet i området

### 7.3 Beskrivelse av tiltakene

Ålesundspakken omfatter ulike kollektivfremmende tiltak i kommunene Ålesund og Giske. Tiltakspakken omfatter følgende tiltak:

- Opprusting av holdeplasser i Ålesund og Giske
- Framkommelighetstiltak
- Forbedringer i rutetilbudet – innføring av stive ruter
- Profilerings- og informasjonstiltak

Opprusting av holdeplassene har vært det mest omfattende prosjektet i tiltakspakken.



### 7.3.1 Opprusting av holdeplasser i Ålesund og Giske

Samtlige holdeplasser i Ålesund og Giske har fått leskur. Det ble lagt ned mye arbeid i å lage et system for registrering og gradering av standard for alle holdeplassene langs hovedaksen for kollektivtransporten. Et GIS-verktøy ble brukt til denne registreringen. Holdeplassene ble gradert i tre nivåer:

- Holdeplassene i bysentrum (sone A): Høyest standard
- Holdeplassene i tettbygd boligområde (sone B): Noe lavere standard
- Holdeplassene i spredtbygd område (sone C): Relativt enkle krav til standard

I sone A ble alle gamle leskur byttet ut med spesialdesignede leskur som passet inn i forhold til arkitekturen ellers. Det ble valgt forskjellige leskur for Ålesund og Giske. Ålesunds særegne arkitektur i jugendstil gjorde at man måtte ta særskilte hensyn for at leskurene skulle passe inn. I sone C var det enkle krav til leskurene. De gamle betongskurene fra sone A og B ble utplassert langs traséen i sone C.

I tilknytning til holdeplasztiltaket er det i Giske bygget en 180 meter lang gangveg i sentrum av kommunen. Denne gangvegen fungerer som adkomst til en holdeplass.

Det er inngått avtaler mellom kommunene og Statens vegvesen om vedlikehold og renovasjon av holdeplassene. Samtidig vil vegvesenet ta seg av utplassering av oppdatert informasjon i leskurene og på offentlige steder i kommunene.

### 7.3.2 Framkommelighetstiltak

I både Ålesund og Giske ble det gjennomført infrastrukturtiltak som hadde til hensikt å bedre framkommeligheten til kollektivtransporten. Hensikten var todelt: å redusere reisetiden for passasjerene, og å øke trafikksikkerheten. Disse tiltakene har i hovedsak bestått av trafikksikkerhetstiltak for brukerne av kollektivtransporten, blant annet ved bygging av gangveger og gang-/sykkelveger og etablering av busslommer.

Planlagte framkommelighetstiltak i Ålesund sentrum måtte tas ut av prosjektet grunnet en interessekonflikt mellom handelsnæringen, som fikk redusert tilgjengelighet til butikkene, og bussnæringen.

### 7.3.3 Forbedringer i rutetilbudet

Det er gjennomført forbedringer i rutetilbudet i begge kommunene. Hovedsakelig ble forbedringene gjort på hovedaksen for kollektivtransporten i begge kommunene. I Ålesund kommune ble det innført stive ruter hvert 15. minutt på aksene mellom ytterpunktene Moa og Skarbøvik langs en rute. Tiltaket innebar ingen produksjonsøkning, men en fastere struktur på ruteplanene. Langs en annen rute (mellom de samme ytterpunktene) stive ruter hvert 30. minutt. Her hadde det tidligere vært timesruter.

### 7.3.4 Profilerings- og informasjonstiltak

Det ble gjennomført profilerings- og informasjonstiltak i begge kommuner. Det ble produsert informasjonsmateriell som ruteinformasjon til holdeplasser og leskur, og til utdeling på strategiske steder i kommunene. Videre ble det utarbeidet egen informasjon om tiltakene som ble gjennomført. Det ble utviklet et nytt profilprogram for kollektivtrafikken og nye hjemmesider for Ålesund Bilruter AS på Internett. Det ble også gjennomført annonsekampanjer for kollektivtrafikk på en lokal nettavis, og det ble gjennomført segmentert ruteinformasjonstiltak rettet mot studenter og elever.

### 7.3.5 Oversikt over endringer i tilbudet fordelt på soner

Tabell 7.1 gir en oversikt over de viktigste endringene i rutetilbudet for de ulike sonene i Ålesund og Giske.

Opprusting av holdeplassene har vært det mest omfattende prosjektet i tiltakspakken. Alle soner har fått bedre leskurdekning og bedre informasjon på holdeplassene. Det har vært en forbedring i rutetilbudet på hovedaksen, noe som har ført til at noen soner har fått flere avganger. ’

Det er ikke registrert takstendringer i perioden.

Tabell 7.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene i Ålesund/Giske og Ålesund sentrum i 1999 (førsituasjonen), og endringer i dette fra 1999 til 2001

Nr	Navn	Frekvens* Avganger pr. time		Leskur		Holdplass informasjon	
		Før	Prosent endring	Prosent Før	Endring Prosent- poeng	Andel Før	Endring Prosent- poeng
1	Sævollen	1,7	0	70	0	70	0
2	Slinningen	1,7	0	70	20	70	20
3	Skarbøvik	3,1	0	70	20	70	20
4	Sentrum	-	-	70	20	70	20
5	Volsdalen	6,9	13	70	20	70	20
6	Fjelltun	1,9	0	70	20	70	20
7	Torvteigen/Larsgård	2,1	0	70	20	70	20
8	Gravstedet/Gåseid	5,4	16	70	20	70	20
9	Lerstad/Breivik/Olsvik	5,4	6	70	20	70	20
10	Furmyr/Åsestranda	5,4	10	70	20	70	20
11	Moa/Spjelkavik	5,4	16	70	20	70	20
12	Vegsund/Emblem	2,9	0	70	20	70	20

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

TØI-rapport 735/2004

## 7.4 Organisering og finansiering

Etter at søknaden var innvilget inngikk fylkeskommunen et samarbeid med en gruppe lokale aktører:

- Ålesund kommune
- Giske kommune
- Ålesund Bilruter
- Møre og Romsdal Fylkesbåtar
- Ålesund taxisentral
- Giske taxisentral
- Statens vegvesen Møre og Romsdal

Denne gruppen utgjorde styringsgruppen for tiltakspakken og var ansvarlig for utarbeidelsen av planer for tiltakspakken og senere for gjennomføringen av tiltakene. For hvert tiltaksområde ble det nedsatt en prosjektgruppe. I begynnelsen var det sju prosjektgrupper, men etter hvert ble antallet redusert til tre grupper som arbeidet med henholdsvis infrastruktur, drift og takst/systemer.

Prosjektet har hatt et budsjett på 8,5 mill. kr, hvorav Samferdselsdepartementets tilskudd utgjør 4,25 mill. kr.

Tiltakene ble gjennomført i perioden 1999-2001. Det ble omtrent et års forsinkelse i prosjektet.

## 7.5 Gjennomførte undersøkelser

For tiltakspakken i Ålesund og Giske ble det gjennomført både brukerundersøkelser og reisevaneundersøkelser etter den felles evalueringsmalen. Førundersøkelsene ble gjennomført i mai/juni 2000 og etterundersøkelsene ble gjennomført i juni 2001. Tabell 7.2 gir en oversikt over de undersøkelsene som er gjennomført.

Tabell 7.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Ålesund og Giske. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	7.6.00	594	60	6.6.01	733	73
RVU m/panel	3.-16.5.00	850	23	14.5.-10.6.01	381	48

TØI-rapport 735/2004

### 7.5.1 Reisevaneundersøkelse

Tabell 7.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget i førsituasjonen. Utvalget i Ålesund/Giske er omtrent som gjennomsnittet for alle tiltakspakker både når det gjelder kjønn, alder, hovedbeskjeftigelse og biltilgang.

Tabell 7.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Ålesund og Giske og gjennomsnittet for innbyggerne i alle tiltakspakkeområdene. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Ålesund/Giske (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>		
Menn	47	46
Kvinner	54	54
<i>Alder</i>		
Under 18	5	4
18-25	9	10
26-45	44	42
46-66	32	31
Over 67	10	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	67	62
Hjemmearbeidende	5	6
Skole/stud./mil.	11	11
Pensjonist	11	16
Arbeidsledig/trygdet	4	5
Annet/ubesvart	2	0
<i>Tilgang til bil</i>		
Andel m/førerkort	84	84
Har alltid tilgang til bil ved behov*	82	81
N	850	10 310

\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen

TØI-rapport 735/2004

## 7.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 7.4 gir en oversikt over sentrale bakgrunnskjennetegn ved de intervjuede i brukerundersøkelsene før og etter tiltak.

Andelen menn og kvinner er henholdsvis 34 og 66 prosent i førundersøkelsen, og 37 og 62 prosent i etterundersøkelsen. Andel unge under 18 år var høyere i førundersøkelsen enn i etterundersøkelsen. Samtidig var andelen i aldersgruppen 45-66 år lavere i førundersøkelsen enn i etterundersøkelsen. Som en følge av dette var det flere yrkesaktive og færre skoleelever i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen.

Biltilgangen blant passasjerene er bedre i etter- enn i førundersøkelsen. Mens 38 prosent blant de med førerkort og bil i husholdningen kunne brukt bil på reisen i førsituasjonen, gjaldt dette for 45 prosent i ettersituasjonen. Økningen i biltilgang har nok sammenheng med at utvalget sammensetning endret seg, med færre unge under 18 år og flere i aldersgruppen 45-66 år.

Tabell 7.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Ålesund og Giske kommuner, sammenlignet med gjennomsnittet for brukerundersøkelser i alle tiltakspakkeområder 1996-2000. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	34	37	35
Kvinner	66	62	65
N	592	733	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	29	23	19
18-25	25	27	28
26-45	28	27	27
45-66	14	20	20
Over 67	4	3	6
N	539	723	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	43	48	43
Hjemmearb.	2	2	3
Skole/stud./mil.	45	39	44
Pensjonist	5	4	6
Arb.ledig/trygdet	3	2	4
Annet/ubesvart	2	5	1
N	580	733	25 425
Andel m/førerkort	46	45	53
N	539	733	21 066
Kunne brukt bil på reisen**	38	45	37
N	268	192	8422

\*Gjelder alle tiltakspakker 1996-2000, både før- og etterundersøkelsene. \*\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen.

TØI-rapport 735/2004

## 7.5.3 Passasjertall før og etter

I tiltaksperioden (2000-2001) har passasjertallet økt fra 2 844 000 til 2 925 000 passasjerer, en økning på 2,8 prosent.

## 7.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Trafikkallene for perioden januar-mars 2001 ligger 7,2 prosent høyere enn samme periode året før. Dette tyder på at man har maktet å holde på den trenden man har hatt i Ålesund de siste årene med en årlig vekst i kollektivtrafikken på 5 prosent.

Passasjerøkningen på bussene er ikke stor nok til å opprettholde kollektivtrafikkkens andel av den totale persontransporten i området. Biltrafikken øker fremdeles sterkere enn kollektivtrafikken.

Reisevaneundersøkelsen viser at det har vært en svært liten endring i bruken av kollektivtransport i området. Andelen reiser med kollektivtransport har faktisk gått litt ned.

Brukerundersøkelsen viser at busspassasjerene generelt er litt mer fornøyde med tilbudet etter gjennomføringen av tiltakspakken. En fjerdedel av busspassasjerene mener at kollektivtilbudet samlet sett er blitt bedre etter at tiltakene er gjennomført. Men 85 prosent av respondentene svarer at tiltakene ikke har ført til noen endringer i deres bruk av buss. Det er likevel en sterk sammenheng mellom hvor fornøyde brukerne er med tilbudsendringene og endringene i bruken av kollektivtilbudet.

Brukerundersøkelsen viser at flere er misfornøyde med standarden på holdeplassene i ettersituasjonen enn i førsituasjonen. Over halvparten av de reisende er også misfornøyd med informasjonen på holdeplassene. Også her var misnøyen størst i ettersituasjonen. En forklaring på denne misnøyen kan være anleggsvirksomhet på en del holdeplasser tett opp til tidspunktet da etterundersøkelsen ble gjennomført.

Blant befolkningen som helhet er det større misnøye med kollektivtilbudet, selv om disse har fått en marginalt mer positiv holdning til kollektivtilbudet. De spurte i reisevaneundersøkelsen er mest misfornøyd med takstene. Men siden vel halvparten av dem ikke kjenner prisen på enkeltbillett til sentrum, er det grunn til å anta at mange tror billettprisene er høyere enn de faktisk er.

En hovedkonklusjon fra tiltakspakken er at positive tiltak for kollektivtransporten alene ikke er nok. Det må også gjennomføres restriksjoner mot biltrafikken, f.eks. gjennom dårligere parkeringsmuligheter.

## 7.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikanter oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikanter tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 7.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brukerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant kollektivbrukerne, og om de har økt eller redusert sin bruk av buss etter gjennomføringen av tiltakspakken.

10 prosent oppgir at de reiser oftere, mens 3 prosent reiser sjeldnere (tabell 7.5). 87 prosent mener at endringene i tilbudet ikke har endret deres bussbruk.

Tabell 7.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse i Ålesund og Giske (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	10
Ja, jeg reiser sjeldnere	3
Nei, ingen endring/ ubesvart	87
Sum	100
Antall	733

### 7.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelbruk

Reisevaneundersøkelsene før og etter tiltak viser at Ålesund og Giske ikke har hatt noen signifikant endring i reiseomfanget. Det er heller ingen signifikante endringer i transportmiddelfordelingen (tabell 7.6).<sup>12</sup>

Tabell 7.6: Transportmiddelfordeling i Ålesund og Giske før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Ålesund og Giske	
	Før	Etter
Gange	5	6
Sykkel	5	3
Bilfører	67	72
Bilpassasjer	14	11
Kollektivt	9	8
Annet	1	0
Sum	101	100
N = Antall reiser	934	902
Reiser pr. person	2,46	2,37

\*Signifikant forskjell på 5 % nivå

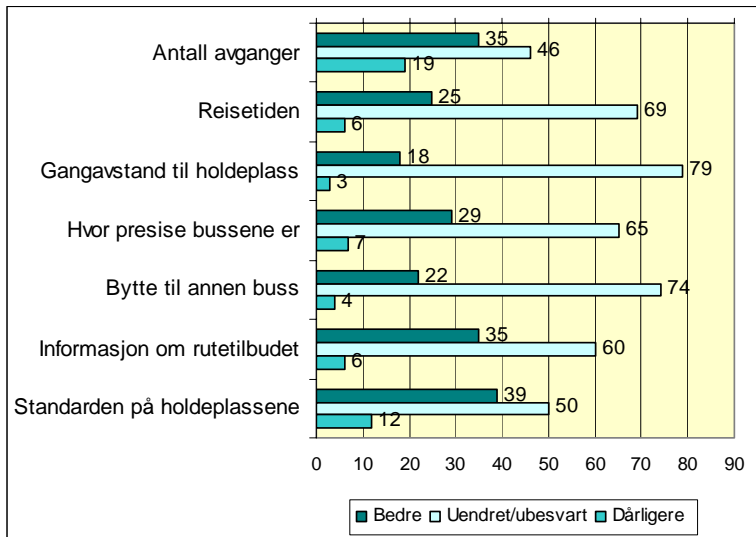
TØI-rapport 735/2004

### 7.7.3 Kollektivtrafikanteres vurderinger av tiltakene

Brukerundersøkelsen viser at busspassasjerene generelt er litt mer fornøyde med tilbudet etter gjennomføringen av tiltakspakken. 20 prosent av busspassasjerene mener at kollektivtilbudet samlet sett er blitt bedre etter at tiltakene er gjennomført.

Den sterke innsatsen for å forbedre holdeplassene har gitt visse resultater (figur 7.1). 39 prosent av kollektivtrafikanterne mener at standarden på holdeplassene er blitt bedre etter gjennomføringen av tiltakene. 35 prosent mener at frekvensen er forbedret, samtidig som en femtedel mener at den er dårligere. 35 prosent mener at informasjonen om rutetilbudet er bedre enn før. Andelen som mener at de ulike tilbudsfaktorene er uendret ligger på mellom 46 og 79 prosent.

<sup>12</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen avsnitt 1.7.3



TØI-rapport 735/2004

Figur 7.1: Kollektivtrafikanteres vurdering av endringene. Vurdering blant de som oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse i Ålesund og Giske. Prosent

#### 7.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 7.6 viser om befolkningens holdninger til ulike sider av kollektivtilbudet er endret etter gjennomføringen av tiltakspakken. Som vi ser har det ikke skjedd noen endringer. Kun ett forhold viser en signifikant økning – flere er enige i at bussene er godt merket i ettersituasjonen enn i førsituasjonen.

Tabell 7.6: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Ålesund og Giske. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	44	45
Det er komfortabelt å reise med buss	64	61
Det er billig å reise med buss	29	26
Bussene er miljøvennlige	63	61
Det er kort veg til bussholdeplassen	85	83
Bussene går ofte	65	65
Bussene er punktlige	63	65
Det er lett å få sitteplass på bussen	67	67
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	82	85
Holdeplassene er tiltalende	42	45
Holdeplassene er godt vedlikeholdt	40	43
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	45	44

forts.

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Det er enkelt å betale på bussen	85	89

Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	81	89**
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	76	76
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	54	59
Sjåførene yter god service	57	58
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	31	34
Bussene er tiltalende utvendig	65	68
Bussene er tiltalende innvendig	58	58
N	381	381

Grå felt = signifikante endringer. \*\*Signifikant på 1% nivå.

TØI-rapport 735/2004

Et overraskende funn er likevel at oppfatningene om holdeplassene ikke har endret seg i positiv retning, men holdt seg stabilt. Befolkningen er i det hele tatt ikke så veldig positive til holdeplassenes standard og vedlikehold. En forklaring på denne misnøyen kan være anleggsvirksomhet på en del holdeplasser tett opp til tidspunktet da etterundersøkelsen ble gjennomført.

## 7.8 TØIs konklusjon

Økningen i passasjertallet i Ålesund og Giske har vært 2,8 prosent i tiltaksperioden. Det har ikke vært takstøkning i perioden. Det har ikke vært endringer i reiseomfang eller transportmiddelfordelingen.

Opprusting av holdeplassene har vært det mest omfattende prosjektet i tiltakspakken. Nye holdeplasser i sentrum tilpasset byens arkitektur og økning av leskurdekningen slik at så å si alle holdeplasser i området nå har leskur og ruteinformasjon.

Alt i alt kan det ikke forventes en stor passasjerøkning på kort sikt når hovedfokuset i tiltakspakken har vært infrastrukturtiltak. På lengre sikt kan imidlertid en omfattende opprusting av holdeplassene ha en positiv effekt på passasjerutviklingen. Den lille frekvensøkningen pga forbedring av rutestrukturen med stive rutetider har også hatt begrenset effekt på passasjerutviklingen. Det er også grunn til å nevne at passasjertallet i utgangspunktet var høyt i dette området i forhold til sammenlignbare byer.

Kollektivtrafikanterne generelt er litt mer fornøyd med tilbudet og særlig med innsatsen med å forbedre holdeplassene. Det er ingen endringer i befolkningens holdninger til kollektivtransporten.

## 7.9 Kilder

Ohr, F. 1999. *Sammen om bedre kollektivtransport. Første felles tiltaksplan for utvikling av kollektivtransporten i Ålesund og Giske*. Arbeidsrapport 9914. Møreforskning, Molde.

Ohr, F. 2001. *Tiltak for bedre kollektivtransport – evaluering av "Ålesundspakken"*. Arbeidsrapport M 0107. Møreforskning, Molde.



## 8 Tiltakspakken for Grenlandsområdet

### 8.1 Studieområde

Grenland utgjør et sammenhengende byområde med typisk båndstruktur. Grenland består av de fire kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble, og Siljan. Det er ca. 100 000 innbyggere i de fire kommunene til sammen.

Regionen har et relativt spredt boligmonster. Biltilgjengeligheten er god, og områdets kollektivandel er en av landets laveste.

### 8.2 Bakgrunn

Telemark fylkeskommune fikk tilsagn om midler til tiltakspakken "Forbedret kollektivtilbud i byregionen Grenland" høsten 1998. Arbeidet med prosjektet startet opp høsten 1999. Prosjektet er forankret i Samferdselsplan for Telemark 1996-98.

Tiltakspakken tar for seg enkelte delmål i Samferdselsplanen og konsentrerer seg om Grenlandsområdet. Dette fordi fylkeskommunen mener potensialet for økning i kollektivandelen er stor i dette området dersom man klarer å forbedre tilbudet. Kollektivandelen i Grenland var i 1998 på ca. 7 prosent.

Målet med tiltakspakken:

- Det skal utvikles et helhetlig kollektivtilbud i Grenland
- Andelen kollektivreisende skal økes til 15 prosent

Tiltakene som gjennomføres skal øke kvaliteten og gi de reisende et mer helhetlig kollektivtilbud i byregionen Grenland, slik at andelen kollektivreiser øker i samsvar med målsettingen.

### 8.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakspakken i Grenland inneholder følgende tiltak:

- Samkjøring i Grenland
- Labbebusser/servicebusser i Skien
- Markedsføring
- Takstsystem og elektronisk billettering
- Holdeplasser
- Terminaler/knutepunkt

De fleste tiltakene ble gjennomført i løpet av 2000 og 2001. Prosjektets slutfase ble utsatt på grunn av forsinkelser mht. innføring av elektronisk billettering. Elektronisk billettering var pr. mars 2003 ikke kommet lenger enn til prøvedrift.

### 8.3.1 Samkjøring i Grenland

Hensikten med tiltaket var å opprette et bedre rutetilbud for passasjerene på tvers av konsesjonsgrensene. Sommeren 1999 la Nettbuss Grenland om rutesystemet på en del sentrale strekninger, og endte opp med fem linjer med timesavganger. Rutene hadde til dels overlappende traséer slik at mange strekninger dermed hadde busstilbud med to eller tre avganger i timen.

For å møte kravet om samkjøring ble det besluttet å opprette en linje 6 som er et samarbeid mellom de to busselskapene, Nettbuss Grenland AS og Telemark Bilruter AS. Denne ruten krysser konsesjonsgrensene til selskapene. Etter et års drift var midlene til dette tiltaket brukt opp, men ruten er videreført gjennom de ordinære tilskudsforhandlingene med selskapene.

Ved senere ruteomlegginger utenfor prosjektet, er samkjøring mellom rutebilselskapene ytterligere forsterket ved at selskapene nå samarbeider om 4 av 8 linjer som krysser konsesjonsgrensene.

### 8.3.2 Labbebusser/Servicebusser i Skien

Servicebusser i Skien ble satt i gang for å gi et bedre tilbud i den nordre del av byen som hadde dårlig bussdekning. Ruten skulle trafikkere de store arbeidsplassene som ligger i denne del av byen, samt være en forbindelse mellom rutebilterminalen i Skien sentrum og Skien jernbanestasjon. Serviceruten ble kjørt av Telemark Bilruter.

Labbebusruten ble opprettet for å trafikkere Brevik, hvor de fleste ”store” busser hadde sluttet å kjøre på grunn av trange gater i byen. Labbebussen i Brevik ble dermed en materute til linjebussene som går på hovedvegen utenfor Brevik. Ruten ble kjørt av Nettbuss.

Begge rutene er delvis videreført gjennom de ordinære tilskudsforhandlingene med selskapene.

### 8.3.3 Markedsføringstiltak

Prosjektet bestod av ulike markedsføringstiltak på forskjellige tidspunkt:

- Høsten 1999 ble det gjennomført noe markedsføring i forbindelse med oppstarten av tiltaket Samkjøring i Grenland.
- Høsten 2001 ble den første PR-kampanjen gjennomført. Den inkluderte bruk av avisannonser i de lokale aviser, reklamefilmer på TV-Telemark og plakater i bussene. I tillegg ble det utgitt et nytt rutehefte for det samlede busstilbudet i Grenland.
- Ny aviskampanje om busstilbudet i desember 2001 for å prøve å fange opp trafikken knyttet til julehandel og julebord.
- PR-kampanje vinteren 2002 i forbindelse med innføring av t:kort. Innholdet i kampanjen var annonser i distriktsavisene, husstandsdistribuering av infofolder, foldere på bussene og reklame på bussene. I tillegg kom ruteselskapene med et nytt samlet rutehefte, som inneholdt elementer fra PR-kampanjen.

### 8.3.4 Takstsystem og elektronisk billettering

Dette har vært det mest kostnadskrevenne tiltaket i prosjektet. Det har vært en del problemer med gjennomføring av tiltaket og den elektroniske billetteringen ble ikke gjennomført i tiltakspakkeperioden.

Innføring av elektronisk billettering krevde endringer i takstsystemet. Det er etablert takstsoner for Grenland og Telemark, og takstsonene for Telemark ble implementert i

forbindelse med oppstart av prøveperioden for elektronisk billettering i august 2001. Denne prøveperioden har tatt mye lengre tid enn antatt.

Høsten 2001 innførte man t:kort i Telemark. Det ble benyttet samme profil som i Trøndelag.

Elektronisk billettering med kort ble innført 04.03.02 på hovedlinjenettet. To typer kort ble valgt; Verdikort, som erstatter klippekort og har en fast rabatt og periodekort som er personlig og kan kjøpes for 7 eller 28 dagers varighet og med ubegrenset antall reiser.

### 8.3.5 Holdeplasser

Innenfor dette tiltaket er det satt opp 63 nye leskur i løpet av prosjektperioden. Skien og Porsgrunn kommuner har satt opp reklamefinansierte leskur på kommunale eiendommer og langs kommunale veier. Vegdirektoratet tillot ikke reklamefinansierte leskur langs riks- og fylkesveger, slik at vegvesenet har satt opp vanlige leskur der. De ulike aktørene valgte ulike leverandører av leskur slik at det ikke er noen enhetlig design i området.

### 8.3.6 Terminaler/knutepunkt

Dette prosjektet består av oppsetting av informasjonsskjermer på bussterminalene i Porsgrunn og Skien. I tillegg ble det, etter tildeling av ekstramidler til kollektivtrafikk i 2001, satt opp en monitor på kjøpesenteret Down Town i Porsgrunn.

Skjermene kom i drift i oktober 2001. Rutebilselskapene har ansvaret for å oppdatere rutetider, mens fylkeskommunen betaler driften av datasystemet.

### 8.3.7 Oversikt over endringer i tilbudet fordelt på soner

Tabell 8.1 gir en oversikt over endringer i Grenlandsområdet fordelt på soner. Omleggingen av rutesystemet har ført til en betydelig frekvensøkning i hele området og kortere reisetider på hovedrutene. Endringene i antall avganger inkluderer også endringer som følge av innføring av to nye ruter som startet opp uavhengig av tiltakspakken. Det har vært stor endring i leskurdekningen i de fleste sonene.

Tabell 8.1: Rutetilbudet i ulike soner i Grenland i 1999 og endringer i dette fra 1999 til 2002

Nr	Navn	Frekvens* Avganger pr. time		Reisetid med buss		Leskur Endring Prosent- poeng		Andre endringer
		Antall Før	Prosent endring	Minutter Før	Prosent endring	Andel Før	Prosent- poeng	
1	Gulset	1,9	61	12	-17	19	31	
2	Moflata/Gjemsø/Kjørbekk	2	53	8	-13	34	9	
3	Klyve/Nenset/Pors Stadion	1,3	59	20	-15	26	5	
4	Falkum/Nylende/Sentrum/Bratsberg	1,5	53	6	67	35	45	
5	Bøle/Menstad/Hammer	2,2	41	10	0	15	3	
6	Osebakken/Sentrum/Vallermyrene	1	100	7	0	4	52	Liten reduksjon i driftsdøgn
7	Øyekast/Herøya/Stridsklev/Eidanger	1,8	13	12	0	18	35	Liten reduksjon i driftsdøgn
8	Skjelsvik/Brevik	2	50	20	0	70	0	Liten reduksjon i driftsdøgn
9	Stathelle/Langesund	2	27	55	-36	14	0	Liten reduksjon i driftsdøgn

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

TØI-rapport 735/2004

Takstene har økt med 4 kroner i de aller fleste sonene i Grenlandsområdet. To soner har hatt en takstøkning på hhv. 6 og 7 kroner. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig takstøkning på ca. 25 prosent.

## 8.4 Organisering og finansiering

Prosjektet finansieres lokalt av flere aktører: Statens vegvesen, Telemark, ruteselskapene, Grenlandskommunene og Telemark fylkeskommune. Egenandelen fra Grenlandskommunene, som er representert ved Skien og Porsgrunn kommuner, er i form av reklame-finansierte leskur.

Hvert tiltak, inkludert evaluering, hadde en egen arbeidsgruppe med representanter for de ulike deltakerne i tiltakspakken. Hver arbeidsgruppe skulle forberede de ulike tiltakene og siden gjennomføre dem etter styringsgruppas godkjenning.

Telemark fylkeskommune var prosjektansvarlig og hadde også prosjektlederansvaret. Prosjektet var kostnadsregnet til 13,2 mill. kr, hvorav Samferdselsdepartementets andel var på 6,6 mill. Regnskapet viste en kostnad på 14,2 mill. kr.

## 8.5 Gjennomførte undersøkelser

Telemark fylkeskommune fikk godkjenning fra departementet om å kun gjennomføre brukerundersøkelser. Førundersøkelsen ble gjennomført i november 1999. Etterundersøkelsen ble gjennomført i oktober 2002. Tabell 8.2 gir en oversikt over antall besvarte skjemaer og svarprosent ved før- og etterundersøkelsen.

Tabell 8.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Grenland. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	24.-25.11.99	1 633	41	2.-3.10.02	791	19

TØI-rapport 735/2004

### 8.5.1 Brukerundersøkelser

Tabell 8.3 gir en oversikt over sentrale bakgrunnskjennetegn ved passasjerene i brukerundersøkelsene. Kjønnfordelingen er nesten den samme i før- og etterundersøkelsen. Aldersfordelingen er også noenlunde lik, men det er færre helt unge (under 18 år) i etterundersøkelsen og flere i aldersgruppene 26-45 år og 46-66 år. Dermed er også andelen yrkesaktive litt høyere og andelen skoleelever/ studenter litt lavere i etterundersøkelsen.

Vi har ikke opplysninger om førerkort i førundersøkelsen, men i etterundersøkelsen er førerkortandelen lavere enn gjennomsnittet for tiltakspakkeområdene. Det kan altså se ut til at det er en større andel "tvungne" kollektivtrafikanter i dette området enn i andre tiltakspakkeområder. I Grenland ble det ikke stilt spørsmål om mulighet til å bruke bil på reisen.

Tabell 8.3: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Grenland. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	38	39	35
Kvinner	61	62	65
N	1633	636	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	33	22	19
18-25	26	28	28
26-45	19	23	27
45-66	15	21	20
Over 67	7	5	6
N	1604	636	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	32	38	43
Hjemmearb.	5	2	3
Skole/stud./mil.	48	44	44
Pensjonist	8	8	6
Arb.ledig/trygdet	5	8	4
Annet/ubesvart	2	1	1
N	1633	628	25 425
Andel m/fører kort	-	37	53
N	-	620	21 066

\*Gjennomsnitt alle tiltakspakker gjelder alle brukerundersøkelser, før og etter.

TØI-rapport 735/2004

### 8.5.2 Passasjertall før og etter

I førsituasjonen (1999) var passasjertallet 1 284 195. I ettersituasjonen (2002) hadde passasjertallet økt med 14 prosent, til 1 465 468.

## 8.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Den viktigste endringen i tilbudet i Grenland har vært innføringen av til sammen åtte gjennomgående linjer med god regularitet mellom Porsgrunn og Skien. Fire av linjene er et samarbeid mellom de to busselskapene i regionen. Det var fem ruter fra før. Rute 6 ble innført i forbindelse med tiltakspakken og rutene 7 og 8 ble innført utenfor prosjektet.

Tiltaket har ført til flere fornøyde kunder. Opprettelsen av linje 6 mellom Langesund og Skien har brakt 20 prosent av passasjerene over på denne linjen. De reisende på denne linjen er imidlertid ikke mer fornøyde enn passasjerene på de andre linjene.<sup>13</sup>

Tilfredsheten med reisetiden har gått litt ned i perioden, og det stemmer godt med det faktum at reisetiden også har gått opp en del.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> I oppsummeringen er det tatt utgangspunkt i spørsmålene i brukerundersøkelsen som sier noe om passasjerenes generelle tilfredshet med ulike sider av tilbudet. Disse spørsmålene dreier seg altså ikke om passasjerenes vurdering av *endringene i tilbudet*. Men generell tilfredshet før og etter at tiltak er gjennomført kan likevel gi en indikasjon på om tiltakene har hatt en effekt.

<sup>14</sup> Dette fremkommer imidlertid ikke av områdedataene som er formidlet til TØI. Kun én sone har fått en liten økning i reisetiden, men det er også en sone som har fått flere bytter.

Bussenes punktlighet og utformingen av rabattordningene har hatt en signifikant nedgang i andelen som er tilfredse.

Innføringen av t:kortet har vært en blandet suksess. De to kortene, verdikort og periodekort, blir til sammen brukt av 16 prosent av de reisende. Det man først og fremst er fornøyd med er at det er lettere å betale med disse kortene. Men mange mener at kortet er for dyrt og at det burde gjelde for flere soner.

Forenklingen av ruteheftet har hatt en positiv effekt ved at passasjerene nå synes det er mer oversiktlig. Det er likevel fortsatt potensial for ytterligere forbedringer. De to elektroniske informasjonstavlene på bussterminalene er også godt mottatt.

Av markedsføringstiltakene er det først og fremst oppslagene på bussene og på holdeplassene som har virket, men også til en viss grad utsendelse av rutehefte og annen informasjon i posten.

Standarden på holdeplassene er blitt langt bedre i følge passasjerene, det samme gjelder informasjonen på holdeplassene. Det siste er det imidlertid fortsatt svært mange som er misfornøyd med.

Endringen av takstsonene er det vanskelig å måle effekten av. Dette skyldes at passasjerenes frustrasjon over prisene generelt ser ut til å overdøve eventuelle positive effekter av denne endringen.

Telemark fylkeskommune konkluderer med at tiltakspakken ser ut til å ha hatt en effekt og at tiltakene i hovedsak er positivt mottatt. Målet om et helhetlig kollektivsystem i Grenland er langt på vei oppnådd. Det tiltaket som er minst positivt mottatt er takstsystem og elektronisk billettering. Men dette er tiltak som ikke er gjennomført som planlagt og ikke har fått virke i god nok tid før evalueringen. Man har ikke kunnet måle endringer i kollektivandelen i prosjektperioden, men resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2001 kan tyde på at kollektivandelen ikke har gått opp.

## 8.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikantene oftere kollektivt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikantene tiltakene som er gjennomført?

### 8.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brukerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant eksisterende kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter omleggingene.

Tabell 8.4 viser svarfordelingen på spørsmålet om man hadde endret sin bruk av buss etter bussomleggingen. Undersøkelsen viser at 31 prosent av busspassasjerene reiser oftere nå enn de gjorde før omleggingen. Bare 4 prosent reiser sjeldnere. For 65 prosent av passasjerene har endringene i tilbudet ikke ført til endret reisefrekvens.

Tabell 8.4: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse i Grenland (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	31
Ja, jeg reiser sjeldnere	4
Nei, ingen endring/ubesvart	65
Sum	100
Antall	603

TØI-rapport 735/2004

## 8.7.2 Kollektivtrafikanteres vurderinger av tiltakene

Bare 18 prosent av passasjerene i etterundersøkelsen på bussene oppgir at de kjenner til at det er gjort endringer i tilbudet de siste årene. Dette har nok sammenheng med at passasjerene ble bedt om å forholde seg til endringer som er gjort i løpet av en periode på tre år, noe som nok har gjort det vanskelig å forholde seg til spørsmålet. Utvalget er så lite at små forskjeller gjør store utslag, og kan gi et skjevt bilde av busspassasjerenes oppfatning av endringene. Vi har derfor valgt ikke å presentere kollektivtrafikanteres vurdering av tiltakene, men vil presenter noen resultater fra spørsmålene som gjenspeiler passasjerenes generelle oppfatning av tilbudet i før- og ettersituasjonen (tabell 8.5).

Tabell 8.5: Andel som er meget fornøyd eller nokså fornøyd med ulike sider av kollektivtilbudet før og etter tiltak. Før- og etterundersøkelse blant passasjerene i Grenland. Prosent

	Før	Etter
Hvor ofte bussen går	74	83
Hvor presise bussene er	67	67
Hvor bussen går	73	81
Gangavstand til bussen	76	75
Service fra sjåfør	71	79
Hvor lett det er å gå på og av	73	91
Holdeplassens standard	60	75
Bytte til annen buss	47	56
Informasjon på holdeplassen	50	64
Hvor lenge utover kvelden bussen går	48	73
Skilting av bussen	77	87
Renhold/utseende på bussen	77	88
Infotavler på rutebilstasjonen	54	71
Rutetabellenes lesbarhet	65	80
Utforming av rabattordningene	48	47
Inndeling i takstsoner	44	
Hvor tidlig om morgenen bussen går	71	83
Komfort på bussen	77	85
Antall	163	582
	3	

Grå felt: Endringen er signifikant på 1% nivå .

TØI-rapport 735/2004

Resultatene viser at passasjerenes tilfredshet med tilbudet har økt på de fleste områder, med noen få unntak. Hvor presise bussene er (punktlighet) og utformingen av rabattordningen er det omtrent like mange som er tilfreds med i før- og ettersituasjonen.

Gitt at passasjerundersøkelsene ble gjennomført på de samme busslinjer og med samme opplegg begge ganger, indikerer resultatene at tiltakene som ble iverksatt har hatt en svært positiv effekt.

## 8.8 TØIs konklusjon

Passasjerutviklingen i Grenland er svært positiv fra før- til ettersituasjonen, med 14 prosent flere passasjerer. Korrigert for takstøkningen i perioden har passasjertallet økt med hele 15,8 prosent.

Omleggingen av rutesystemet har ført til en betydelig frekvensøkning i hele området og kortere reisetider på hovedrutene. Det har vært stor endring i leskurdekningen i de fleste sonene.

Resultatene fra brukerundersøkelsene tyder på at passasjerene har lagt merke til og er svært fornøyd med forbedringene. Også passasjerstatistikken indikerer at tiltakspakken har hatt en svært positiv effekt. Siden det ikke er gjennomført reisevaneundersøkelse kan vi ikke si noe om passasjerøkningen har gitt seg utslag i endret transportmiddelfordeling i befolkningen.

## 8.9 Kilder

Telemark fylkeskommune 2003. *Sluttrapport fra prosjektet; "Forbedret kollektivtilbud i byregionen Grenland"*. Skien, mars 2003.



## 9 Tiltakspakken for Groruddalen

### 9.1 Studieområde

Groruddalen ligger nordøst i Oslo. Området er definert til bydelene Helsfyr/ Sinsen, Bjerke, Hellerud, Grorud, Furuset, Romsås og Stovner. Området har ca. 130.000 innbyggere og ca. 85.000 arbeidsplasser. Groruddalens beliggenhet, boligstruktur og arbeidsplasskonsentrasjon innebærer at det skjer et betydelig transportarbeid gjennom dalen, til/fra boliger og arbeidsplasser i området, samt internt mellom og innen bydelene.

### 9.2 Bakgrunn

Det ble gjennomført en utredning av VBB Samhøllsbyggnad i desember 1996 for Sporveien angående et bydelsnett i Groruddalen. En av årsakene til dette var at markedsandelen for kollektivtrafikken i Groruddalen på 28 prosent (motorisert trafikk) var lavere enn markedsandelen for Osloregionen. Rapporten fra VBB vektlegger tilrettelegging av de fysiske forutsetninger slik at de reisende får korte og komfortable omstigninger. Rapporten avdekket dårlige tverrforbindelser internt i Groruddalen, og har derfor utarbeidet forslag til et nytt ruteopplegg i Groruddalen som også er ment å styrke kollektivtilbudet internt i dette området. Dette ruteopplegget var et viktig utgangspunkt for utforming av tiltakene i pakken.

Tiltakspakken i Groruddalen – Bydelsnett Groruddalen – Tilbudsforbedring – er utarbeidet av AS Oslo Sporveier. Oslo kommune står for finansieringen av egenandelen til tiltakspakken.

Tiltakspakken hadde en målsetning om å oppnå en dekningsgrad på 30-40 prosent 2 år etter prosjektstart.<sup>15</sup>

### 9.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakspakken omfatter i hovedsak tilbudsforbedring på seks busslinjer i Oslo, der 4 av tiltakene omfatter betydelige frekvensøkninger på eksisterende busslinjer. I tillegg har det vært en omlegging av en linje og etablering av en ny busslinje.

- Frekvensøkning linje 25 (Stovner – Majorstuen)
- Frekvensøkning linje 33 (Haugen – Lysaker)
- Frekvensøkning linje 68 (Grorud – Skullerud)
- Frekvensøkning linje 79 (Grorud – Holmlia)
- Omlegging av linje 60, der traséen er forlenget fra Økernbråten til Tonsenhagen, som betyr at linjen nå trafikkerer mellom Vippetangen og Tonsenhagen. Ingen frekvensendring på ruten

---

<sup>15</sup> Det vil si at økte inntekter som følge av passasjerøkning skal dekke 30-40 prosent av tiltakenes utgifter.

- Etablering av ny busslinje, linje 66A mellom Vestli T-banestasjon og Furuset T-banestasjon. Tiltaket innebærer en forbedring av kollektivtilbudet i områdene nord i Groruddalen. Linjen fungerer som matelinje til Vestlibanen og Furusetbanen, samt at den gir en tverrforbindelse som gir gode overgangsmuligheter mellom disse to T-banelinjene.

Tiltakene på linje 33, 60, 68 og 79 ble iverksatt ved ruteendring 22.08.99 og de to resterende tiltakene, linje 25 og 66A, ble iverksatt ved ruteendring 12.03.00.

Det er også gjennomført infrastrukturtiltak i forbindelse med etablering av ny busslinje, blant annet holdeplassetablering og enkelte vegutbedringer.

### 9.3.1 Markedsføringskampanjer

I forbindelse med tilbudsforbedringene som ble iverksatt 22.08.99 og 12.03.00 ble det gjennomført en del markeditiltak overfor beboerne i Groruddalen.

Markeditiltakene som ble gjennomført 22.08.99 besto av avisannonser, plakater på transportmidlene og direkte markedsføring (DM) til alle beboerne i Groruddalen. Det ble også gjennomført markeditiltak mot Oslos befolkning for øvrig, siden det også ble gjennomført en større tilbudsforbedring for hele Sporveien den 22.08.99. Ved tilbudsforbedringene 12.03.00 ble det sendt ut en DM til alle beboerne som kunne være berørt av tiltaket på linje 66A.

## 9.4 Organisering av tiltakspakken

Oslo kommune og Samferdselsdepartementet har samlet bevilget 20 mill. kr til prosjektet. Oslo kommune står for finansieringen av egenandelen på 10 mill. kr til tiltakspakken.

Sporveien har også stilt med betydelige ressurser til dette prosjektet med en egenkapital på ca. 25 mill. kr i løpet av prosjektperioden. Prosjektperioden har vart i to år.

Oslo Sporveier har hatt ansvaret for gjennomføringen av prosjektet, mens Samferdsels-etaten hadde byggherreansvar for infrastrukturtiltakene.

## 9.5 Gjennomførte undersøkelser

Tiltakspakken i Groruddalen fikk unntak fra kravet om å bruke den felles evalueringsmalen som gjelder for SDs ordning med tilskudd til tiltakspakker. I stedet er tiltakene evaluert ved hjelp av Sporveiens markedsinformasjonssystem (MIS), samt trafikktegninger på de ulike busslinjene.

## 9.6 Resultater

Da tiltakspakken i Groruddalen ikke er evaluert etter samme mal som de øvrige tiltakspakker, har heller ikke TØI foretatt noen analyser av effekter. Dette har Oslo Sporveier selv stått for og de oppsummerer effekter og erfaringer i sluttrapporten. Her følger et kort sammendrag av resultatene.

Totalt sett har tiltakene gitt en trafikkøkning på 48 prosent sammenlignet med året før tiltakene ble iverksatt. Størst økning har en hatt på linje 68 med en økning på 209 prosent. Økningen på linje 25 var på 56 prosent, noe som er en betydelig økning siden linjen er en

forholdsvis tung linje. Linje 33 hadde en økning på 74 prosent, linje 60 en økning på 40 prosent og linje 79 hadde en økning på 12 prosent.<sup>16</sup>

Sporveiens målsetning om en dekningsgrad på 30-40 prosent på disse tiltakene ble oppnådd. Totalt har tiltakene gitt et dekningsbidrag på 89 prosent, og tre av tiltakene har vært selvfinansierende.

Reisekvalitetsmålinger viser at brukerne av de seks linjene som har fått tilbudsforbedringer ikke er blitt mer tilfredse med tilbudet, men tvert imot blitt mindre tilfredse. Nedgangen i tilfredshet blant brukerne av busslinjene i tiltakspakken er imidlertid ikke så stor som blant Sporveiens kunder i resten av Groruddalen, men nedgangen er større enn blant kundene i Oslo totalt. Også kundetilfredshetsindeksen har hatt en nedgang både i Groruddalen og i Oslo for øvrig. Nedgangen har vært på 19 prosentpoeng i Groruddalen og 16,8 prosentpoeng i Oslo totalt.

Det ble gjennomført en undersøkelse for å teste effektene av markedsføringskampanjen som ble gjennomført ved tilbudsendringene 22.08.99. Resultatene viser at kampanjen er godt mottatt og at budskapet er klart og oversiktlig, innholdet nyttig og at reklamen var lett å legge merke til. Plakater om bord i bussene var den kanalen som ble best lagt merke til.

19 prosent av respondentene mener at endringene har gitt dem et bedre tilbud, mens 8 prosent mener de har fått et dårligere tilbud. 9 prosent sier at tilbudsendringen vil føre til at de reiser mer.

## 9.7 Kilder

Oslo Sporveier 2002. *Bydelsnett Groruddalen – tilbudsforbedring. Sluttrapport.*

---

<sup>16</sup> Fordi det ikke er gjort noen passasjerundersøkelse er det imidlertid uklart hvor stor andel av disse passasjerene som er nye kollektivtrafikanter, og hvor stor andel som er overført fra andre kollektive transportmidler.

# 10 Tiltakspakken for Lillehammer og Gjøvik

## 10.1 Studieområde

Tiltakspakkens område er to byområder – Lillehammer og Gjøvik, samt mellomliggende distriktsområder.

Lillehammer har i 2002 ca. 24 800 innbyggere, hvorav 19 000 (78 prosent) er innenfor bybussområdet. Innbyggertallet har hatt en svak vekst de siste årene. Gjøvik er fylkets største bykommune med ca. 27 000 innbyggere i 2002, hvorav 16 000 (56 prosent) er innenfor bybussområdet. Kommunen har hatt en nedgang i befolkningen de siste årene.

I Gjøvik kommune – midtveis mellom de byene – ligger tettstedene Biri, Smedmoen og Redalen samt andre mindre tettsteder og en sammenhengende landbruksbebyggelse. Avstanden mellom Gjøvik sentrum og Lillehammer sentrum er ca. 45 km.

## 10.2 Bakgrunn

Med bakgrunn i de trafikkmengdene som daglig skjer på strekningen mellom Lillehammer og Gjøvik som følge av fylkessykehusene, høyskoler med mange studenter, arbeidsplasskonsentrasjoner, servicefunksjoner m.m. som disse byene har, er det et stort potensial for økt kollektivbruk gjennom en bedre tilrettelegging av kollektivtilbudet på strekningen mellom Lillehammer og Gjøvik og i Gjøvik by. Et godt utviklet kollektivtilbud er – sammen med øvrige offentlige tjenester – et lokalt og regionalt virkemiddel som oppdemming for utflytting til det sentrale Østlandsområdet.

”Tiltakspakke Lillehammer – Gjøvik” ble derfor utviklet for å kunne sette i verk en rekke markeds- og infrastrukturtiltak rettet mot et samlet marked i de to byene. Gjennom en helhetlig satsing, var målet å oppnå positive markedsmessige, samfunnsøkonomiske og miljømessige synergieffekter.

Ulike tiltak i perioden 1990-98 har ført til en positiv utvikling for kollektivtrafikken i Lillehammer. Økt frekvens og et mer kundetilpasset bybusstilbud har gitt resultater. I perioden 1995-98 har kollektivtrafikken i Lillehammer hatt en økning på 40 prosent.

For perioden 1995-98 har trafikkutviklingen for bybussen i Gjøvik hatt en nedgang på 1,5 prosent. Gjøvik har i denne perioden ikke hatt samme helhetlige satsning på kollektivtransporten som Lillehammer.

Tiltakspakken er basert på fylkeskommunale og kommunale planer, samt planer fra Statens vegvesen Oppland og statlige føringer. For hvert enkelt delprosjekt i tiltakspakken ble det beskrevet konkrete mål for effekt og kunnskapsutvikling, samt hvordan prosjektene skulle evalueres.

Målsettingene for prosjektet kan oppsummeres som:

- Trafikkvekst, økt andel kollektivreisende

- Økt kundetilfredshet, forutsigbar kvalitet, økt trivsel og trygghet
- Økt tilgjengelighet for trafikanter med funksjonshemming

### 10.3 Beskrivelse av tiltakene

Kort oppsummert er tiltakenes innhold:

- Nytt regionalt rutetilbud med høy kvalitet og timesfrekvens mellom Lillehammer og Gjøvik (Mjøspilen)
- Totalkvalitet for Mjøspilen
- Opprusting av infrastruktur langs Mjøspilens trasé
- Knutepunktsutvikling – Lillehammer skystasjon
- ”Byen for alle” i Gjøvik
- ”Byen for alle”, fase II i Lillehammer
- Etablering av samordningsenhet for offentlig betalte transport med drosje og fokus på utnyttelse av det rutegående transporttilbudet
- Markedskommunikasjon, informasjon og markedsføring

#### 10.3.1 Mjøspilen – nytt rutetilbud Lillehammer - Gjøvik

Tiltaket består av etablering av et høykvalitets busstilbud med timesfrekvens mellom Gjøvik og Lillehammer. Det er etablert langrutestandard på vognmateriell med egen Mjøspilen-profil (varemerke). Rutetraséen er tilpasset målgruppene.

Målet med tiltaket er å få økt andel kollektivreisende ved å koble det regionale busstilbudet til bybusstilbudet i de to byene.

Frem til utgangen av 1999 var det gjennomgående bussløp på strekningen Hønefoss – Gjøvik – Lillehammer, og to selskaper delte på kjøringen. Dette rutetilbudet ble lagt ut på anbud våren 1999 som to adskilte rutepakker. Fra 1.1.00 kjører Nettbuss Hadeland strekningen Hønefoss – Gjøvik og Oslobuss (med Norgesbuss Oppland som utøver) kjører strekningen Gjøvik – Lillehammer. Senere endringer har ført til at 3 selskaper nå deler på kjøringen.

Rutetilbudet mellom Gjøvik og Lillehammer fikk en forbedring ved høyere frekvens – 20 avganger hver vei på ukedager. I tillegg kom bedre materiell, satsing på informasjon, markedsføring og profilering/design.

#### 10.3.2 Totalkvalitet for Mjøspilen

Tiltaket henger sammen med det foran nevnte tiltaket og består av økt kompetansekrav til og holdningsskapende arbeid overfor sjåførere og personell på skystasjoner. Det er gjennomført servicekurs som ble holdt i juni 2001. Hensikten med tiltaket er å gi kundene en forutsigbar reiseopplevelse med høy kvalitet og øke motivasjonen blant operativt personell for derved å øke kollektivandelen.

#### 10.3.3 Opprusting av infrastruktur langs Mjøspilens trase

Tiltaket innebærer utbygging og oppgradering av holdeplasser med busslommer, leskur, belysning m.m. Formålet er å gi økt trygghet for de reisende, bedre tilgjengeligheten, lette forholdene for sjåførene og oppnå økt profilering av selve rutetilbudet. Dette skal gi økt kollektivandel.

På strekningen Lillehammer – Gjøvik er det bygd nye busslommer, leskur og P-plasser for passasjerene på Vingrom, Biri, Smedmoen og Redalen.

I Gjøvik bybussområde er det lagt spesiell vekt på tilgjengelighet for bevegelseshemmede ved at eksisterende holdeplasser har fått fortau (oppbygd kant) som letter av- og påstigning på bussene.

I Lillehammer ble det utført en kartlegging av holdeplasser som burde utbedres langs kommunal veg og holdeplassene som er mest brukt ble prioritert høyest. Det er rustet opp 12 holdeplasser, etablert av-/påstigningsramper på 7 holdeplasser, det er foretatt justeringer av 3 busslommer samt at en holdeplass er bygget om/flyttet og en holdeplass har fått nytt leskur.

### 10.3.4 Knutepunktsutvikling – Lillehammer skysstasjon

I forbindelse med utbygging av Lillehammer stasjon/skysstasjon før OL i 1994 ble det prosjektert leskur på bussterminalen. På grunn av manglende økonomiske rammer ble tiltaket ikke gjennomført. Gjennom brukerundersøkelsene som har vært gjennomført årlig siden iverksettelsen av anbud på bybussen, har leskur vært et høyt prioritert ønske blant passasjerene.

Tiltaket består av oppsetting av leskur ved Lillehammer skysstasjon. Utformingen er gjort med utgangspunkt i en designprofil for området utarbeidet til OL i 1994 og farger og utseende er tilpasset uteromsmøbleringen i Lillehammer. Tiltaket ble realisert sommeren/høsten 2001.

Tiltaket ble gjennomført høsten 2001. Tiltaket ble dyrere enn budsjettert, men fylkeskommunen har dekket merkostnadene.

### 10.3.5 ”Byen for alle” i Gjøvik

Bakgrunnen for prosjektet var de positive erfaringene fra ”Byen for alle”-prosjektet i Lillehammer, som fokuserte på økt tilgjengelighet for alle og var rettet mot publikumsbygg, forretninger, infrastruktur i gatemiljøet, holdeplasser og bussmateriell.

Prosjektet på Gjøvik hadde ikke den samme forankring lokalt og sentralt og ambisjonsnivået ble derfor redusert. I løpet av prosjektperioden ble det med bakgrunn i dagens rutetilbud, vedtatt å knytte tiltakene til infrastruktur og rutetilbud.

Tiltaket er delt i tre områder:

- **Servicebuss/Busster**  
Servicebussen ”Busster” går en halvtimes sløyfe i hovedsak mellom institusjonene for eldre. Det er timesfrekvens i hver bydel på dagtid hverdager og lørdager.
- **Utbedring av kantstein**  
Bakgrunnen for tiltaket var en tidligere befarings i byens sentrum sammen med bevegelseshemmede og representanter for bevegelseshemmedes organisasjoner. Det ble da pekt på at klare avgrensninger mellom gater og fortau er viktige hjelpemidler for svaksynte og at overgangsstedene må være tilrettelagt for passering med rullestol. I sentrumsområdet ble derfor flere kvartaler utbedret med dette for øyet.
- **Utbedring av bussholdeplasser**  
Et stort antall bussholdeplasser ble utbedret for at det skulle være mulig å rulle fra holdeplassen rett inn i bussen. Det ble anlagt fortau i en slik høyde at dette skulle være mulig. Adkomsten til disse fortauene var også tilrettelagt uten trinn og med akseptabel stigning inn til fortauet.

### 10.3.6 Videreføring av ”Byen for alle – fase II” i Lillehammer

Tiltaket er en videreføring av prosjektet ”Byen for alle”. Fase I ble gjennomført i årene 1991-1996. Målet for prosjektet var blant annet å være en foregangskommune på området tilrettelegging for funksjonshemmede, høste erfaringer og være en inspirasjonskilde for andre byer og kommuner så vel i Norge som i utlandet.

Fase II av dette prosjektet har infrastrukturtiltak og fysisk tilrettelegging som ett av fire hovedsatsingsområder.

Tiltakene er:

- Utarbeide en fremdriftsplan for utbedring av kryss, gater, fortauer, bussholdeplasser og lignende
- Arbeide for et bedret busstilbud og markedsføre tilbudet i Lillehammer kommune
- Sørgje for at alle bussholdeplasser er tilgjengelige med tanke på kanter, leskur etc.
- Bygging av leskur på Lillehammer skystasjon, tiltak 2B i tiltakspakken
- Vedlikehold av busstraséer langs kommunale veger
- Videreutvikling av fase I-prosjekter; gatekryss, fotgjengeroverganger, fortau, ramper, busstilbud/servicebusser

Prosjektet ledes av Lillehammer kommune som har ansatt prosjektleder. Tiltakspakken finansierer kun lønnskostnader for prosjektet. Konkrete tiltak finansieres av Lillehammer kommune.

### 10.3.7 Oppland skyssenter – etablering av offentlig kjørekontor

Målet med prosjektet er å utvikle et offentlig drevet kjørekontor som samordner pasientreiser og annen offentlig betalt transport med drosje. Hensikten er å redusere offentlige utgifter til sykestransport og overføre pasientreiser fra taxi til rutegående transport. Dermed skal en oppnå økt fokus på kollektivtransporttilbudet. For å oppnå dette er det viktig med et utstrakt informasjons- og holdningsskapende arbeid rettet mot alle grupper i hele prosjektperioden, enten det er brukere, rekvirenter, transportører eller andre.

Oppland skyssenter ble opprettet og satt i drift 16. oktober 2000. Dette er en underenhet av samferdselsseksjonen i Oppland fylkeskommune som organiserer og samordner offentlig betalte transport for Fylkestyngdekantoret i Oppland og Oppland fylkeskommune. Oppland skyssenter består av et kjørekontor og Lillehammer skystasjon.

Informasjonsarbeidet pågår kontinuerlig og rettes primært mot kommunehelsetjenesten i den enkelte kommune, men også til pasienter og brukere ved sykehusene.

Det er utarbeidet en egen evaluering av Oppland skyssenter.

### 10.3.8 Markedskommunikasjon, markedsføring og informasjon

Målet med markedsføring og informasjon er å øke antall passasjerer – og dermed også inntektene.

Følgende tiltak er blitt gjennomført:

- **Markedsplan**  
Det ble utarbeidet en markedsplan i forbindelse med søknaden om midler til tiltakspakken. Den er ikke fullt innarbeidet, men har lagt grunnlaget for mange av de tiltakene som er gjennomført.

- **Markedskommunikasjon**  
Det er lagt mye arbeid i å utforme gode og enkle budskap til fylkets innbyggere om kollektivtilbudet
- Det ble gjennomført en rekke markedsføringstiltak i perioden:
- **Kampanjemateriell.** Rutetabell i lommeformat, brosjyrer plassert i bussene og på skystasjonene, husstandsbrosjyrer
- **Kinospots**
- **Annonsering**  
Det ble annonsert i lokalavisene
- **Design-/profilprogram**  
Opplandstrafikk som merkevare. Bussene fikk bestemte profiler og disse profilene brukes også på alt trykt materiell produsert av OFK samferdsel og til internettsidene som kom i mars 2000.
- **Avis**  
I januar 2002 ble det utgitt en avis, laget som en rapport av tiltakspakken. Avisen var på 8 sider og lagt opp som en reise mellom Lillehammer og Gjøvik. Avisen ble husstandsdistribuert som innstikk i lokalavisene.
- **Informasjonsbrosjyre om syketransport**  
I forbindelse med opprettelsen av Oppland skyssenter ble det utformet en informasjonsbrosjyre beregnet som et oppslagsverk for pasienten og institusjonene. Revidert utgave kom i 2001 og inneholdt nytt om rekvisisjon for buss.

Det ble også gjennomført en rekke informasjonstiltak:

- **Internett** – [www.opplandstrafikk.no](http://www.opplandstrafikk.no)  
Internettsiden ble opprettet i mars 2000.
- **Ruteopplysningen – 177**  
Fra februar 2001 ble ruteopplysningstjenesten 177 lagt til Triodata i Folldal, som fra før betjente ruteopplysningen for Hedmark. Tjenesten fikk et løft og er i dag en meget viktig informasjonstjeneste
- **Rutetabeller**  
Tiltakspakken omfatter tre rutetabeller; bybuss Lillehammer, bybuss Gjøvik og rute 151 Lillehammer – Gjøvik. Fra januar 2000 har rute 151 blitt trykket i lommeformat med endringsdato januar og august (fra 2001 er tabellen gyldig fra 01.05.-30.04.)
- **Holdeplassinformasjon**  
På grunn av uttrykt misnøye med holdeplassinformasjonen i en forundersøkelse, fikk en person fra Lillehammer skystasjon fra januar 2000 ansvar for vedlikehold av holdeplassoppslag i området Lillehammer-Gjøvik.
- **Regionale skystasjoner og terminaler**  
De regionale skystasjonene har en viktig funksjon som knutepunkt for de reisende. Som hjelpemiddel i informasjonsarbeidet har de rutetabeller og takst- og regelhåndbok. Lillehammer skystasjon har i tillegg Topp3 for elektronisk søk på ruter.

### 10.3.9 Oversikt over endringer i tilbudet fordelt på soner

Tabell 10.1 gir en oversikt over endringer i rutetilbudet for sonene etter hvilket bysentrum man reiser mot.

Det har vært noen endringer i antall avganger pr. døgn langs Mjøspilen, og det har vært en økning i andelen holdeplasser med ruteinformasjon. Ellers har det vært få endringer i rutetilbudet i dette området. Takstene har økt med mellom 2 og 5 kr.



Tabell 10.1: Rutetilbudet Mjøspilen i 1999 og endringene fra 1999 til 2000

Sone nr	Sonenavn	Endringer i antall avganger per døgn		Ruteinformasjon på holdeplass	
		Mot Gjøvik	Mot Lilleh.	Mot Gjøvik	Mot Lilleh.
1	Lillehammer	7	-	++	++
2	Vingrom	2	4	++	++
3	Birstrand	2	4	(+)	(+)
4	Biri	5	4	++	++
5	Smedmoen/Redalen	4	5	+	+
6	Gjøvik	-	7	+	+

TØI-rapport 735/2004

Når det gjelder bybuss Gjøvik er det ikke registrert små endringer i selve tilbudet. Takstene har gått opp med 3 kr (tabell 10.2).

Tabell 10.2: Rutetilbudet i Gjøvik i 1999 og endringene fra 1999 til 2000.

Sone nr	Navn	Frekvens*		Reisetid med buss		Leskur		Andre endringer
		Avganger pr. time		Minutter		Andel		
		Før	Prosent endring	Før	Prosent endring	Før	Endring Prosent-poeng	
1	Kallerud/Hunndalen/åslundmarka	1,1	0,0			15,00		
2	Øverby/Tranberg	1,7	0,0			15,00		
3	Vindingstad/Kopperud	2,2	0,0			15,00		
4	Sykehuset/Bjørnsveen	1,1	0,0			12,00		
5	V.Totenveg/Fruseterenga/Østbyhøgda	1,8	0,0			20,00		
6	Hunndalen/Øverbymarka/Tobru	1,1	6,3			20,00		
7	Sentrum	1,2	0,0			4,00		

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

TØI-rapport 735/2004

## 10.4 Organisering og finansiering

Tiltakspakken har vært et samarbeid mellom Gjøvik kommune, Lillehammer kommune, Statens vegvesen Oppland, Jernbaneverket, NSB BA og Oppland fylkeskommune. Disse aktørene dannet en samordningsgruppe.

Rutebilselskapene som trafikkerer i området (Norgesbuss Romerike og Schøyens Bilcentraler) har deltatt i samordningsgruppen og gitt positive innspill til hele prosessen.

Tiltakspakken har hatt en kostnad på 13,2 mill. kr hvorav 5,0 mill. kr ble bevilget fra Samferdselsdepartementet, ca. 7,6 mill. kr ble bevilget fra Oppland fylkeskommune og resten fra Statens vegvesen og de deltagende kommunene.

## 10.5 Gjennomførte undersøkelser

I evalueringen av prosjektet er det benyttet både brukerundersøkelser og panelvaneundersøkelser. Av ukjent årsak ble det ikke gjennomført reisedagbok. Vi har derfor ikke data om eventuelle endringer i befolkningens transportmiddelbruk for denne perioden.

Førundersøkelsene ble gjennomført i desember 1999 og etterundersøkelsene ble gjennomført høsten 2002. Tabell 10.3 gir en oversikt over de undersøkelsene som er gjennomført, med tidspunkt, antall svar samt svarprosent der det har vært mulig å beregne.

Tabell 10.3: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Lillehammer/Gjøvik. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	Uke 42-43/1999	148+275	-	Uke 42-43 2002	354+200 (+384)	-
RVU m/panel	Uke 50/1999	801 Gjøvik	30	Okt./Nov.-02	331 Gjøvik	57
		403 Biri	33		197 Biri	62
		302 Lilleh.	30		150 Lilleh.	65

TØI-rapport 735/2004

### 10.5.1 Reisevaneundersøkelse

Tabell 10.4 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget i førsituasjonen. Oppland fylke valgte å gjennomføre atskilte undersøkelser for henholdsvis Lillehammer, Biri og Gjøvik.

Tabell 10.4: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Lillehammer/Gjøvik, sammenlignet med gjennomsnittet for innbyggerne i alle tiltakspakkeområder 1996-2000. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Lillehammer (RVU – før)	Biri (RVU – før)	Gjøvik (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltaks- pakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>				
Menn	49	56	49	46
Kvinner	51	44	51	54
<i>Alder</i>				
Under 18	3	4	4	4
18-25	9	7	9	10
26-45	39	46	38	42
46-66	36	31	34	31
Over 67	13	12	15	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>				
Yrkesaktiv	63	68	63	62
Hjemmearbeidende	5	7	3	6
Skole/stud./mil.	9	7	10	11
Pensjonist	16	13	17	16
Arbeidsledig/trygdet	5	5	6	5
Annet/ubesvart	2	1	1	0
<i>Tilgang til bil</i>				
Andel m/førerkort	83	87	82	84
Har alltid tilgang til bil ved behov*	72	81	71	81
<b>N</b>	<b>302</b>	<b>403</b>	<b>801</b>	<b>10 310</b>

\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen. N Lillehammer=275, N Biri=387, N Gjøvik=739

TØI-rapport 735/2004

## 10.5.2 Brukerundersøkelser

Brukerundersøkelsene er, i likhet med reisevaneundersøkelsen, foretatt som to atskilte undersøkelser for bybuss Gjøvik og for Mjøspilen. Tabell 10.5 gir en oversikt over sentrale bakgrunnskjenntegn ved de intervjuede i brukerundersøkelsene før og etter tiltak. Det er store kjønnsforskjeller når det gjelder bruken av kollektivtransport også i dette området, med omtrent 60 prosent kvinner og 40 prosent menn. I etterundersøkelsen for bybuss Gjøvik var fordelingen 72 prosent kvinner og 28 prosent menn, med andre ord enda mer skjevfordelt mellom kjønnene enn det som er vanlig.

I begge delutvalgene er fordelingen mellom aldersgruppene omtrent den samme i før- og etterundersøkelsen.

Tabell 10.3: Kjenntegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Lillehammer/Gjøvik, sammenlignet med gjennomsnittet for alle brukerundersøkelser, tiltakspakkene 1996-2000. Prosent

Kjenntegn	Mjøspilen		Bybuss Gjøvik		Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
	Før	Etter	Før	Etter	
<i>Kjønn</i>					
Menn	37	40	41	29	35
Kvinner	62	59	58	72	65
N	148	354	275	200	25 555
<i>Alder</i>					
Under 18	35	31	28	20	19
18-25	26	29	24	22	28
26-45	16	18	25	23	27
45-66	19	19	16	22	20
Over 67	4	3	7	14	6
N	144	348	260	199	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>					
Yrkesaktiv	26	35	35	38	43
Hjemmearb.	3	1	4	3	3
Skole/stud./mil.	58	55	44	35	44
Pensjonist	6	4	7	16	6
Arb.ledig/trygdet	4	3	7	7	4
Annet/ubesvart	3	2	3	1	1
N	148	354	275	200	25 425
Andel m/førerkort	38	49	39	47	53
N	148	354	275	200	21 066
Kunne brukt bil på reisen**	65	66	33	50	37
N	50	150	93	82	8422

\*Gjennomsnitt alle tiltakspakker gjelder alle brukerundersøkelser, før og etter. \*\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen

TØI-rapport 735/2004

## 10.5.3 Passasjertall før og etter

Fra før – til ettersituasjonen (1999-2002) er passasjertallet på bybuss Gjøvik redusert fra 688 000 til 677 000 passasjerer, en nedgang på 1,6 prosent. På Mjøspilen er det en økning i antall passasjerer på hele 24 prosent, fra 149 000 passasjerer i 1999 til 185 000 passasjerer i 2002. Det var en stor passasjerøkning på Mjøspilen fra 1999 til 2000. Etter 2000 har passasjertallet gått ned. Den lokale sluttrapporten benytter 2000 tallene som førsituasjonen for Mjøspilen. Dette er årsaken til avviket i konklusjoner mellom den lokale sluttrapporten og denne rapporten.

## 10.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Tiltakspakken har i all hovedsak blitt gjennomført i henhold til søknaden og de planene som var lagt. Tiltakene har vært fokusert på infrastruktur, service og markedsføring.

Kundetilfredsheten er generelt høy, men det har ikke vært særlige endringer i forsøksperioden. Brukerundersøkelsene viser at tiltakene er godt mottatt av passasjerene. Størst endring i tilfredsheten hos passasjerene er knyttet til forhold som ikke omfattes av tiltakspakken, og da først og fremst billettprisene som har gått mye opp i perioden. Befolkningen generelt er mindre tilfredse med busstilbudet enn de som faktisk bruker bussen mye.

Målet om flere passasjerer er ikke nådd. Passasjertallene har i forsøksperioden gått noe ned etter at de, særlig på Lillehammer, hadde økt på 90-tallet. Om dette alene skyldes økningen i billettprisene, eller om andre forhold spiller inn er ikke mulig å se ut fra undersøkelsene. Bybussen på Lillehammer hadde før tiltaksperioden allerede stor trafikk, og det kan kanskje hevdes at en med dagens tilbud hadde "tatt ut" potensialet for kollektivreiser allerede på slutten av 1990-tallet.

På Gjøvik har bybussen hatt en bedre utvikling slik at trafikken de siste årene ser ut til å ha vært ganske stabil. Dette kan tyde på at innsatsen knyttet til profilering og markedsføring av bybussen de siste årene har hatt noe av den samme effekten som en så tidligere på Lillehammer.

På strekningen Lillehammer – Gjøvik har det til tross for en kvantitativ og kvalitativ bedring av tilbudet, relativt tung markedsføring og tiltak på holdeplasser vært en markert nedgang i passasjertallet.

Det har vært et viktig mål for tiltakspakken å skape økt tilgjengelighet for trafikanter med funksjonshemming. Det er ikke foretatt undersøkelser for å evaluere de tiltakene som er rettet mot disse gruppene. Måloppnåelsen kan derfor bare vurderes ut fra at det faktisk er gjort tiltak som bedrer tilgjengeligheten. Erfaringene fra "Byen for alle"-prosjektet på Lillehammer viser at slike tiltak har en positiv betydning, men at tiltakene må være bredt anlagt for å kunne gi deler av befolkningen med bevegelseshemming et sammenhengende og godt tilbud i alle deler av det offentlige rom.

## 10.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikantene oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikantene tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 10.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brukerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant eksisterende kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter omleggingene.

Kun en fjerdedel av passasjerene i begge undersøkelsene kjente til endringene. Av disse oppgir de fleste at endringene ikke har medført endringer i deres bussbruk (tabell 10.6).

Kun 18 prosent av passasjerene på Mjøspilen og 14 prosent av passasjerene på Bybuss Gjøvik oppgir at de reiser oftere nå enn før tiltakene ble iverksatt. 7 og 2 prosent av passasjerene oppgir at de reiser sjeldnere på henholdsvis Mjøspilen og bybuss Gjøvik.

Tabell 10.6: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss?  
Brukerundersøkelse Mjøspilen og Bybuss Gjøvik (Oppland) (etter tiltak). Prosent

	Mjøspilen	Bybuss Gjøvik
Ja, jeg reiser oftere	18	14
Ja, jeg reiser sjeldnere	7	2
Nei, ingen endring/ubesvart	74	84
Sum	100	100
Antall	85	50

TØI-rapport 735/2004

### 10.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelbruk

Siden det ikke ble gjennomført reisedagbok i forbindelse med reisevaneundersøkelsen blant befolkningen i tiltakspakkeområdet, har det heller ikke vært mulig å foreta noen analyser av endringer i transportmiddelbruken i befolkningen. I stedet skal vi se på svarene på spørsmålet om hvor ofte folk oppgir at de reiser kollektivt henholdsvis før og etter tiltak. Resultatene fra undersøkelsen i panelutvalget viser at det ikke har vært noen endringer med hensyn til hvor ofte de selv oppfatter at de reiser kollektiv (tabell 10.7).

Tabell 10.7: Hvor ofte reiser du kollektivt? Reisevaneundersøkelse med panelutvalg.  
Lillehammer/Gjøvik. Panelutvalget. Prosent

Hvor ofte kollektivt	Før	Etter
<i>Vinter</i>		
Daglig	3	4
2-4 dager pr. uke	10	8
Sjeldnere	83	84
<i>Sommer</i>		
Daglig	3	3
2-4 dager pr. uke	7	6
Sjeldnere	90	91
N	150	150

TØI-rapport 735/2004

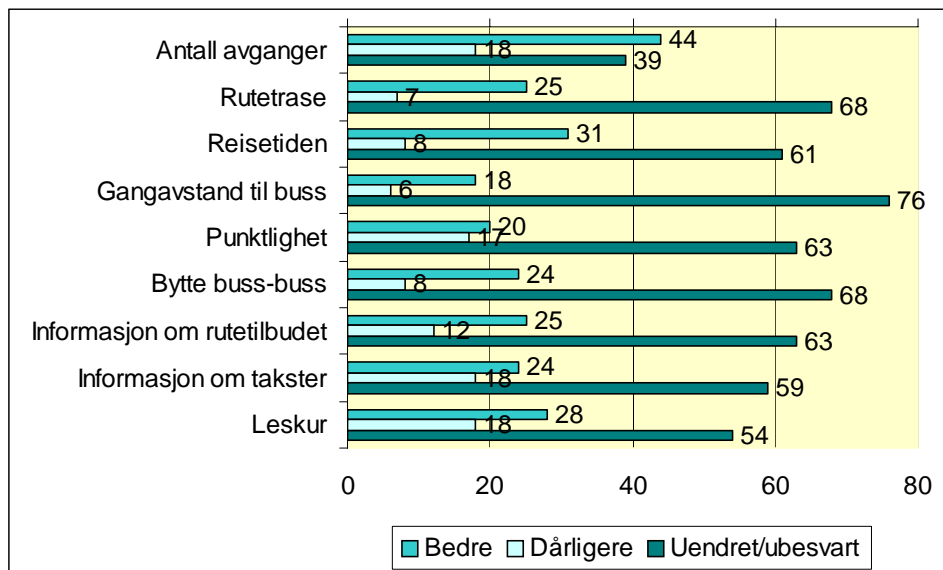
### 10.7.3 Kollektivtrafikanteres vurderinger av tiltakene

Det er kun 25 prosent av passasjerene på bybussen og 24 prosent på Mjøspilen som har oppfattet at det har skjedd endringer i tilbudet.

Kollektivtrafikanterne på henholdsvis Mjøspilen og bybuss Gjøvik mener at de fleste faktorene ved busstilbudet er uendret (figur 10.1 og 10.2). Resultatene her må imidlertid fortolkes med forsiktighet fordi det kun er 85 og 50 respondenter på henholdsvis Mjøspilen og Bybussen.

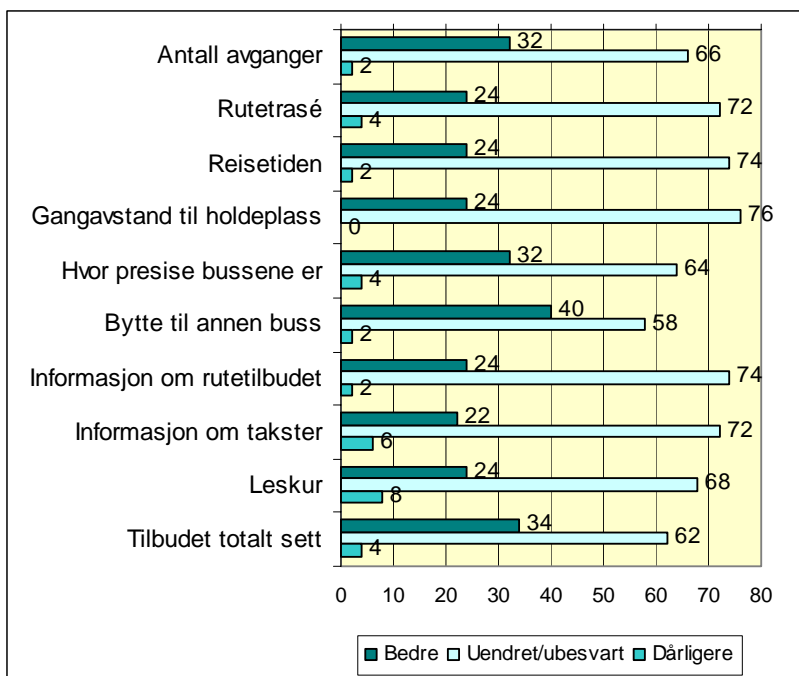
Inntrykket av passasjerenes svar er likevel at passasjerene på bybuss Gjøvik er gjennomgående mer positive enn passasjerene på Mjøspilen – i det minste er det svært få som mener at de ulike forholdene er blitt verre.

På Mjøspilen er det en del som mener at tilbudet er blitt dårligere på en del områder. 33 prosent mener at tilbudet totalt sett har blitt bedre, 17 prosent mener at det har blitt dårligere mens 51 prosent ikke har registrert noen endring.



TØI-rapport 735/2004

Figur 10.1: Kollektivtrafikanternes vurdering av endringene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse Mjøspilen (Lillehammer – Gjøvik). N= 85. Prosent



TØI-rapport 735/2004

Figur 10.2: Kollektivtrafikanternes vurdering av endringene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse Bybuss Gjøvik. N=50. Prosent

### 10.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 10.8 viser endringer i befolkningens holdninger til ulike sider av kollektivtilbudet, eller rettere sagt, mangelen på endringer. Vi har slått sammen dataene fra Lillehammer, Gjøvik og Biri. Det er svært få signifikante endringer i befolkningens holdninger til kollektivtransporten i dette området. De få unntakene vi finner er en svak nedgang i andelen som mener det er komfortabelt å reise med buss, at det er billig å reise med buss og at det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster.

Tabell 10.8: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig/ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Oppland. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	49	48
Det er komfortabelt å reise med buss	75	70
Det er billig å reise med buss	35	28
Bussene er miljøvennlige	60	57
Det er kort veg til bussholdeplassen	74	76
Bussene går ofte	46	47
Bussene er punktlige	71	71
Det er lett å få sitteplass på bussen	78	79
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	83	82
Holdeplassene er tiltalende	39	36
Holdeplassene er godt vedlikeholdt	39	35
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	43	45
Det er enkelt å betale på bussen	86	84
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	87	86
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	73	68
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	50	50
Sjåførene yter god service	64	65
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	29	29
Bussene er tiltalende utvendig	71	68
Bussene er tiltalende innvendig	62	60
N	678	678

Grå felt = signifikante endringer. De største endringene er uthevet

TØI-rapport 735/2004

### 10.8 TØIs konklusjon

Det har vært store takstøkninger i tiltaksperioden, noe som har bidratt til å dempe effekten av tiltakene som ble gjennomført. Korrigert for takstøkninger i perioden er passasjerøkningen på Bybuss Gjøvik 6,2 prosent og på Mjøspilen hele 29,9 prosent fra 1999-2002.

Det har vært noen endringer i antall avganger pr. døgn langs Mjøspilen og en økning i andelen holdeplasser med ruteinformasjon. Ellers har det vært få endringer i rutetilbudet i dette området.

Få av kollektivtrafikantene både på bybussene i Gjøvik og på Mjøspilen hadde oppfattet at det var noen endringer i rutetilbudet. Hovedinntrykket er at de som har oppfattet at det har vært gjennomført endringer er blitt mer fornøyde.

Det er så å si ingen holdningsendring i befolkningen. Kun en liten negativ utvikling av holdningene til pris, komfort og informasjon om ruter og takster.

## **10.9 Kilder**

Oppland fylkeskommune, 2003. *Tiltakspakke Lillehammer – Gjøvik – ny giv for kollektivtrafikken 1999-2002. Evalueringsrapport mai 2003*. Oppland fylkeskommune, Samferdsel.



# 11 "Buss 2000" i Tromsø

## 11.1 Studieområde

Buss 2000 er en satsing innen byområdet i Tromsø, trafikkert av byrutene til Tromsbuss.

Byrutene har en markedsandel på mellom 13 og 14 prosent. Rutestrukturen er planlagt med utgangspunkt i tre sentrale knutepunkt der de viktigste arbeidsplasskonsentrasjonene er lokalisert: Sentrum, Langnes og Universitetssykehuset.

Tromsø har om lag 60 000 innbyggere (2000).

## 11.2 Bakgrunn

Tiltakspakke "Buss 2000" i Troms er en av tiltakspakkene som fikk bevilgning i 1999. Prosjektet er en videreføring av en stor omlegging av buss- og takstsystemet i Tromsø. I 1997-98 ble det gjennomført en rekke tiltak i Tromsø. Det ble gjennomført ruteforbedringer, nye rutemønster, nye bussveger, holdeplassopprusting, satsing på informasjon samt bygging av terminal i Giæverbukta.

## 11.3 Beskrivelse av tiltakene

Innenfor tiltakspakke 2000 er allerede planlagte forbedringer videreført. Disse tiltakene er:

- Rute- og holdeplassforbedring
- Terminal Sentrum
- Terminal UNN (tidligere RiTØ)
- Informasjon og markedsføring
- Koordinator miljøvennlig transport

### 11.3.1 Rute- og holdeplassforbedring

Prosjektet omfatter forbedringer av utvalgte holdeplasser på pendelrutene 24, 26, 28 og 40. Ingen ruteendringer.

Kommunen har inngått en avtale med Adshel om levering av reklamefinansierte leskur, 26 i 2001 og 37 i 2002. I tillegg har kommunen fått tilbud på 10 leskur for midler fra tiltakspakken Buss 2000.

### 11.3.2 Terminal Sentrum

Bygging av sentrumsterminal i Fredrik Langesgt. Gaten ble bygget om til kollektivgate, med forbedringer av gaten, fortauene og bussholdeplassene. Prosjektet innebar en prosess med prinsippavklaring, tiltaksplan og byggeplanlegging.

Forprosjektet ble utført av en konsulent. Tromsø kommune/Troms fylkeskommune var ikke fornøyd med resultatet, noe som medførte overskridelser og forsinkelser av forprosjektet. Sentrumsterminalen ble åpnet 29. oktober....i ....., og det er gjennomført en etterundersøkelse av SMI om reaksjonene på denne terminalen. Dette tiltaket inngår dermed ikke i den felles evalueringen av tiltakspakken som følger TØIs opplegg.

### 11.3.3 Terminal UNN

I 1995 ble det utført et forprosjekt for en bussterminal ved Universitetssykehuset Nord Norge (UNN) (tidligere RiTø), som ble noe oppdatert i 2000. Bakgrunnen for prosjektet er behov for kapasitetforbedring som følge av utbygging av sykehuset. Med en ytterligere kanalisering av ruter og høyere frekvens gjennom området må antallet holdeplasser utvides. Det er nødvendig at bussterminalen blir utvidet arealmessig for at kapasiteten skal tilpasses busstilbudet til/fra sykehuset.

Terminalen er bygget på gatenivå ved hovedinngangen til sykehuset. Fortauet er utvidet for å gi best mulig plass til ventende passasjerer, og det er lagt vekt på størst mulig enkelhet og fleksibilitet. Terminalen ble ferdigstilt høsten 2002.

### 11.3.4 Informasjon og markedsføring

I 1997 ble det innført nye rutenummer med mer logisk nummerering, nytt rutekart, fargekoder på rutekart, holdeplasser og busser og nytt rutehefte med avgangstider på hver holdeplass. Det ble i tillegg gjennomført en større informasjonskampanje rundt innføring av det nye systemet, med brosjyrer i postkassene og omfattende annonsering.

Innenfor tiltakspakken "Buss 2000" er det lagt opp til en forbedring, videreutvikling og oppdatering av informasjonsmaterialet.

I førsituasjonen hadde alle holdeplassene ruteinformasjon, mens 60 prosent av dem hadde rutekart. Busskart er nå plassert på alle holdeplasser og i tillegg på bussene. Samtlige bussholdeplasser har nå både ruteinformasjon, med beregnet ankomsttid for referanseholdeplass, og kart.

Cirka 2 mill. av budsjettet er overført fra markedsføringsbudsjettet til delfinansiering av et *sanntidsinformasjonssystem* som innføres på busslinje 20 og 26 i Tromsø. Det vil inkludere 25 holdeplasser og 20 busser. Dette tiltaket har fått 2,5 mill. kroner ekstra av Samferdselsdepartementet, slik at totalrammen for sanntidsinformasjonssystemet er ca. 4,5 mill. kroner.

Innen tiltaksområdet markedsføring gjenstår det dermed 1 mill. kroner i budsjettet, som er brukt på følgende tiltak:

- 1) Redesign av rutehefte, busskart, rutefoldere, busskort og tilhørende informasjonsmaterieell
- 2) Informasjonskampanje i forhold til nye bussterminaler og ruteforbedringer
- 3) Holdningskampanje
- 4) Kort-/priskampanje

Disse tiltakene er utført av reklamebyrået BIG I.D.

Fra 11.02.02 er det installert reiseplanlegger på internett ([www.177troms.no](http://www.177troms.no)). Denne er ikke finansiert av tiltakspakken.

### 11.3.5 Oversikt over endringer i rutetilbudet fordelt på soner

Satsingen i tiltaksperioden (2002-2003) har først og fremst vært konsentrert om infrastrukturelt tiltak (utvikling av terminaler og opprusting av holdeplasser) samt innføring av sanntids informasjonssystem. Tre soner (1, 4 og 7) har fått en del nye holdeplasser, men bortsett fra det har det ikke tiltakene ført til endringer av rutetilbudet til de reisende i form av økt frekvens. Det har vært marginale endringer i takstene i perioden.

Tabell 11.1: Rutetilbudet mellom de ulike sonene i Tromsø og Tromsø sentrum i før-situasjonen og endringer i rutetilbudet i tiltaksperioden

Nr	Navn	Frekvens * Avganger pr. døgn		Leskur Endring Andel Prosent Før poeng	
		Antall Før	Prosent endring	Andel Før	Prosent poeng
1	Sentrum	-	-	-	-
2	Tromsdalen/Sollien	4,7	4	25	25
3	Lunheim/Kroken	5,9	9	48	2
4	Bjerkaker/Myreng	6,1	3	25	25
5	Dramsv./Stakkvollfeltet	11,1	4	55	5
6	Håpet/Hamna	6,8	0	50	5
7	UNN/UiTØ	7,7	1	55	45
8	Glæverbukta	15,8	0	45	0
9	Kvaløya	5,1	0	45	0

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgn.

TØI-rapport 735/2004

### 11.4 Organisering og finansiering

Prosjekt "Buss 2000" er et samarbeidsprosjekt mellom Tromsbuss, Troms fylkeskommune, Tromsø kommune og Statens vegvesen. Det har blitt administrert gjennom den felles kollektivtrafikkgruppa hvor alle parter er representert. Prosjektet hadde budsjettert med prosjektkoordinator (20/80 kostnadsfordeling med Tromsø kommune).

For styring ble det etablert en egen styringsgruppe med representanter i fra Troms - fylkeskommune (samferdselssjef), Tromsø kommune (kommunaldirektør) og Statens vegvesen (vegsjef).

Prosjektets regnskap viser en kostnadsramme på 16,5 mill.kr, hvorav 7,4 mill. kr var Samferdselsdepartementets andel.

### 11.5 Gjennomførte undersøkelser

Troms fylke har fått unntak fra kravet om gjennomføring av RVU-/panelundersøkelser fordi tiltakspakken i hovedsak er fokusert på infrastrukturelt tiltak. Det er gjennomført brukerundersøkelser, men førundersøkelsen er i realiteten en "midtveisundersøkelse". Årsaken til dette er at de første førundersøkelsene gjennomført av Troms fylkeskommune ikke tilfredsstilte kravene i forbindelse med evaluering av tiltakspakker, og det måtte derfor gjennomføres en ny førundersøkelse i tråd med TØIs mal.

Brukerundersøkelsen i førsituasjonen ("midtveisundersøkelsen") ble gjennomført i april 2002 og etterundersøkelsen ble gjennomført høsten 2003 (tabell 11.3).

Tabell 11.3: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Tromsø. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	23.4.02	2 372	47 %	H23.9.03	1 724	-

TØI-rapport 735/2004

### 11.5.1 Brukerundersøkelser

Tabell 11.4 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalget av busspassasjerer i før- og ettersituasjonen. Det er forholdsvis små endringer fra før- til ettersituasjonen.

Kjønnsforskjellene er store i Tromsø når det gjelder bruken av kollektivtransport. I førundersøkelsen er det 70 prosent kvinner og 30 prosent menn, mens tilsvarende andeler i etterundersøkelsen er 75 og 25 prosent. Aldersmessig fordeler utvalgene seg slik (etterundersøkelsen i parentes): 9 (10) prosent er under 18 år, 24 (26) prosent er mellom 18 og 25 år, 40 (36) prosent er mellom 26 og 45 år, 23 (25) prosent er mellom 46 og 66 år og kun 4 (3) prosent er 67 år eller eldre.

Det er henholdsvis 57 og 54 prosent yrkesaktive i før- og etterundersøkelsen, mens andelen skoleelever/studenter er henholdsvis 35 og 37 før og etter.

Tabell 11.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Tromsø, sammenlignet med gjennomsnitt for brukerundersøkelsene i alle tiltakspakker 1996-2000. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	30	25	35
Kvinner	70	75	65
N	2372	1724	25 555
<i>Alder</i>			
Under18	9	10	19
18-25	24	26	28
26-45	40	36	27
45-66	23	25	20
Over67	4	3	6
N	2356	1724	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	57	54	43
Hjemmearb.	1	1	3
Skole/stud./mil.	35	37	44
Pensjonist	5	4	6
Arb.ledig/trygdet	2	2	4
Annet/ubesvart	1	1	1
N	2372	1724	25 425
Andelm/førerkort	68	67	53
N	2372	1724	21 066
Kunnebruktbilpåreisen*	37	40	37
N	1466	1 031	8422

\*Gjennomsnitt alle tiltakspakker gjelder alle brukerundersøkelser 1996-2000, før og etter. \*\*Andel kun blant dem med førerkort og bil i husholdningen

### 11.5.2 Passasjertall før og etter

Trafikktall viser at passasjerveksten i Tromsø har vært på 1,5 prosent fra 2000 til 2003. I perioden fra før- til etterundersøkelsen blant passasjerene (2002-2003) har passasjerveksten vært på 3,4 prosent.

## 11.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten

Sett i forhold til hovedmålet for Tromsø, økt kollektivtrafikkandel, har ikke Buss 2000 svart helt til forventningene. Det var heller ikke ventet, siden innsatsen var alt for lav og ikke inkluderte nok tiltak. Sånn sett har prosjektet, som flere andre prosjekter, indikert at for å øke kollektivandelen må det være en kombinasjonen av sterk satsing på driftstiltak og bilbegrensende virkemidler. Dette er kunnskap en har hatt i lang tid.

Hovedmålene for Buss 2000 har derimot delvis blitt nådd, i det tilbudet har blitt bedre, samarbeidet har blitt utviklet. Kollektivtrafikken har økt, men kollektivandelen har gått ned. Buss 2000 har vært viktig i og med at den har lagt grunnlaget for en bedre kollektivbetjening i de bynære områder, og flere samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter har vært gjennomført. Den har i sånn henseende banet vei for muligheten for å kunne innfri hovedmålsetningen senere, forutsatt at de nødvendige virkemidler og ressurser blir gjort tilgjengelig.

Videreføringen og intensiveringen av samarbeidet med bakgrunn i konkrete prosjekter mellom de fire etatene/ selskapene som driver med kollektiv har vært svært verdifullt. Det har ført til bedret samarbeid også om andre tilgrensende tema og en arena hvor man jevnlig kan møtes å ta opp problemer eller ideer av felles interesse. Det har også ført til at ansvaret for kollektiv har blitt mer synliggjort i egen organisasjon, og et økt engasjement i og med at en har en felles interesse i å løse oppgavene. Dette har ikke minst vist seg i forbindelse med sanntids informasjonssystemer, når man takket være den felles kompetansen i Buss 2000, klarte seg uten nevneverdig konsulentbistand for å definere og bestille et system.

## 11.7 Resultater

Vi har analysert data fra brukerundersøkelsen, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikanter oftere kollektivt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikanter tiltakene som er gjennomført?

### 11.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brugerundersøkelsen i Tromsø har ikke tatt med spørsmålet om har økt eller redusert bruk av buss i etterundersøkelsen. I stedet må vi se på fordelingen på spørsmålene om hvor ofte man benytter buss i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret (tabell 11.5).

Vi ser at det kun er bussbruken i sommerhalvåret som har hatt en signifikant endring. Det er færre i ettersituasjonen som reiser daglig, mens det har vært en økning i andelen som

reiser bare minst én dag i uken, minst én dag pr. måned og de som reiser sjeldnere enn dette. For vinterhalvåret har det ikke skjedd noen endring i bruken av buss.

Tabell 11.5: Reisehyppighet med buss i sommer- og vinterhalvåret, før- og etterundersøkelsen. Brukerundersøkelse i Tromsø. Prosent

Reisehyppighet	Sommer		Vinter	
	Før	Etter	Før	Etter
Daglig	56	51**	72	73
2-4 dager pr. uke	28	26	21	18
Minst én dag pr. uke	10	12*	4	5
Minst én dag pr. mnd	4	5*	2	2
Sjeldnere	2	5**	1	1
Ubesvart	0	1	0	1
SUM	100	100	101	101
N	2372	1724	2372	1724

\*Signifikant forskjell på 5 % nivå

\*\*Signifikant forskjell på 1 % nivå

TØI-rapport 735/2004

### 11.7.2 Kollektivtrafikantenes vurderinger av tiltakene

Førundersøkelsen blant bussbrukerne ble gjennomført etter at sentrumsterminalen i Fredrik Langesgt. ble opprustet. Undersøkelsen har likevel med et spørsmål om hvordan busspassasjerene synes terminalen fungerer etter opprustingen i forhold til hvordan den var før. Svarfordelingen på dette spørsmålet ser vi nedenfor (tabell 11.6).

Vi ser at tilfredsheten med den nye terminalen er svært høy. 65 prosent mener at den er blitt bedre. 27 prosent mener at den fungerer som før, men bare 1 prosent mener den fungerer dårligere.

Tabell 11.6: Oppfatninger om hvordan sentrumsterminalen fungerer etter opprustingen høsten 2001. Brukerundersøkelse 2002, Tromsø. Prosent

Fungerer terminalen bedre, dårligere eller uendret?	Prosent
Bedre	65
Dårligere	1
Uendret	27
Ubesvart	7
SUM	100
N	2372

TØI-rapport 735/2004

Da etterundersøkelsen ble gjennomført var bussterminalen ved UNN ferdig og hadde vært i bruk i ca. et år. Det ble stilt en del spørsmål (i form av positive påstander) til passasjerene i etterundersøkelsen for å få svar på hvordan brukerne vurderer den nye terminalen. Spørsmålene ble stilt til de passasjerene som svarte at de hadde gått på eller av bussen på UNN-terminalen den siste måneden.

Reaksjonene på den nye terminalen er svært positive (tabell 11.7). Andelen som er enige i disse påstandene om UNN-terminalen ligger mellom 70 og 80 prosent.

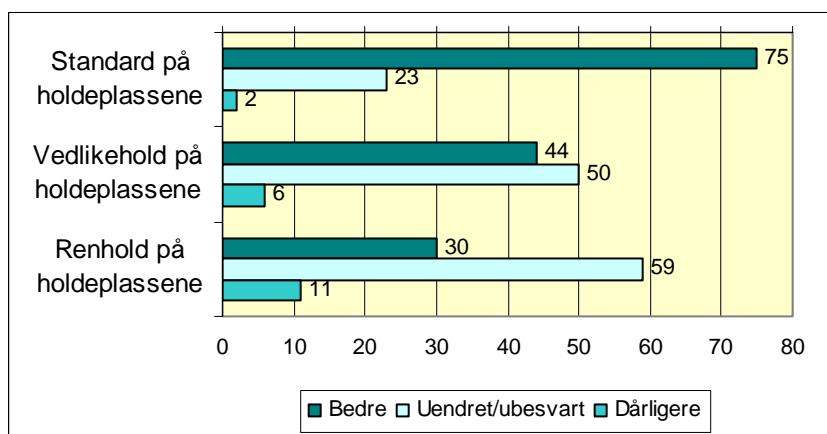
Færrest enige finner vi for påstanden om at skiltingen på terminalen gjør det enkelt å finne frem til riktig buss. Men også på denne påstanden er det svært mange som sier seg helt eller delvis enige.

Tabell 11.7: Andel enige og uenige i noen påstander om UNN-terminalen. Brukerundersøkelse 2003, Tromsø. N=785. "Vet ikke"-kategorien inkluderer ubesvart. Prosent

Påstand	Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke
Det er enkelt å finne ruteinformasjon på UNN-terminalen	44	33	6	4	13
Lehusene på UNN-terminalen gir god beskyttelse mot vær og vind	51	30	6	2	11
Skiltingen på UNN-terminalen gjør det enkelt å finne frem til riktig buss	36	35	12	5	12
UNN-terminalen gir et godt helhetsinntrykk	47	32	7	2	12

TØI-rapport 735/2004

I løpet av 2001 ble flere holdeplasser rustet opp. I førundersøkelsen ("midtveisundersøkelsen") ble passasjerene spurt om de mente holdeplassene var blitt bedre eller dårligere (figur 10.1). Det er særlig standarden på holdeplassene passasjerene er fornøyde med. 75 prosent mener at holdeplassstandarden er blitt bedre. Dette kan skyldes at det er kommet en del nye leskur. Når det gjelder vedlikeholdet av holdeplassene mener 44 prosent at det er blitt bedre, mens halvparten mener at vedlikeholdet er uendret. 30 prosent av passasjerene mener at renholdet på holdeplassene er blitt bedre, mens 59 prosent mener at renholdet er uendret.



TØI-rapport 735/2004

Figur 11.1: Kollektivtrafikanternes vurdering av holdeplassene. Vurdering blant de som har oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse 2002, Tromsø. Prosent

### 11.7.3 Nyten av sanntids ruteinformasjon

I Tromsø kom sanntidsinformasjonsprosjektet inn midtveis i tiltakspakkeperioden. Som nevnt ble det overført 2 mill. kr fra markedsføringsbudsjettet til delfinansiering av et sanntidsinformasjonssystem. I tillegg har tiltaket fått 2,5 mill. kr ekstra fra Samferdselsdepartementet, slik at totalrammen for prosjektet er ca. 4,5 mill. kr.

I førundersøkelsen fikk passasjerene spørsmål om de trodde de ville ha nytte av slik informasjon. Hele 83 prosent svarte da ja på spørsmålet, mens bare 8 prosent svarte at de ikke ville ha noen nytte av det. Det er med andre ord et stort behov for og ønske om slik informasjon.

I etterundersøkelsen svarer nesten 80 prosent at det er nyttig med sanntids ruteinformasjon på holdeplassene (figur 11.2). Resultater fra evalueringen av et forsøk med sanntids ruteinformasjon i Trondheim (IBIS-prosjektet), viser tilsvarende resultater (Kjørstad og Lodden, 2003).

Det viser seg også her at de eldste ikke er like opptatt av slik informasjon som de yngre aldersgruppene. "Bare" 54 prosent av de eldste passasjerene mener slik informasjon er nyttig, mot henholdsvis 82 og 85 prosent blant dem i aldersgruppene 18-25 år og 26-45 år (figur 11.2). Det er imidlertid ingen forskjeller mellom menn og kvinner.

#### 11.7.4 Oppfatninger om sanntids ruteinformasjon

I tillegg til spørsmålet om sanntidsinformasjon er nyttig, ble passasjerene bedt om å si seg enige eller uenige i en del påstander om skjermene og om sanntids ruteinformasjon generelt.

Resultatene viser at de fleste er helt eller delvis enig i samtlige påstander, med unntak av at sanntidssystemet vil føre til at de reiser mer kollektivt og at det er rimelig å betale mer ved innføring av et sanntidssystem (Lodden og Kjørstad 2004).

At passasjerene tror de ikke kommer til å reise mer som følge av sanntidssystemet har nok sammenheng med at det er mange andre faktorer som har større betydning for om en reiser kollektivt, frekvens, pris, biltilgang osv.

Det er helt tydelig at folk vil ha sanntids ruteinformasjon, men ikke ønsker å betale noe ekstra for det. Det er kun 5 prosent som er helt enige i at det er rimelig med en prisøkning og 11 prosent er delvis enige.

### 11.8 TØIs konklusjon

Trafikktall viser at passasjerveksten i Tromsø har vært på 1,5 prosent fra 2000 til 2003. I perioden fra før- til etterundersøkelsen blant passasjerene (2002-2003) har passasjerveksten vært på 3,4 prosent. Det har vært marginale endringer i takstene i perioden mellom før og etterundersøkelsene 2002-2003. Det har ikke vært gjennomført panelundersøkelse. Vi kan derfor ikke si om det har vært endringer i reiseomfang eller transportmiddelfordeling.

Tiltakspakken "Buss 2000" var en videreføring av en satsing der hovedgrepet, med omlegging av rutestrukturen var gjennomført lenge før tiltakspakke-perioden. Dette er en av forklaringene på at tiltakspakken fikk begrenset effekt på passasjertallet.

En annen årsak til at tiltakspakken fikk begrenset effekt var at den i hovedsak besto av store infrastrukturprosjekter (sentrumsterminal og terminal ved Universitetssykehuset i Nord-Norge). Tiltakene medførte ikke en forbedring av selve tilbudet, men en standardheving av sentrale knutepunkter. Dette gir ikke nødvendigvis en økning i passasjertallet på kort sikt, men kan ha en positiv effekt på lengre sikt. Og resultatene viser at både sentrumsterminalen og de nye terminalene, Fredrik Langesgate og UNN-terminalen har blitt svært godt mottatt av kundene. Også sanntidsinformasjonen har blitt godt mottatt. Kundene mener at de har stor nytte av denne typen informasjon, og at den kan være med på å øke dere bruk av kollektivtransport.



## 11.9 Kilder

Lodden, U.B. og Kjørstad, K.N. 2004. *Evaluering av "Buss 2000" – tiltakspakke for Tromsø*. TØI arbeidsdokument PT/1720/2004.

Troms fylkeskommune 2004. *Buss 2000 – sluttrapport*. Styringsgruppen for buss 2000.

## 12 "PRAKK" i Trondheim

### 12.1 Studieområde

Trondheim har ca. 152 000 innbyggere. 32 000 personer pendler fra omegnskommunene inn til arbeidsplasser i Trondheim. Nesten 75 prosent av arbeidsplassene i Trondheim ligger langs "strengen" Nardo – Midtbyen – Ranheim, mens bare 30 prosent av innbyggerne er bosatt i dette området

### 12.2 Bakgrunn

Tiltakspakken er en del av prosjektet "Attraktive kollektivårer". Visjonen for prosjektet er: *"Et særdeles attraktivt og enkelt kollektivsystem som stadig tiltrekker seg nye brukere"*. Planen har en investeringsramme på 100 mill. kr i regionen og består av to etapper.

Tiltakspakken i Trondheim – "Forsøksprosjektet for attraktive kollektivårer" (PRAKK) er en del av planen "Attraktive kollektivårer" og er et samarbeidsprosjekt mellom Statens Vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Team Trafikk AS og Trafikanten Midt Norge AS. I tillegg inngår aktører med tiltak som ikke inngår i forsøksprosjektet PRAKK (tiltakspakken).

Tiltakspakken er forankret i en rekke planer, bl.a. fylkesplanen for 1996-1999, Transportplan 1995 og Kollektivplan for Trondheimsregionen 1994-2005.

Målsettingen med tiltakspakken var å få så mange nye trafikanter at de vellykkede tiltakene kunne bli selvfinansierende fra 2003 samt å bidra til en økning av kollektivandelen på bekostning av biltrafikken, slik at man innen 2005 kan oppnå en kollektivandel på 20 prosent (fra dagens 13 prosent).

I henhold til fylkeskommunens markedsundersøkelser fra 1997 til 2000 reiser en stabil andel på ca. 42 prosent av innbyggerne i Trondheim kollektivt minst en gang i uka. Andelen er høyest mellom Heimdal og Midtbyen med ca. 33 prosent. En kollektivandel på over 50 prosent i dimensjonerende time i hovedgatene for kollektivtrafikk i Midtbyen tilsier høy prioritet for kollektivtrafikken i disse gatene. Et mål om ytterligere økning i kollektivandelen styrker også grunnlaget for høy prioritet for kollektivårene gjennom Midtbyen. I Trondheim skjer 60 prosent av kollektivreisene i løpet av 4 rushtimer (07-09 og 15-17).

### 12.3 Beskrivelse av tiltakene

PRAKK er en omfattende tiltakspakke. Hovedformålet med tiltakspakken er å få økt kollektivtransport og redusert biltrafikk. Virkemidlene kan sammenfattes som kortere reisetid, flere reiserelasjoner, bedre service/tilbud, kostnadsbesparelser og trafikkvekst. I tillegg til tiltakene i PRAKK, gjennomføres det i samme periode tiltak som finansieres over ordinære tilskuddsmidler eller andre kilder. Disse er med i beskrivelsen for å gi en

fullstendig oversikt over endringene i Trondheim og Trondheimsregionen i tiltakspakkeperioden.

Tiltakspakken inkluderer følgende tiltak:

- Frekvensøkning langs flere traséer med totalt 1 263 nye avganger pr. uke samt endring av pendelkoblingene for noen ruter. Opprettelse av rute 15 over Cecilienborg bro (Stavset-Byåsveien-Breidablikk-Sentrum)
- Opprettelse av 2 serviceruter – ”Flexibussen”
- 25 nye laventrébusser for enklere ombordstigning
- Nye monitører ved Trondheim sentralstasjon
- IBIS – Integreerte betalings- og informasjonssystemer (del-finansiering)
- Nye rutekart, rutehefter og bedre ruteinformasjon på holdeplassene
- Innføring av reisegaranti/kundegaranti
- Omfattende markedsføring

I tillegg har Statens vegvesen gjennomført flere tiltak:

- Uttesting av sanntids ruteinformasjon (IBIS-prosjektet)
- Etablering av ett sambruksfelt og 8 nye kollektivfelt
- Etablering av bussprioritering i 30 lyskryss
- Utbedring av trasé og holdeplassforhold for laventrébussene

I tillegg til dette er også følgende tiltak gjennomført i perioden:

- Reklamefinansierte leskur. Det er inngått en avtale om 550 leskur
- Trønderbanen med 30 minutters frekvens til Lerkendal
- Halvtimesfrekvens på strekningen Orkdal – Trondheim
- Timeexpressen Stjørdal - Trondheim

Vi skal videre i dette kapitlet kun beskrive tiltakene i PRAKK.

### 12.3.1 Frekvensøkninger og endring av pendelkoblinger

Dette tiltaket er den største utgiftsposten i tiltakspakken og omfatter frekvensøkninger på flere bussruter. Totalt har antall avganger økt med 1 264 pr. uke. Den nye ruteproduksjonen utgjør 6 prosent økning i busselskapets ordinære produksjon. Tre av de tidligere pendelrutene har delvis fått ny kobling/trasé. Dette er et forsøk på å legge til rette for færre overganger for trafikantene. Tiltaket omfatter også opprettelse av rute 15 over Cecilienborg bru. De fleste endringene skjedde 12. november 2001.

Tiltakene omfatter i korthet følgende endringer:

- Ny pendelkobling rute 5 Buenget – sentrum – Dragvoll – sentrum – Buenget med 438 nye avganger pr. uke. Rute 5 og rute 8 har byttet trasé på østsiden av byen (dvs. Moholt/Dragvoll og Risvollan)
- Ny pendelkobling rute 8 Stavset – sentrum – Risvollan – sentrum – Stavset med 248 nye avganger pr. uke
- Ny rute 15 Stavset – Byåsveien- Breidablikk – RIT – sentrum (via Cecilienborg bru). Ruten startet 12. februar 2001 i en trasé som forkortet gangavstanden til bussen for mange trafikanter. Til de store arbeids- og studiestedene ved St. Olavs Hospital, Øya, NTNU og sentrum ble reisetiden fra Øvre Byåsen forkortet med 10-15 minutter. Rute 15 fikk 263 flere avganger pr. uke ved ruteendringen 12.11.01.

- I tillegg har følgende linjer fått frekvensøkninger:
  - Rute 46 Tillerbyen/Sandmoen – sentrum – Pirterminalen som har fått 319 nye avganger pr. uke
  - Rute 52 Otilienborg/Vestlia – sentrum som har fått 10 nye avganger på hverdager og 6 nye avganger på lørdager
  - Rute 3 og rute 4 er på strekningen Lade – sentrum t/r taktet slik at de til sammen gir 10 minutters intervall fra begge retninger mellom kl 06 og 18 på hverdager
  - Rute 7 Vikåsen/Reppe – sentrum – Flatåsen – sentrum – Vikåsen/Reppe har fått 25 nye avganger pr. uke. Det er også gjort en endring i pendelkoblingen.
- Andre endringer:
  - Rute 3 på strekningen Buenget – sentrum er tatt bort og erstattes av et bedre tilbud på rute 5 på samme strekning
  - Rute 41 Sentrum – Flatåsen t/r er tatt bort (skiftet nr) og erstattet med rute 7. Uendret tilbud på denne strekningen.

### **12.3.2 Opprettelse av 2 serviceruter – ”Flexibussen”**

Dette er et tilbud som er skreddersydd for eldre og uføre som har vanskeligheter med å benytte det ordinære rutetilbudet. Servicelinjene (2 linjer) er kalt ”Flexibussen”. Linjene er åpne for alle reisende. Servicelinjene går i traséer hvor antall eldre og dagens TF-brukere er kartlagt.

Linjene går i fast rute, men på bestilling henter de passasjerer opptil 200 meter fra traséen. Flexibussene har hhv 2 og 3 avganger hver vei daglig.

Tiltaket startet opp 6.11.01. Fra 01.02.02 endret den ene Flexibussen trasé. Den vil dermed inkludere et nylig innflyttet boligområde for eldre.

### **12.3.3 Nye laventrébusser**

Fylkeskommunen har innført 25 nye lavgulvbusser for å gjøre ombordstigningen enklere og lette tilgjengeligheten for funksjonshemmede og barnevogner. 13 av disse bussene var i trafikk i hele 2001. Fra 12.11.01 ble ytterligere 12 nye busser satt i drift.

### **12.3.4 Nye monitorer ved Trondheim sentralstasjon**

Trondheim sentralstasjon har fått monitorer som gir informasjon om bybuss, regionbuss, båt, flybuss og Trønderbanen. Oppstart var 30.05.01. Øvrig monitorvisning ligger under IBIS-prosjektet.

### **12.3.5 IBIS – delfinansiering**

Målet med IBIS-prosjektet er å kunne knytte billetteringen til bussens geografiske posisjon til bruk for sanntidsinformasjon ved holdeplasser. Fra september 2002 ble det satt i gang forsøk med sanntidsinformasjon på noen holdeplasser på linje 4 på strekningen Munkegata - Heimdal. Informasjonen vil bli gitt via monitorer på holdeplassene, via Internett og via mobiltelefon (SMS-meldinger).

Tiltakspakkens bidrag er en delfinansiering av dette prosjektet.

### 12.3.6 Nytt rutekart for Trondheim og Sør-Trøndelag

Alle de nye ruteendringene i Trondheim og Trondheimsregionen er visualisert på et nytt linjekart. Slike kart er satt opp på alle terminaler og sentrale holdeplasser. Bykartet ble sendt ut til alle Trondheims innbyggere sammen med ruteheftet i uke 45 i 2001. Bykartet skal settes opp på sentrale holdeplasser som får nye leskur.

### 12.3.7 Standardisering av holdeplassinformasjon og rutehefte for bybuss

Det er utarbeidet en standard for ruteoppsett for holdeplassinformasjonen. Dette inkluderer bl.a. skriftstørrelser, kontrast, tekst, og samordning med regionbussenes ruteoppsett. Tiltaket inkluderer også investeringer i infotavler for holdeplasser som ikke får reklamefinansierte leskur.

Tiltaket omfatter også utvikling av layout for rutehefte for bybuss i henhold til profil på holdeplassinformasjonen. De nye ruteheftene har fått redusert antall fotnoter og er blitt mer tilgjengelig og lettlest for alle brukere. De nye ruteheftene ble sammen med rutekartet sendt ut til alle Trondheims innbyggere i uke 45 i 2001.

### 12.3.8 Kundegaranti

Dette er et tiltak som omfatter utarbeidelse av informasjonsmateriell til passasjerer samt en intern motivasjonskampanje i busselskapet. Tiltaket inkluderer også drosjerefusjon når garantien utløses.

Reisegarantien ble satt i verk i februar 2002.

### 12.3.9 Markedsføring

På grunn av de omfattende endringene i kollektivtilbudet i store deler av Trondheim, ble det nødvendig med et stort og målrettet kommunikasjonsarbeid. Følgende markedsførings tiltak er derfor gjennomført:

- Markedsføring av servicerutene "Flexibussen" spesielt rettet mot alle TT-brukere som fikk tilsendt brev og rutetabell før oppstart. Samtidig ble det sendt ut DM til alle husstandene langs Flexibussenes traséer. Dette skjedde i november 2000.
- I forbindelse med oppstart av den nye rute 15 i februar 2001 ble det sendt ut DM med rutetabell til husstandene langs den nye traséen. I tillegg reklame på busselskapets hjemmeside.
- I forbindelse med oppstart av den store frekvensøkningen 12.11.01 ble det gjennomført radioreklame, annonse i bl.a. Adresseavisa, annonse i bussene, annonsering på monitorer på sentrumsterminalen. Dessuten er det blitt sendt ut DM ("geografisk" utsendelse) langs traséer som har fått økt frekvens i fylkeskommunal konvolutt
- Plakater i buss og sporvogn og annonser i Adresseavisa ved lansering av reisegaranti
- Annonser i Adresseavisa med generell markedsføring av kollektivtransporten
- Reklame på nye leskur og utvendig profilering/reklame på 2 busser
- DM sendes ut til alle som flytter til/innen Trondheim

### 12.3.10 Oversikt over endringer i tilbudet fordelt på soner

Tabell 12.1 gir en oversikt over endringene på sonenivå. Det har skjedd store endringer i rutetilbudet i mange soner.

Frekvensøkningen utgjør den tyngste delen av pakken. Ellers har det blitt noen minutters kortere reisetid til sentrum fra mange soner. Holdeplassopprustingen har også vært relativt omfattende. De fleste sonene har fått nye, reklamefinansierte leskur med ny og bedre ruteinformasjon.

I en prøveperiode hadde også noen få holdeplasser sanntidsinformasjon for en rute.

Takstene økte med 2 kroner i enkelte soner og 3 kroner i andre soner. Dette tilsvarende en gjennomsnittlig takstøkning på drøyt 10 prosent.

Tabell 12.1: Rutetilbudet mellom ulike soner i Trondheim og Trondheim sentrum i 2001 og endringer fra 2001 til 2002

Nr	Navn	Frekvens*		Reisetid med buss		Leskur		Andre endringer
		Avganger pr. time		Min	Prosent	Andel	Endring	
		Antall	Prosent	Før	endring	Før	Prosent	
		Før	endring				poeng	
1	Midtbyen	-	-	-	-	25	0	
2	Byåsen/Sverresborg	13,9	18	9	-11	79	0	Nye leskur
3	Osloveien	4,2	45	8	-25	29	0	Nye leskur
4	Øya	28,4	8	6	0	41	0	Nye leskur
5	Singsaker	8,6	14	4	0	57	0	Nye leskur
6	Møllenberg	16,4	0	6	0	41	0	
7	Trolla	1,6	0	12	0	5	0	Nye leskur
8	Byåsen/Munkvoll	12,1	20	7	-14	69	0	Nye leskur
9	Hallset/Buenget	10,3	20	13	0	70	0	Nye leskur
10	Romulslia	3,3	0	13	0	50	0	Nye leskur
11	Tempe/Sluppen/Kroppan	22,4	8	12	-25	23	0	Nye leskur
12	Fossegrenda	3,6	8	15	0	22	0	Nye leskur
13	Nardo/Nidarvoll	2,8	10	8	0	80	0	Nye leskur
14	Lerkendal/Blomsterbyen	12,4	26	10	0	60	0	Nye leskur
15	Tyholt/Strinda	9,3	21	10	-10	43	0	Nye leskur
16	Rosenborg/Persaunet	6,3	1	9	-33	36		Nye leskur
17	Valentinyst/Bromstad	7,1	0	12	0	56	0	Nye leskur
18	Leangen/Strindheim	13,4	1	11	0	33	0	Nye leskur
19	Lade	4,8	-1	9	-11	37	0	Nye leskur
20	Vådán	3,0	0	14	0	-	-	
21	Ugla/Stavset	4,3	10	15	0	41	0	Nye leskur
22	Kolstad/Flatåsen	12,1	0	16	0	72	0	Nye leskur
23	Heimdal/Ringvål	9,3	0	20	0	28	0	Nye leskur
24	Byneset	1,4	0	36	0	-	-0	
25	Charlottenlund/Ranheim Vest	8,2	1	14	-21	36	0	Nye leskur
26	Brundalen/Jakobsli	4,1	0	15	-20	48	0	Nye leskur
27	Angelltrøa/Åsvang/Lohove	8,7	31	14	-36	51	0	Nye leskur
28	Otilienborg/Risvollan	4,9	27	13	-23	65	0	Nye leskur
29	Bjørkmyr/Bratsberg	0,9	0	24	0	-	-	
30	Sjetnemarka/Tiller	5,9	27	16	-19	41	0	Nye leskur
31	Sandmoen	3,3	51	24	-13	14	0	
32	Ranheim Øst/Vikåsen++	5,4	2	16	0	36	0	Nye leskur
33	Fortunlia/Solbakken/Jonsvatnet	1,3	0	24		-	-	Nye leskur

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

TØI-rapport 735/2004

## 12.4 Organisering og finansiering

Tiltakspakken har vært organisert gjennom en prosjektgruppe bestående av representanter fra alle samarbeidspartnerne; SVV, fylkeskommunen, kommunen, Team Trafikk, og Trafikanten Midt-Norge. Fylkeskommunen har hatt det økonomiske og faglige ansvar og alene utgjort styringsgruppen for prosjektet, mens prosjektgruppen har hatt ansvar for overordnet planlegging og fremdrift. I tillegg ble det opprettet arbeidsgrupper for noen av tiltakene.

Tiltakspakken PRAKK fikk bevilget 10 mill. kr fra SD. I tillegg inngår en ekstra-bevilgning til kollektivtransport (utenom tiltakspakkebidrag) på 3,1 mill. kr. Den samlede kostnaden for prosjektet er på 24,35 mill. kr. I tillegg kommer tiltak gjennomført av Statens Vegvesen for 13 mill. kr, slik at den totale kostnaden er på 37,35 mill. kroner.

## 12.5 Gjennomførte undersøkelser

Tiltakspakken har gjennomført både brukerundersøkelser på bussene og reisevaneundersøkelser i befolkningen. Førundersøkelsene ble gjennomført i februar 2001 og etterundersøkelsene i september/oktober 2002. For servicerutene "Flexibussen" ble det gjennomført en egen spørreundersøkelse i november 2002. Tabell 12.2 gir en oversikt over tidspunkt, utvalg og svarprosent for undersøkelsene som er foretatt i forbindelse med evalueringen av tiltakspakken.

Tabell 12.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Trondheim. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	Februar 01	1 920	26	September 02	1 352	15
RVU m/panel	6.-12.2.01	1 061	25	17.9.-13.10.02	566	66

TØI-rapport 735/2004

### 12.5.1 Reisevaneundersøkelser

Tabell 12.3 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved panelutvalget blant befolkningen i førsituasjonen. Reisevaneundersøkelsen i Trondheim har en høyere andel i aldersgruppen 26-45 år, og dermed en høyere andel yrkesaktive, enn gjennomsnittet. Selv om andelen med førerkort er noe høyere i Trondheim enn gjennomsnittet for alle tiltakspakkeområder, er den "direkte" biltilgangen noe lavere. 77 prosent av innbyggerne i Trondheim (med førerkort og bil i husholdningen) har alltid tilgang til bil ved behov, mens det samme gjelder for 81 prosent blant innbyggerne i alle områder med tiltakspakker totalt.

Tabell 12.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Trondheim og gjennomsnitt for innbyggerne i alle tiltakspakker 1996-2000. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Trondheim (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000
<i>Kjønn</i>		
Menn	46	46
Kvinner	55	54
<i>Alder</i>		
Under18	3	4
18-25	12	10
26-45	48	42
46-66	28	31
Over67	9	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	67	62
Hjemmearbeidende	4	6
Skole/stud./mil.	15	11
Pensjonist	11	16
Arbeidsledig/trygdet	3	5
Annet/ubesvart	1	0
<i>Tilgangtilbil</i>		
Andelm/førerkort	86	84
Alltidtilgangtilbilvedbehov**	77	81
N	1061	10 310

\*Gjennomsnittet for alle tiltakspakker gjelder alle RVU'er , både før- og etterundersøkelser \*\*Andel kun blant de med førerkort og bil i husholdningen. N: 793

TØI-rapport 735/2004

## 12.5.2 Brukerundersøkelser

Tabell 12.4 gir en oversikt over sentrale kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsen før og etter tiltak. Det er nesten ingen forskjeller mellom de to undersøkelsene med hensyn til sammensetningen av passasjergruppen. Andelen menn og kvinner er den samme med 1/3 menn og 2/3 kvinner. Det samme gjelder aldersgruppene. Det er relativt få helt unge under 18 år i utvalgene – kun 6-7 prosent. Derimot er det svært mange i aldersgruppen 18 – 25 år, med rundt 40 prosent. Nesten halvparten av utvalget er skoleelever/studenter. Andelen som har førerkort er rundt 70 prosent, men kun 27-28 prosent av passasjerene hadde mulighet til å bruke bil den aktuelle dagen.



Tabell 12.4: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Trondheim, sammenlignet med bussbrukerne i alle tiltakspakker 1996-2000. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	34	33	35
Kvinner	66	67	65
N	1906	1346	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	7	6	19
18-25	39	42	28
26-45	29	25	27
45-66	20	20	20
Over 67	6	8	6
N	1876	1328	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	42	35	43
Hjemmearb.	1	1	3
Skole/stud./mil.	47	49	44
Pensjonist	7	10	6
Arb.ledig/trygdet	3	4	4
Annet/ubesvart	1	1	1
N	1899	1344	25 425
Andel m/førerkort	72	68	53
N	1896	1294	21 066
Kunne brukt bil på reisen*	32	33	37
N	1 227	810	8422

\*Andel kun blant de med førerkort og bil i husholdningen

TØI-rapport 735/2004

### 12.5.3 Passasjertall før og etter

I henhold til tellinger økte passasjertallet i tiltaksperioden (2001-2002) med 10 prosent, fra 7 576 000 til 8 346 000 passasjerer.

## 12.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten

Prosjekt for Attraktive kollektivårer (PRAKK) har gitt en stor andel av Trondheims innbyggere et bedre kollektivtilbud. Noen har fått et mer frekvent tilbud eller en ny trasé. Andre har mistet et innarbeidet tilbud som ble erstattet av et annet som forhåpentligvis var bedre. Mange måtte forholde seg til nye rutenummer.

Evalueringsrapporten og trenden i passasjerutviklingen tyder på at tiltakene ikke har ført til en økning i kollektivandelen. Tiltakene har hatt en viss effekt og det har blitt flere kollektivreiser i noen områder der det er gjennomført tiltak.

Nesten 80 prosent av kollektivtrafikanterne i brukerundersøkelsen svarer at de har sett reklame for kollektivtransporten, men 18 prosent av dem visste imidlertid ikke om endringene. Den viktigste informasjonskilden til endringene er rutehefte tilsendt i posten.

Halvparten av passasjerene i brukerundersøkelsen svarer at frekvensen er blitt bedre. Passasjerene fra Tiller og Dragvoll er mest fornøyde og dette samsvarer med de største frekvensøkningene. De mest fornøyde passasjerene finnes blant dem som reiser oftere kollektivt.

Både reisevaneundersøkelsen i befolkningen og brukerundersøkelsen blant busspassasjerene viser at det mest vellykkede tiltaket er de nye reklamefinansierte leskurene – et tiltak som for øvrig ligger utenfor tiltakspakken. Tiltaket resulterte i informasjon med større skrift, bedre kontraster og enklere ruteoppsett samt kart på informasjonstavlene i leskurene. Resultatene viser at det visuelle uttrykk sannsynligvis har betydning for folks oppfatning av kollektivtransportens status og image.

PRAKK førte til en total økning i ruteproduksjonen på 6 prosent. Den økonomiske situasjonen i 2003 innebærer både en takstøkning på 13-18 prosent samt at ruteproduksjonen må reduseres med 6 prosent. Dette betyr ikke at all frekvensøkning nullstilles, men at det blir gjort tilpasninger, også i resten av rutetilbudet.

## 12.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikantene oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikantene tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 12.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brugerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant eksisterende kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter omleggingene. 17 prosent oppgir at de reiser oftere etter endringene i busstilbudet, og bare 2 prosent reiser sjeldnere (tabell 12.5). 81 prosent av passasjerene oppgir at de ikke har endret sin bruk av buss – de reiser verken oftere eller sjeldnere, men som før.

Tabell 12.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse i Trondheim (etter tiltak). Prosent

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	17
Ja, jeg reiser sjeldnere	2
Nei, ingen endring/ubesvart	81
Sum	100
Antall	1 288

TØI-rapport 735/2004

### 12.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelbruk

Det er en signifikant økning i reiseomfanget i Trondheim. Kontrollerer vi for om man har reist både i før og ettersituasjonene finner vi imidlertid ingen signifikant endring i reiseomfanget.

Vi finner også en økning i andelen sykkelreiser og en tilsvarende nedgang i andelen kollektivreiser. Disse endringene kan ha sammenheng med tidspunkt for undersøkelsene. Førundersøkelsen er gjennomført i februar og etterundersøkelsen i september/oktober.

Vi ser at både reiseomfang og antallet busspassasjerer har økt fra før til etterundersøkelsen. Samtidig har kollektivandelen gått ned. Dette kan tyde på at kollektivtransporten ikke har klart å fange opp "sin andel" av denne økningen. Så på tross av at passasjertallet øker er kollektivandelen redusert.<sup>17</sup>

Tabell 12.2: Transportmiddelfordeling i Trondheim før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Trondheim	
	Før	Etter
Gange	11	11
Sykkel	1	6*
Bilfører	63	61
Bilpassasjer	11	10
Kollektivt	14	11*
Annet	0	1
Sum	100	100
N = Antall reiser	1 389	1 600
Reiser pr. person	2,46	2,84*

\*Signifikant forskjell på 5 % nivå

TØI-rapport 735/2004

### 12.7.3 Kollektivtrafikantenes vurderinger av tiltakene

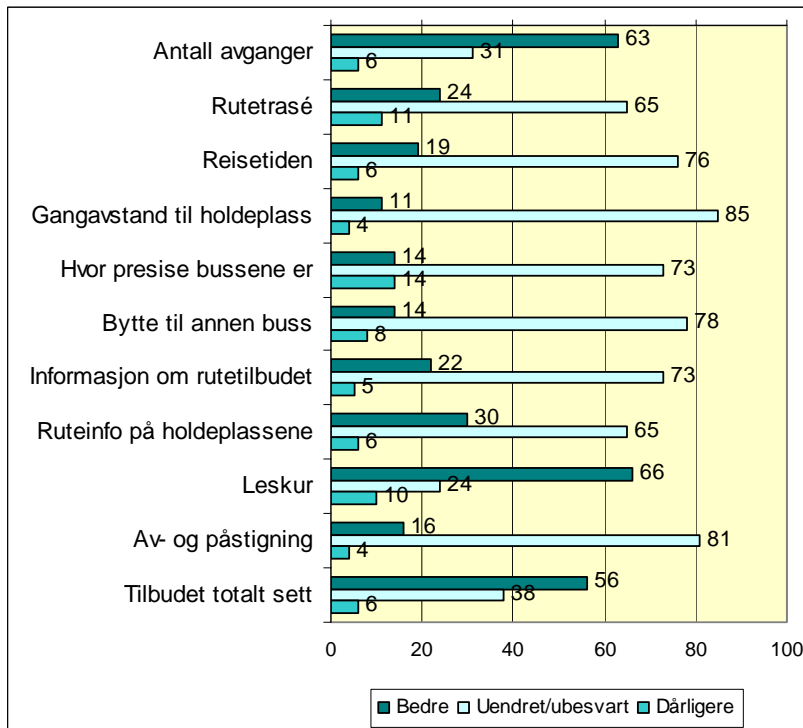
I Trondheim har så mange som 77 prosent av passasjerene fått med seg at det har skjedd endringer i tilbudet. Dette skyldes ikke minst en nokså omfattende markedsføring samt at det har vært store endringer i rutetilbudet.

De fleste kvalitetsfaktorene innenfor kollektivtilbudet i Trondheim oppfattes som uendret (figur 12.1). Det er spesielt to faktorer som brukerne synes er forbedret. Disse er "leskur" og "antall avganger". Dette er sammenfallende med de to kanskje viktigste, og mest synlige, tiltakene. Mange busser går oftere, og nye leskur er satt opp langs de fleste traséer. Ca. en fjerdedel mener at rutetraseen er forbedret, og en tredjedel mener at ruteinformasjonen på holdeplassene er blitt bedre.

Den faktoren som har høyest andel som har svart "dårligere" er "hvor presise bussene er", dvs. punktligheten. Her har omtrent like mange svart bedre som dårligere.

56 prosent mener at tilbudet totalt sett har blitt forbedret, mens kun en liten andel - 6 prosent - mener at det er forverret. Dette vil vi tolke dit hen at tiltakene er godt mottatt.

<sup>17</sup> For nærmere beskrivelse av analyser av panelundersøkelsen se avsnitt 1.7.3



TØI-rapport 735/2004

Figur 12.1: Kollektivtrafikanternes vurdering av endringene. Vurdering blant de som oppfattet at det har skjedd endringer i tiltaksperioden. Brukerundersøkelse i Trondheim. Prosent

### 12.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 12.7 viser hvordan befolkningen oppfatter de ulike sidene ved kollektivtilbudet i Trondheim.

Etterundersøkelsen blant befolkningen (RVU/panel-undersøkelsen) viser at det har skjedd endringer i holdningene til kollektivtilbudet på noen områder. Det er noen flere som mener at de kommer raskt frem ved å bruke buss, og som mener at bussene går ofte. Det er stor endring i synet på hvor tiltalende holdeplassene er. Andelen som synes at holdeplassene er tiltalende er mer enn tredoblet, fra 28 prosent i førundersøkelsen til 66 prosent i etterundersøkelsen. Befolkningen synes også at trafikkselskapene er flinkere til å informere i media, og de synes i større grad at sjåførene yter god service. Det er dessuten flere som mener at bussene er tiltalende innvendig i etter- enn i førsituasjonen.

Tabell 12.3: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig eller ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Trondheim. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	46	51*
Det er komfortabelt å reise med buss	48	52
Det er billig å reise med buss	20	19
Bussene er miljøvennlige	43	43
Det er kort veg til bussholdeplassen	81	81
Bussene går ofte	69	73*
Bussene er punktlige	60	56
Det er lett å få sitteplass på bussen	57	60
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	87	89
Holdeplassene er tiltalende	28	66**
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	48	48
Det er enkelt å betale på bussen	81	84
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	74	78
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	75	78
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	42	38
Sjåførene yter god service	50	57**
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	29	39**
Bussene er tiltalende utvendig	45	49
Bussene er tiltalende innvendig	35	40*
N	566	566

Grå felt = signifikante endringer. \*\*Signifikant på 1% nivå. \* Signifikant på 5% nivå. De største endringene er uthevet

TØI-rapport 735/2004

## 12.8 TØIs konklusjon

Passasjertallet har økt med 10 prosent fra før- til ettersituasjonen i Trondheim. Korrigert for takstøkning i tiltakspakke-perioden har økningen i passasjertallet vært på 14 prosent.

Både reiseomfang og antallet busspassasjerer har økt fra før til etterundersøkelsen. Samtidig har kollektivandelen gått ned. Dette kan tyde på at kollektivtransporten ikke har klart å fange opp "sin andel" av denne økningen. Så på tross av at passasjertallet øker er kollektivandelen redusert.

Over halvparten av passasjerene er fornøyd med endringen av tilbudet totalt sett, noe som viser at tiltakene i PRAKK har blitt godt mottatt blant passasjerene.

Innbyggerne er mer tilfreds med holdeplasstandarden, informasjonen fra trafikkselskapene og servicen fra sjåførene. Likevel er kollektivandelen *redusert* i perioden – fra 13 til 11 prosent. Årsakene til dette kan være endrede rammebetingelser som ikke har noe med PRAKK-tiltakene å gjøre.

## 12.9 Kilder

Sør-Trøndelag fylkeskommune 2002. *Prosjekt for Attraktive kollektivårer. Sluttrapport desember 2002.*

Asplan Viak 2002. *Prosjekt for Attraktive kollektivårer. Evalueringsrapport.* Trondheim, desember 2002.

# 13 Bussmetroen i Kristiansand

## 13.1 Studieområde

I Kristiansandsregionen bor det ca. 99 000 innbyggere, hvorav ca. 61.400 bor i Kristiansand kommune. Tall fra SSB viser at det er tendens til sentralisering av befolkningen i Kristiansandsregionen fra 1980 til i dag. Befolkningmengden i Kristiansand og nabokommunene har økt de senere årene, mens de indre kommunene på Agder opplever en tilbakegang eller stagnasjon i folketallet. Kristiansand er handels- og finanssentrum for Sørlandet. Både eksporten og importen gir opphav til transport, over havna og langs E18 og E39.

Det gjennomføres ca. 6,5 millioner bussreiser årlig i Kristiansand. Fra tidlig på 90-tallet til 1996 var det en positiv passasjerutvikling i kommunen, noe som blant annet henger sammen med en målrettet satsing på kollektivtiltak blant annet finansiert gjennom Samferdselsdepartementets forsøksordning. Fra 1996 har utviklingen flatet ut.

## 13.2 Bakgrunn

Hensikten med prosjektet er å utvikle arealbruk som er mindre transportgenererende, og som har et gjennomgående busstilbud (bussmetro) som effektivt dekker reisebehovene med høyere frekvens, kortere reisetid og bedre service.

Ideen om Bussmetro var inspirert av planene om bymetro i Bergen. Tanken var at det burde være mulig å prioritere bussen på samme måte som en metro, slik bussystemet var blitt utviklet i Jönköping. Jönköping ble brukt som modell, og det ble satt sammen en gruppe bestående av aktører fra fylkeskommunen, vegvesenet og kommunen som utnyttet sin kompetanse på ulike felt til å sy sammen en byvisjon.

Ganske tidlig i prosessen ble det enighet om hva som måtte være i orden med en nærmere angitt kvalitet før systemet fortjente betegnelsen *Bussmetro*:

1. Ruteplan
2. Endepunktene Knutepunkt øst og Knutepunkt vest (fysisk struktur, utrustning)
3. Mellomliggende stopp (utrustning)
4. Design/konsept/standard
  - Bussene
  - Det enkelte stopp
  - Kobling til øvrig kollektivnett
5. Informasjon (frem mot M-dag - og etter)
6. Opplegg for å forbedre tilbudet etter at Bussmetro er etablert

Dette krevde at følgende forutsetninger var på plass:

- Trasévalget er gjort
- Fremkommelighetstiltakene er avklart
- Holdeplassene er lokalisert
- Analyser av kjøretid, rutefrekvens og økonomi er utført
- Samlet budsjett for investeringer, drift og finansiering foreligger

Dermed var det mulig å konkretisere hvilke jobber som måtte tas i hvilken rekkefølge for å komme frem til M-dag, dvs. åpningsdagen for det nye systemet, Bussmetroen i Kristiansand. I perioden frem mot formell åpning av Bussmetroen, ble det satset spesielt på framkommelighet, på standarden på holdeplassene på hovedtraseen, på rutetilbudet og på informasjonssystemet "Sanntid". Parallelt med dette gikk oppgavene med *arealbruk på kort og lang sikt, og evaluering før, under og etter*.

Tidsplanen ble opprinnelig rettet inn mot M-dag i mai 2002. Ny M-dag ble senere satt til august 2003 på grunn av utbyggingsprosjektet E18 Kristiansand øst, som ville medføre framkommelighetsproblemer for bussmetroen dersom den åpnet på det tidspunktet, og senere uklarhet om fordelingen av kostnadene i tiltakspakken. Formell åpning ble lagt til 2. september 2003.

Hele prosjektet skal ferdigstilles i 2005.

### 13.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakene innenfor tiltakspakken er samlet i fire tiltaksområder:

- Framkommelighet
- Holdeplasser
- Ruteopplegg/tilbud
- Profilering/design/markedsføring

#### 13.3.1 Framkommelighet

Bussens hovedtrasé er den viktigste felles vegstrekningen for busstrafikken gjennom de sentrale delene av Kristiansand. I henhold til byvisjonen skal grunnlinjen ha holdeplasser med høy standard og god dekning av alle reiseformål, uhindret framkommelighet for bussen, god kjørekomfort for passasjer og fører og knutepunkter med høy standard og utvidet tilbud.

Det praktiske arbeidet har vært direkte koordinert av Metrogruppen, med faglige forberedelser av arbeidsgruppe hvor Statens vegvesen og kommunen har deltatt.

Tiltaksområdet består av følgende framkommelighetstiltak:

- Kollektivfelt E-9 og bussveg med fjernstyrt bom Havnegata – Rutebilstasjonen
- Sambruksfelt E-18 Rona – Bjørndalssletta og bussvei Kongsgård allé – Østerveien
- Endepunkt vest: Trafikanten/Fiskå – Lumber – Vågsbygd senter
- Trasévalg mellom Kvadraturen og Bjørndalssletta

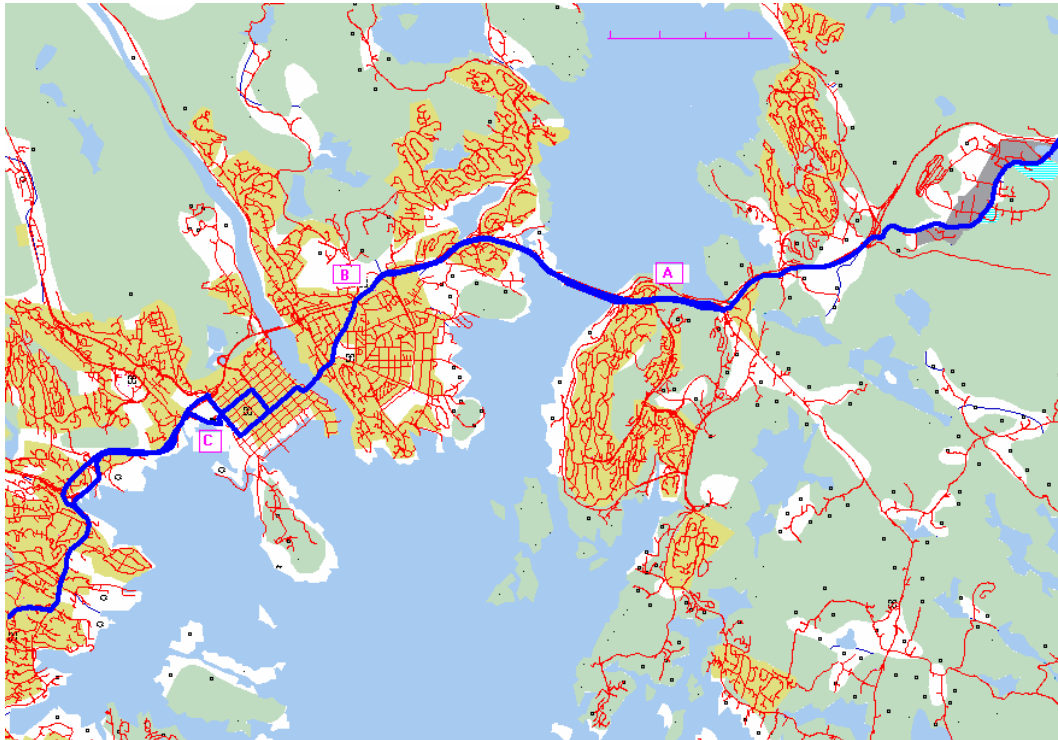
Kartet (figur 14.1) viser hvordan hovedstrengen for Bussmetroen var forutsatt gjennom Kristiansand mellom Sørlandsparken i øst og Trekanten i Vågsbygd i vest. Traseen var i prinsippet avklart gjennom det som var utredet i forkant, men noen parseller var åpne for drøftinger.

A: Mellom Rona og Varoddbroa (gammel eller ny E18)

B: Mellom Bjørndalssletta og Kvadraturen (HiA-forbindelsen, Østerveien, E18)

C: Fra Vesterveien og inn mot Kvadraturen





TØI-rapport 735/2004

Figur 13.1: Trase for bussmetroen

Etter en lengre prosess med flere analyser og utredninger, ble konklusjonen at Metrobussene ble kjørt via HiA – forbindelsen, med noen mindre trinn i etableringen som følge av tilpassinger til det som E18 – anlegget gjorde nødvendig. På et senere tidspunkt skulle det vurderes om det i tillegg skulle etableres direkteruter hvor tunnelen ble brukt.

Da traseen ble endret til å kjøres via HiA – forbindelsen, ble rutetidene økt med tre minutter. Fremkommeligheten var ikke så god som antatt, og det ble senere nødvendig å øke kjøretiden med ytterligere tre minutter.

### 13.3.2 Holdeplasser

Holdeplassene langs bussmetroen skal ha høy og enhetlig standard, med god informasjon om rutetider, linjenettskart og sanntids informasjonssystem. Utgangspunktet er den typen skur som i dag brukes i Tollbodgt, med full utrustning og med full tilgjengelighet for funksjonshemmede.

Holdeplasztiltakene i prosjektet ble inndelt i tre hovedtiltak:

- Holdeplasser langs grunnlinjen Rona – Trekanten
- Holdeplasser for Bussmetro i Kvadraturen
- Holdeplasser i det ytre rutenettet. Kartlegging av standard og forslag til tiltak

Det stiliserte kartet (figur 14.2) viser hvilke ruter, strekninger og stopp som inngikk i Bussmetroen i forkant av M-dag (dvs. åpningsdag for det nye systemet). For å bringe prosjektet så langt, var rutestruktur og passasjergrunnlag analysert, og busstopp plassert i terrenget.



Figur 13.2: Strekning og stopp som inngår i bussmetroen

### 13.3.3 Ruteopplegg/tilbud

Det som ble planlagt som hovedløsning, var å samkjøre de fire rutene M1 – M4. De to første var faste ruter som pendlet mellom de samme endepunktene, mens det som skilte M3 fra M4 var kjøreretningen i rutesløyfen på Søm. Hovedprinsippet for ruteopplegget er avgang hvert sjette minutt i tidsrommet mellom 0700 og 1700 på hovedstrengen mellom Trekanten og Rona.

Bak denne hovedløsningen ligger en tidkrevende og møysommelig ruteplanlegging, hvor rasjonell utnyttelse av busspark og sjåfører i forhold til passasjergrunnlag må analyseres sammen med tilkoblingen til det øvrige rutenettet. Høy og jevn frekvens på metrostrengen krever et fast minimumsantall busser, eventuelt med suppleringsbusser for å avvikle trafikktoppene. Det tok tid og økte ressurser for å komme frem til en frekvens som var tilstrekkelig god til at *Bussmetro* som begrep kunne brukes, men dette var på plass før M-dag.

### 13.3.4 Profilering/design/markedsføring

Design var tillagt stor vekt, og det ble tidlig i prosjektet slått fast at siktemålet skulle være gjennomgående standard, fra ruteplan til bussutseende og holdeplass. Flere designbyrå konkurrerte om oppdraget, og *MyreHøie Design*, som fikk hovedjobben, leverte løsninger som ble tildelt nasjonale bransjepriser.

Informasjonsmateriell hvor logo, piktogram og stiliserte rutekart var viktige elementer, ble distribuert til alle husstander. Den samme helheten kom til uttrykk på holdeplasser og på bussene. Siktemålet, som ble nådd, var å få understreket at kvalitet preget hele det nye kollektivtilbudet som var under utvikling.

For holdeplassene ble det gitt detaljerte anvisninger for hvordan de skulle se ut. Materialvalg, steinsetting, tilgjengelighetskriterier, stoppunkt for ombordstigning, plassering av skur, benker, søppelstativ, informasjonstavler, søyle for "Sanntids informasjon" (visuelt og auditiv), belysning; alt ble beskrevet i detalj med egne byggeplaner for hver holdeplass, ensidig eller tosidig avhengig av trafikkgrunnlaget. Endepunktene og alle mellomliggende stopp var ferdig bygd etter vedtatt standard da bussmetroen åpnet. Holdeplassene og stoppene i Kvadraturen var av ulike årsaker ikke ferdige på M-dag. Opparbeidelsen mangler fortsatt for Vestre Torv og for Frikirken (pr august 2004).

Etablering av et *sanntidsinformasjonssystem* var et avgjørende viktig element i hele tenkningen bak bussmetroen. Kjøreavviklingen krevde detaljerte styringsinformasjoner for at ønsket frekvens skulle kunne holde, og publikum skulle vite når neste buss, og den neste, kom til holdeplassen.

Delprosjektet var et selvstendig prosjekt i Bussmetrosammenheng. Gjennomføringen forutsatte bred erfaring med formelle og faglige krav til kompliserte anbud, og dessuten at realiseringen ble fulgt i detalj både tidsmessig og i forhold til innpassing og kalibrering av utstyr. Dette ble en krevende prosess, hvor det viste seg at løsninger måtte gjøres om, programvaren måtte endres, justering av utstyr tok svært lang tid, opplæring måtte utsettes, utstyr som var montert, måtte skiftes osv., osv. Det som i utgangspunktet skulle være hyllevare, var ikke ferdig utviklet eller tilpasset behovet i bussmetroen. Informasjonssystemet fungerte ikke på M-dag, og ett år senere (august 2004) er det fortsatt mangler, spesielt på holdeplassene.

Informasjonssystemet er satellittbasert, og dataene oppdateres hvert halve minutt. Alle bussene som har utstyret i funksjon, blir entydig lokalisert og vist på kart på dataskjerm hos operatør. I hver buss opplyses neste holdeplass visuelt og auditivt. På holdeplassene viser lystavler tid for ankommende busser, og de samme opplysningene kan hentes ut via høyttaler. Når alt fungerer som det skal, vil en rasjonell utnyttelse av bussparken bli enklere å lede, og bussbrukerne vil ha ruteopplysninger som til en hver tid er oppdaterte.

### **13.3.5 Oversikt over endringer i tilbudet fordelt på soner**

Tabell 13.1 gir en oversikt over endringene på sonenivå. Hovedgrepet i Kristiansand er at det er satset på å samkjøre bussrutene på en fellestrekning (Metrostrekingen) på en slik måte at man oppnår høyest mulig og jevnes mulig frekvens. Metrostrekingen har i tillegg fått oppgradert holdeplassene og det er innført sanntidsinformasjon på disse.

Tabell 13.1: Oversikt over endringer i tilbudet i tiltaksperioden (), fordelt på soner

Nr	Soner Navn	Frekvens* Avganger pr. time		Reisetid med buss		Leskur		Andre endringer
		Før	Prosent endring	Minutte r Før	Prosent endring	Andel Før	Endring Prosent poeng	
1	'Tømmerstø/Frikstad'	1,7	0	35	0	70		
2	'Korsvik/Odderhei'	1,7	0	24	0	75		
3	'Søm'	3,3	0	25	-20	85		Metro-holdeplasser og sanntid
4	'Sørlandsparken'	3,2	0	20	10	95		
5	'Hånes'	2,9	36	25	-8	85		
6	'Tveit'	2,2	0	26	0	75		
7	'Ålefjær/Jærnesheia/Justvik'	2,0	0	26	0	70		
8	'Fagerholt/Gimlekoll/Kongsgt.II'	2,2	0	17	0	90		Metro-holdeplasser og sanntid
9	'Gimlehallen/Vid.gående skole'	2,0	1455	10	0	85		
10	'HiA'	2,5	496	10	0	50		Metro-holdeplasser og sanntid
11	'Oddemarka'	8,3	74	10	0	70		Metro-holdeplasser og sanntid
12	'Østre Ringvei'	6,1	0	12	0	65		
13	'Lund Torv'	14,0	21	5	0	100		Metro-holdeplasser og sanntid
14	'Stadion/Kuholmen'	2,4	0	10	0	90		
15	'Nedre Lund'	4,4	0	7	0	75		
16	'Sødal/Kvarstein'	0,9	0	13	0	85		
17	'Eg'	3,1	0	9	0	90		
18	'Kvadraturen'	-	-	-	-	-		Metro-holdeplasser og sanntid
19	'Grim/Suldalen'	1,7	0	12	0	85		
20	'Strai/Mosby/Høietun'	2,4	0	20	0	75		
21	'Tinnheia'	3,0	0	15	0	85		
22	'Hellemyr'	3,3	0	18	0	85		
23	'Slettheia'	3,3	0	21	-14	85		Metro-holdeplasser og sanntid
24	'Kjos Haveby/Åsane'	3,2	0	17	0	65		
25	'Auglandsbukta - Kjosbukta'	6,4	0	14	-14	90		Metro-holdeplasser og sanntid
26	'Voiebyen'	3,6	0	24	-17	85		
27	'Flekkerøy'	1,7	0	23	-13	100		

\* Frekvens: Beregnet gjennomsnitt ut fra opplysninger om avganger pr. døgn og lengden på driftsdøgnet.

TØI-rapport 735/2004

## 13.4 Organisering og finansiering

Det er etablert en egen metrogruppe, med hovedansvaret for fremdriften i prosjektet. Metrogruppen består av representanter fra fylkeskommunen, Vest-Agder kollektivtrafikk, kommunen, Statens vegvesen og Bussen trafikkselskap. Det er ulikt antall representanter fra de ulike aktørene. Ved avstemninger teller imidlertid kun én stemme fra hver aktør.

Metrogruppen kan ikke ta endelige beslutninger som innebærer viktige strategiske valg eller økonomiske forpliktelser for partene. Det er ingen egen overordnet styringsgruppe som fatter beslutninger på vegne av prosjektet, så de strategiske valgene og de økonomiske forpliktelsene må behandles av de politiske beslutningsorganene i kommunen og fylkeskommunen.

Det er innleid en konsulent som fungerer som leder for metrogruppen. Konsulenten har også ansvar for oppfølging av evalueringen og rapporteringen til SD.

I tillegg til metrogruppen er det nedsatt arbeidsgrupper innenfor de fire tiltaksområdene *fremkommelighet, holdeplasser, ruteopplegg/tilbud og profilering/design/markedsføring*. Arbeidsgruppene er ledet av etaten som har ansvar for tiltaket.

Selve gjennomføringen av tiltakene er ikke finansiert med tiltakspakke-midler, Det er kun bevilget midler til *planlegging* av bussmetroen. Planleggingskostnader beløper seg til 6 mill. kr, hvorav 2,25 mill. er bevilget fra Samferdselsdepartementet. I tillegg er det investert 41 mill. kroner i Metroen.

### 13.5 Gjennomførte undersøkelser

Tabell 13.2 gir en oversikt over undersøkelsene som ble gjennomført i tiltaksperioden. Det ble våren 2002 gjennomført en før-før-undersøkelse blant bussbrukerne fordi deler av bussmetroen midlertidig måtte legges om før den endelige traséen ble etablert. De ordinære førundersøkelsene (både bruker og RVU) ble gjennomført i mars 2003.

Tabell 13.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Kristiansand. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent

	Tidspunkt	FØR		ETTER		
		Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	Før-før: 4.-5.12. 01	1041	31,5	Mars 2004	1687	20
	Før: 24.-28.3.03	2819	32,5			
RVU m/panel	10.-28.3.03	1513	26	10-28.3.04	738	49

TØI-rapport 735/2004

#### 13.5.1 Reisevaneundersøkelser

Kjønns- og aldersfordelingen og fordeling på hovedbeskjeftigelse blant innbyggerne i Kristiansand er omtrent det samme som gjennomsnittet for alle tiltakspakker (tabell 13.3). Utvalget skiller seg bare ut når det gjelder andel som har tilgang til bil ved behov blant de med førerkort og bil i husholdningen. 81 prosent av innbyggerne i alle tiltakspakker har alltid tilgang til bil ved behov, mens det samme gjelder for 74 prosent av innbyggerne i Kristiansand.

Tabell 13.3: Kjennetegn ved utvalget i reisevaneundersøkelsen blant innbyggerne i Kristiansand og gjennomsnitt for innbyggerne i alle tiltakspakker 1996-2000. Førundersøkelsen. Prosent

Kjennetegn	Kristiansand (RVU – før)	Gjennomsnitt alle tiltakspakker 1996-2000*
<i>Kjønn</i>		
Menn	46	46
Kvinner	54	54
<i>Alder</i>		
Under 18	5	4
18-25	8	10
26-45	42	42
46-66	32	31
Over 67	13	13
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>		
Yrkesaktiv	62	62
Hjemmearbeidende	4	6
Skole/stud./mil.	13	11
Pensjonist	15	16
Arbeidsledig/trygdet	5	5
Annet/ubesvart	2	0
<i>Tilgang til bil</i>		
Andel m/førerkort	88	84
Alltid tilgang til bil ved behov**	74	81
N	1436	10 310

\*Gjennomsnittet for alle tiltakspakker gjelder alle RVU'er , både før- og etterundersøkelser \*\*Andel kun blant de med førerkort og bil i husholdningen. N: 1162.

TØI-rapport 735/2004

### 13.5.2 Brukerundersøkelser

Som tidligere nevnt ble det gjennomført to før-undersøkelser, en før-før-undersøkelse i desember 2001 og en førundersøkelse i mars 2003. Vi vil i det følgende presentere resultater fra den siste førundersøkelsen. Den er mest sammenlignbar med etterundersøkelsen siden de begge ble gjennomført i samme måned med ett års mellomrom (mars).

Kjønnsfordelingen blant passasjerene er omtrent som gjennomsnittsfordelingen blant bussbrukerne i alle tiltakspakker (tabell 13.4). Fra før til etterundersøkelsen er det langt flere unge under 18 år og færre mellom 18 og 25 år i utvalget. Det er også flere mellom 45 og 66 år i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen.

Utvalgene i før- og etterundersøkelsen har altså svært ulik aldersfordeling, noe som også påvirker fordelingen på hovedbeskjeftigelse. Det er flere yrkesaktive i etterundersøkelsen, og færre som går på skole.

I førundersøkelsen ble ikke passasjerene stilt spørsmål om førerkort og tilgang til bil på reisen, så vi har kun opplysninger om dette i etterundersøkelsen.

Tabell 13.2: Kjennetegn ved utvalgene i brukerundersøkelsene i Kristiansand, sammenlignet med bussbrukerne i alle tiltakspakker 1996-2000. Prosent

Kjennetegn	Før	Etter	Gjennomsnitt alle tiltakspakker*
<i>Kjønn</i>			
Menn	34	33	35
Kvinner	66	67	65
N	2668	1595	25 555
<i>Alder</i>			
Under 18	19	27	19
18-25	36	15	28
26-45	23	22	27
45-66	16	28	20
Over 67	7	8	6
N	2294	1605	24 793
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>			
Yrkesaktiv	29	35	43
Hjemmearb.	1	1	3
Skole/stud./mil.	59	49	44
Pensjonist	6	10	6
Arb.ledig/trygdet	4	4	4
Annet/ubesvart	1	1	1
N	2652	1344	25 425
Andel m/førerkort	-	47	53
N	-	1605	21 066
Kunne brukt bil på reisen	16*	37**	37
N	-	652	8422

\*Andel av alle passasjerer. Mangler opplysninger om førerkort og bil i husholdningen. \*\*Andel kun blant de med førerkort og bil i husholdningen.

TØI-rapport 735/2004

### 13.5.3 Passasjertall før og etter

Passasjertallet har økt fra 2 732 000 til 2 918 000 i tilaksperioden (2003-2004), noe som tilsvarer 6,8 prosent.

## 13.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten

Bussmetroen hadde mange og ulike elementer som skulle utredes og implementeres i en svært vanskelig trafikksituasjon som var preget av fremdriften i det store prosjektet *E18 Kristiansand øst, Gartnerløkka – Bjørndalsletta*. Samtidig var det viktig å få etablert det nye kollektivtilbudet i god tid før E-18 – prosjektet var ferdig, slik at bussene kunne kjøre med god fremkommelighet i en periode hvor personbilene fortsatt stanget i kø. Dette ble godt ivaretatt i prosjektet.

De andre utfordringene gikk dels på valg av løsning, dels på finansiering av enkelttiltak. De aller fleste løsningene ble det uten videre enighet om, ofte etter at alternativene var utredet og belyst av eksterne konsulenter. En viss uenighet som varte en tid, var knyttet til rutefrekvens på hovedstrengen, men også her ble det en løsning som alle stilte seg bak uten at det kom til konfrontasjoner mellom forvaltningsnivåene. Det mest kontroversielle spørsmålet var linjevalget forbi Oddernes kirke, hvor det etter flere runder, inkludert politisk behandling, endte opp med at kommunens prioritering ble lagt til grunn.

Vedtaket ble ikke alltid fulgt opp like raskt av deltakerne. Rutiner og administrative beslutningskjeder er forskjellige, og det forklarer hvorfor samme slags oppgave (f.eks.

klargjøring av holdeplass) kunne ta ulik tid på riksvei og på kommunal vei. I noen sammenhenger skyldtes forskjellene at løsningene som var aktuelle for Kvadraturen, var annerledes enn de som kunne brukes utenfor. Slike forskjeller vil alltid kunne oppstå når ulike forvaltningsnivåer med forskjellig ansvar, går inn i problemene fra ulike ståsted.

Alt i alt er det grunt til å understreke at prosjektet *Bussmetro* var organisert på en hensiktsmessig måte som sikret nødvendig og samordnet fremdrift uten at deltakerne fikk redusert sitt direkte ansvar for gjennomføringen av tiltak.

## 13.7 Resultater

Vi har analysert data fra både brukerundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene, og skal i denne delen presentere noen tabeller som viser eventuelle effekter av tiltakspakken.

Følgende spørsmål skal besvares:

- Har tiltakspakken gitt passasjervekst?
- Reiser kollektivtrafikantene oftere kollektivt?
- Har kollektivbruken i befolkningen økt?
- Hvordan vurderer kollektivtrafikantene tiltakene som er gjennomført?
- Har det skjedd noen endringer i holdningene til kollektivtransporten i befolkningen?

### 13.7.1 Endringer i kollektivbruken blant passasjerene

Brakerundersøkelsene gir opplysninger om endret bruk av kollektivtransport blant eksisterende kollektivtrafikanter og i hvilken grad de har økt eller redusert sin bruk av buss etter omleggingene. 23 prosent oppgir at de reiser oftere etter endringene i buss-tilbudet, og bare 5 prosent reiser sjeldnere. 72 prosent av passasjerene reiser verken oftere eller sjeldnere enn før.

*Tabell 13.5: Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss? Brukerundersøkelse i Kristiansand (etter tiltak). Prosent*

	Andel
Ja, jeg reiser oftere	23
Ja, jeg reiser sjeldnere	5
Nei, ingen endring/ubesvart	72
Sum	100
Antall	1 549

TØI-rapport 735/2004

### 13.7.2 Endringer i befolkningens transportmiddelbruk

Det er ikke registrert noen signifikant endring verken i reiseomfanget eller transportmiddelfordelingen mellom før og etterundersøkelsen.



Tabell 13.6: Transportmiddelfordeling i Kristiansand før og etter tiltak. Reisevaneundersøkelser. Panelutvalget. Prosent

Transportmiddel	Kristiansand	
	Før	Etter
Gange	9	6
Sykkel	6	7
Bilfører	61	63
Bilpassasjer	11	10
Kollektivt	12	13
Annet	1	1
Sum	100	100
N = Antall reiser	3791	1 825
Reiser pr. person	2,62	2,47

TØI-rapport 735/2004

### 13.7.3 Kollektivtrafikanternes vurderinger av tiltakene

Hele 85 prosent av busspassasjerene i Kristiansand er klar over at det er gjort endringer i busstilbudet. Årsaken er nok både at busmetro-prosjektet har vært mye omtalt i media, i tillegg til at endringene er svært omfattende.

Mest tilfreds er passasjerene med informasjonen om kollektivtilbudet (figur 13.3). 56 prosent mener at informasjonen generelt er forbedret og 54 prosent mener at informasjonen om rutetilbudet er forbedret. Dette har nok sammenheng med prosjektets høye mediaprofil i tillegg til at informasjonsmateriell er sendt ut til alle husstander.

Det er også en høy andel som er tilfreds med endringen av holdeplasstandard. 44 prosent mener at holdeplasstandard er forbedret. 40 prosent mener at frekvensen (antall avganger) er forbedret, en like høy andel mener at rutetraséen er forbedret.

De andre faktorene er det mellom 21 og 35 prosent som er mer tilfreds med enn før. Andelen som mener at de ulike faktorene er forverret ligger på mellom 5 og 19 prosent. Det er en relativt høy andel som mener at tilbudet er uendret, noe vi finner igjen i så og si alle tiltakspakkeområder.

45 prosent av passasjerene mener at tilbudet totalt sett er forbedret, mens 41 prosent mener at det er uendret.

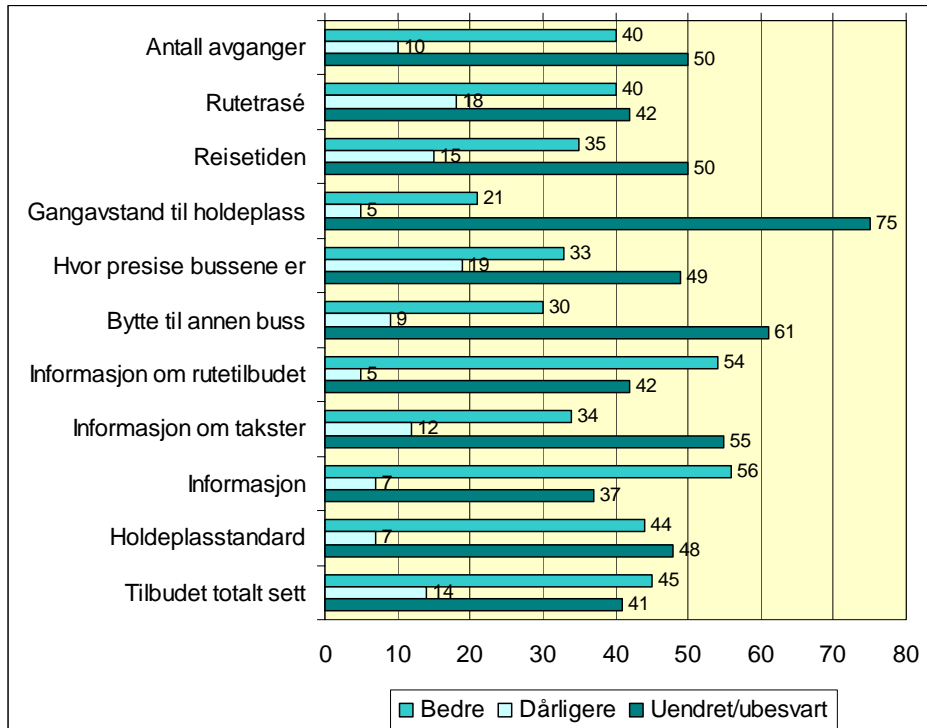
Ett av spørsmålene i etterundersøkelsen dreide seg om oppfatningen av noen påstander som ble satt frem angående sanntid ruteinformasjon på holdeplassene (figur 13.4).

Blant de som hadde registrert dette nye systemet (80 prosent), var oppfatningene overveiende positive til at informasjonen er lett å forstå, at teksten er lett å lese, at dette er nyttig og at alle holdeplassene bør ha det.

60 prosent mente at reeltidsinformasjon bidrar til at ventetiden virker kortere.

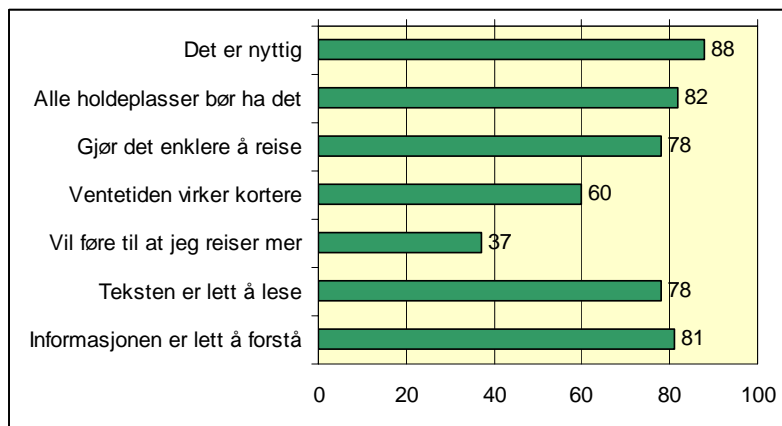
Selv om holdningene er overveiende positive, er det ikke fullt så mange som forventer at de vil reise mer som følge av reeltidsinformasjonen.

At et mindretall svarer at reeltidsinformasjon vil endre deres reisefrekvens er ikke spesielt overraskende. Det er mange andre faktorer som har betydning for reisefrekvens, og forbedring av informasjonssystemet alene vil neppe føre til en endring av reiseatferd blant flertallet.



TØI-rapport 735/2004

Figur 13.3: Kollektivtrafikanternes vurdering av endringene. Brukerundersøkelse i Kristiansand. N=1296. Prosent



TØI-rapport 735/2004

Figur 13.4: Fordeling på påstander om realtidsinformasjon blant de som har registrert at det har blitt innført et slikt system. Brukerundersøkelse i Kristiansand. N=1431. Prosent

Det kan dessuten ha innvirkning på svarene det at systemet var (og er) noe ustabil, og ikke alltid helt pålitelig (skjermen kan vise at bussen kommer om ett eller to minutter samtidig som den faktisk kjører inn til stoppestedet).

### 13.7.4 Endring i befolkningens holdninger til kollektivtransporten

Tabell 13.5 viser hvordan befolkningen oppfatter de ulike sidene ved kollektivtilbudet i Kristiansand.

Innbyggernes holdning til kollektivtilbudet har holdt seg nokså uendret fra før- til ettersituasjonen, med noen unntak.

Det er en høyere andel som mener at holdeplassene er tiltalende i ettersituasjonen. Andelen har økt fra 33 til 40 prosent. Årsaken til at flere er tilfreds med holdeplasstandarden er sannsynligvis å finne i bussmetro-prosjektets satsing på holdeplasser med høy standard langs bussmetroen.

Det er også flere som mener at det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster i etterenn i førsituasjonen. 73 prosent var enig i denne påstanden i førsituasjonen, mens det i ettersituasjonen er 79 prosent som mener at det er enkelt å få tak i denne type informasjon. Denne økningen i tilfredshet med tilgang til takst- og ruteinformasjon har sannsynligvis sammenheng med satsingen på distribusjon av informasjon til husstandene.

Innbyggerne har også blitt mer fornøyd med bytte mellom transportmidler. 42 prosent var tilfreds med bytte i ettersituasjonen, mot 38 prosent i førsituasjonen.

Av mer negative tendenser er det færre som mener at bussene er punktlige, og det er færre som mener at sjåførene yter god service i ettersituasjonen enn i førsituasjonen. At det er færre som er tilfreds med bussenes punktlighet kan ha sammenheng med at det i tiltaksperioden har vært fremkommelighetsproblemer i trafikken på grunn av vegutbyggingssprosjektet på E18.

Tabell 13.5: Holdninger til kollektivtransporten blant befolkningen. Andel som er helt enig eller ganske enig i hver påstand. Reisevaneundersøkelser, Kristiansand. Prosent

Påstander	Andel "helt enig" eller "ganske enig"	
	Før	Etter
Jeg kommer raskt fram ved å bruke buss	51	53
Det er komfortabelt å reise med buss	59	60
Det er billig å reise med buss	22	22
Bussene er miljøvennlige	57	60
Det er kort veg til bussholdeplassen	81	81
Bussene går ofte	62	61
Bussene er punktlige	63	54**
Det er lett å få sitteplass på bussen	76	73
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	88	87
Holdeplassene er tiltalende	33	40**
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	38	42*
Bussene er godt merket – enkelt å se hvor de skal	87	87
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	73	79**
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	50	52
Sjåførene yter god service	63	56**
Trafikkselskapene er flinke til å informere i media	36	37
N	738	738

Grå felt: signifikante endringer. \*\*Signifikant på 1% nivå. \*Signifikant på 5% nivå. De største endringene er uthevet.

TØI-rapport 735/2004

### 13.8 TØIs konklusjon

Passasjerveksten var på 8,6 prosent fra før- til ettersituasjonen (2002-2004). Korrigert for takstøkning i perioden var passasjerveksten 10,4 prosent. Det er ikke registrert noen signifikant endring verken i reiseomfanget eller transportmiddelfordelingen mellom før og etterundersøkelsen.

Bussmetroen i Kristiansand er et svært omfattende prosjekt som gir kollektivtrafikken i byen et kjempeløft, både til fordel for bymiljøet og for kollektivtrafikantene. Prosjektet er en videreføring av en kollektivsatsing fra starten av 90-tallet.

Vegutbyggingsprosjektet på E18 som foregikk i tiltaksperioden har vært et "forstyrrende" element i forhold til å måle den kortsiktige effekten av bussmetroen. Likevel viser både bruker- og reisevaneundersøkelsene at det er større tilfredshet med holdeplasstandard og informasjon i førsituasjonen enn i ettersituasjonen. En høy andel av bussbrukerne mener dessuten at frekvensen er forbedret.

Det er grunn til å anta at en satsing som Bussmetroen vil gi positive resultater på lengre sikt. Det anbefales å følge opp med ytterligere bruker- og reisevaneundersøkelser etter endelig ferdigstilling av Bussmetroen i 2005 for å kunne si mer om effekten av prosjektet.

### 13.9 Kilder

Stavrum, G. 2004. *Kristiansand areal og buss, en byvisjon blir virkelighet*. GS Analyse AS. Kristiansand, 31. august 2004.

# 14 Andre tiltakspakker

## 14.1 Innledning

I dette kapittelet vil vi oppsummere hovederfaringene fra tiltakspakker som skiller seg fra tiltakspakkene vi hittil har gjennomgått ved at de har en karakter som gjør det uaktuelt å inkludere dem i samlede analyser og/eller fordi de ikke er gjennomført i byområder. Dette gjelder tiltakspakkene beskrevet i tabell 14.1.

Tabell 14.1: Andre tiltakspakker

Fylke/område	Navn/hovedinnhold	Grunnlag for evaluering
Oslo og Akershus	Trafikanten (opplysningstjeneste for kollektivtransport i Oslo og Akershus) <ul style="list-style-type: none"> <li>Diverse tiltak for å øke kapasiteten og forbedre tjenestene til trafikanten</li> </ul>	Brukerundersøkelse, men ikke direkte relatert til de gjennomførte tiltakene
Hedmark Hamarregionen	Samordnet miljø, areal og transportplan (SMAT) i Hamarregionen <ul style="list-style-type: none"> <li>Oppgradering av infrastrukturen ved flere av jernbanestasjonene i fylket</li> <li>Ruteinformasjon via monitører på jernbanestasjoner</li> <li>Leskur i Hamar sentrum</li> </ul>	Brukerundersøkelser blant togpassasjerer i før- og ettersituasjonen
Hedmark Kongsvinger	Transport for alle i Kongsvinger <ul style="list-style-type: none"> <li>Ekspressbuss Kongsvinger – Oslo og utbygging/utbedring av bussterminal ved Kongsvinger stasjon</li> <li>Opprusting av bussmateriell og holdeplasser</li> <li>Utvikling og oppsetting av leskur langs utvalgte traseer samt opparbeidelse av gatelegeme m v.</li> </ul>	Brukerundersøkelser på tog og buss i før- og ettersituasjonen Spørreskjemaer (før og etter) blant eldre
Vest-Agder Hægebostad Audnedal Marnardal	Ny kollektivtransport på landsbygda <ul style="list-style-type: none"> <li>Formålsbestemte bestillingsruter for barn/ungdom og eldre i forbindelse med utvalgte aktiviteter</li> <li>Tilbringertjeneste</li> <li>Krav til vognmateriell</li> </ul>	Spørreundersøkelse (skjema) blant unge gjennomført på skolene (før og etter) og eldre (sendt per post, kun i førsituasjonen). Brukerundersøkelse på Bygderuta Favoritten i ettersituasjonen.
Troms Skjervøy Kvænangen Kåfjord Nordreisa	Kollektivtransport i utkantstrøk <ul style="list-style-type: none"> <li>Forbedring av kollektivtransporttilbudet og transportforholdene</li> <li>Kartlegging av om tilbudet treffer befolkningens behov ("Verdsettingsundersøkelse")</li> </ul>	Spørreskjemaundersøkelse blant innbyggerne i regionen i før- og ettersituasjonen. Samvalgundersøkelse (PC-baserte hjemmeintervjuer)

TØI-rapport 735/2004

## 14.2 Trafikanten i Osloområdet

### 14.2.1 Studieområde

Tiltakspakken omfatter tiltak som skal forbedre tjenestene til Oslo og Akershus Trafikk-service (OATS AS) – Trafikanten, og er derfor rettet mot alle innbyggere i Oslo og Akershus som er inntatt av kollektivtransporten. Trafikantens geografiske nedslagsfelt dekker 30 prosent av Norges befolkning og mer enn 50 prosent av landets kollektivtrafikk, målt i antall reiser, utføres innenfor dette området.

### 14.2.2 Bakgrunn

Akershus og Oslo fylker har gjennom Stor-Oslo Lokaltrafikk og Oslo Sporveier organisert den kunderettede informasjonsvirksomheten for regionens samlede kollektivtrafikk gjennom Oslo og Akershus Trafikkservice A/S under produktnavnet Trafikanten. NSB BA er også medarbeider i Trafikanten.

I utgangspunktet var søknaden om midler til tiltakspakke tiltenkt utvikling og igangsetting av et telefonbasert helautomatisk ruteopplysningssystem hvor kundene ved talegjenkjenning blir veiledet om det beste kollektive reisealternativ på tvers av alle driftsarter i hele hovedstadsregionen. Målsettingen med dette systemet var å avlaste den kostnadskrevende manuelle 177-tjenesten. Dette tiltaket vil gi et reelt alternativ til de 1,9 mill. kunder pr. år som på tross av Internett og WAP fortsatt overbelaster den manuelle ruteopplysningstelefonen (tlf 177).

Målsettingen med tiltakspakken er gjennom økt kapasitet å kunne generere langt flere kollektivreiser. Med utgangspunkt i det samlede antall henvendelser i 1999 ville Trafikanten med økt kapasitet kunne generere opptil 570.000 nye kollektivreiser årlig i regionen.

Tiltakspakken er en del endret siden beskrivelsen i søknaden til SD. Etter store problemer med både teknologi og leveranse av Topp3-modulen (talesvar), ble denne modulen tatt ut fra tiltakspakken og erstattet med andre og sikrere teknologivalg med samme formål – å øke og forbedre automatiske tjenester som kan avlaste telefon 177 og de mer kostbare manuelle tjenester. En nærmere beskrivelse av og begrunnelse for endringene finnes i korrespondanse mellom Trafikanten og SD. SD har godkjent endringene.

### 14.2.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakspakken består av følgende moduler:

1. **ToppTwins:** Revisjon av Regtopp, nasjonalt standard datautvekslingsformat. Forbedringer av importrutiner, tilpasninger for GIS-anvendelse og nye funksjoner i Topp3/Toppwww.
2. **Topp3/XML:** Forbedring – nytt grensesnitt i XML-format, nye søkerutiner. Stolpetabellformat. GIS-tilpasning.
3. **Toppwww:** Utvidete funksjoner for fornyelser av [www.trafikanten.no](http://www.trafikanten.no). Re-design av brukergrensesnitt, økt individfokusering, nye brukerfunksjoner med avansert og forenklet søkemodus. Favorittøk med lagringsmulighet. Byttetid og linjenummer kan velges av bruker. Tilpasning for eBillett. Tilpasning for kartforbedringer. Innføring av helt nye dynamiske søkemuligheter fra husnummer til husnummer. Visning av gangtraséer. Nye utskriftsrutiner.

4. **Toppwap**  
Ny versjon av wap lansert i 2002 med ny design og ny funksjonalitet. Bruker-tipsfunksjon. Flere reisealternativ i svarpresentasjon. Tekniske tiltak for å øke treffprosent. Forbedret portalplassering.
5. **ToppGeo**  
Kartløsning for www. GIS-koding av stoppesteder m.m. og ny kartfunksjonalitet på reiseplanlegger. Basis for dynamiske søk fra adresse til adresse i Toppwww. Nye og utvidete elektroniske kart som dekker større deler av Østlandsområdet. Detaljering av gangtraséer med utskrift.
6. **Topp svar**  
Voicemail-løsning. Alternativ og forenklet talesvarfunksjon tilknyttet hus-sentral/PABX – voicemail, syntetisk tale fra tidtabell etter tastevalg. Vente-tidsinformasjon (nr i kø, estimert tid) på tlf 177.
7. **Topp eBillett**  
Netthandelssløsning. Sikker e-handelsløsning for kjøp av kollektivbilletter. Kollektivkundene kan informere seg om og kjøpe alle typer kort for Oslo og Akershus direkte på nett. Kjøp med kredittkort. Utsending fra eget callsenter. Utført 2001.
8. **ToppSIS**  
Sanntidsinformasjon. Forprosjekt og planlegging av system for sanntidsbasert ruteinformasjon i Oslo og Akershus – SIS. Forprosjekt utført av Trafikanten jan-juni 2002. Videreføres sannsynligvis i regi av Oslopakke 2. Trafikanten leder prosjektet.
9. **ToppSMS**  
SMS reiseplanlegger. Ny reiseplanlegger på SMS tlf 2050. Fullstendig reise-planlegger med søk i samme base som på Internett. Skal samarbeide med Ruteopplysningen 177. Lansert i 1. versjon 1.10.02.
10. **ToppPDA**  
PDA tidtabelloppslag. Reiseplanlegger for nedlasting av søk og tidtabell fra [www.trafikanten.no](http://www.trafikanten.no) til PDA (håndholdte PC'er). Oppstart høst 2002.
11. **Topp svar**  
Topp svar avsluttet som delprosjekt. Kostnader ca. 2,2 mill. kr.

#### 14.2.4 Organisering og finansiering

Gjennomføringen av tiltakspakken har Trafikanten selv stått for.

Tiltakspakken budsjetterte med en samlet kostnadsramme på 11,09 mill. kroner, hvorav Topp svar-modulen alene ville koste ca. 7,6 mill. kroner. Ved prosjektavslutning pr. 1. november 2003 er det bokført prosjektkostnader for til sammen 11,3 mill. kroner. Av dette har SD bidratt med i alt 3,802 mill. kroner, tilsvarende 33 prosent. Øvrige midler, totalt 7,5 mill. kroner, er finansiert av Trafikanten (OATS AS).

#### 14.2.5 Gjennomførte undersøkelser

Trafikanten har ikke gjennomført undersøkelser direkte rettet mot å evaluere effekten av tiltakspakken. Den løpende statistikken over antall henvendelser pr. kanal sier likevel en del om effekten. I tillegg gjennomføres det en undersøkelse hvert tertial om bruken av og tilfredshet med Trafikanten.

TØI gjennomførte høsten 2003 en undersøkelse om Trafikanten som gir svar på hvor mange nye kollektivreiser Trafikanten genererer samt den årlige økonomiske gevinsten

av disse reisene. Resultatene fra denne undersøkelsen er tatt med i Trafikantens sluttrapport for tiltakspakken, selv om de ikke direkte måler effekten av tiltakene.

### 14.2.6 Oppsummering - den lokale sluttrapporten

Etter at arbeidet med tiltakspakken startet opp i år 2000 er etterspørselen etter Trafikantens tjenester nesten fordoblet, fra 3,2 mill. henvendelser til 6 mill. henvendelser i 2003. Etter hvert som de nye løsningene blir innarbeidet i markedet ved forsterket markedsføring, er det all grunn til å forvente enda større effekter av de gjennomførte tiltak.

Markedsundersøkelser viser at Trafikantens virksomhet genererer en betydelig tilvekst av nye kollektivreisende og spiller en avgjørende rolle i arbeidet med å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv, også for etablerte og faste kollektivtrafikanter. En undersøkelse utført av TØI i september 2003 viser at 16 prosent av alle som benytter seg av Trafikantens informasjonstjenester ikke ville reist kollektivt uten den assistanse Trafikanten kunne tilby.

### 14.2.7 Kilder

Trafikanten 2003. *Prosjekt 6262. Automatiske reiseinformasjonssystemer for kollektivtrafikken i Oslo-Akershus. Sluttrapport november 2003.* Oslo og Akershus Trafikkservice AS.

## 14.3 SMAT-prosjektet i Hamarregionen

### 14.3.1 Studieområde

Hamarregionen omfattes av kommunene Ringsaker, Hamar, Løten og Stange. Disse kommunene har til sammen ca. 84 000 innbyggere i 2003. Hedmark fylke er det minst urbane i landet. I alt bodde 46,4 prosent av Hedmarks befolkning i spredtbygde strøk i 2002 mot 22,7 prosent for hele landet. Nesten 14.400 personer, eller 16 prosent av de sysselsatte, pendler ut av fylket. Innpendlingen til fylket utgjør ca. 4800 personer.

### 14.3.2 Bakgrunn

Hedmark fylkeskommune fikk i 2000 bevilget midler til tiltakspakken "Samordnet miljø, areal og transport i Hamar-regionen" – "SMAT-prosjektet".

Søknaden bygger på et forprosjekt for stasjonsområdene som ble utarbeidet i 1998 ("Knutepunkt og stasjonsutvikling – kollektivterminaler" v/Arkitektstudio Hamar AS). Et revidert forslag til utforming ble utarbeidet i samarbeid med Ringsaker og Stange kommuner samt Hedmark Trafikk, Jernbaneverket og Norgesbuss.

Tiltakspakken avviker sterkt fra de fleste andre tiltakspakkene ved at det kun gjennomføres tiltak på og ved jernbanestasjoner i Hamarregionen. Det er ikke gjennomført tiltak i kollektivtilbudet for øvrig i disse områdene.

### 14.3.3 Beskrivelse av tiltakene

Prosjektet består i vesentlig grad av infrastrukturtiltak:



- Oppgradering av infrastrukturen ved flere av jernbanestasjonene i fylket: Brumunddal, Moelv, Stange, Tangen og Løten.  
Tiltakene består av forbedringer av infrastrukturen på og ved jernbanestasjonene slik som parkeringsplasser, sykkelparkering, asfaltering og belegning, nye drosje- og bussoppstillingsplasser, nye leskur, belysning, beplantning, benker og lignende. Disse tiltakene beskrives kort nedenfor.
- Ruteinformasjon via monitører på jernbanestasjoner
- Leskur i Hamar sentrum

Anleggstart for prosjektene var i april 2002, bortsett fra Løten stasjon hvor anleggsarbeidet ble avsluttet høsten 2001. På Stange stasjon er det kun mindre tiltak som inngår i tiltakspakken, men andre tiltak utenfor pakken vil ha betydning for tilbudet. Ved Stange stasjon ble det vinteren 2001 utført tiltak for totalt 1,5 mill. kroner. Av dette inngår 0,75 mill. som Jernbaneverkets bidrag til tiltakspakken.

### **Infrastrukturtiltak ved Brumunddal stasjon**

Brumunddal stasjon ligger omtrent 200-300 meter fra sentrum.

Følgende tiltak ble gjennomført:

- Ny bussoppstillingsplass for 5 busser (2 sydgående og 3 nordgående)
- Separat snuplass for buss
- Parkeringsplasser for totalt 63 personbiler.
- 5 korttids- og 3 HC-plasser
- Ny drosjeoppstilling med 14 plasser
- 2 nye lysmaster ble montert og 2 gamle lysmaster ble skiftet ut slik at det totalt ble montert 4 nye lysmaster
- Bygging av sentral gangakse mot sentrum

Stasjonsplass/oppholdsarealer foran stasjonsbygningen ble utbedret med asfaltering, belegningsstein, sykkelparkering for 15 stk. og benker

Tiltakene forbedrer tilbudet til de reisende blant annet ved flere parkeringsplasser, bedre plass til busser, sykkelparkering og bedre tilgang til taxi. Videre blir det et mer tiltalende stasjonsområde ved benker, belysning, asfaltering og belegningsstein.

### **Infrastrukturtiltak ved Moelv stasjon**

Moelv stasjon ligger sentrumsnært i Moelv.

Følgende tiltak ble gjennomført:

- Bussoppstillingsplass ble beholdt uforandret med oppstilling for inntil 9 busser, hvorav 2 plasser ligger langs stasjonsbygningen
- Fortau/bussholdeplass foran stasjonen ble opprustet med ny kantstein og ny asfalt/belegning
- Forbindelsen mellom stasjonsplassen og Åsmarkvegen ble gjenåpnet for gående
- Opprinnelig drosjeoppstilling for 8 plasser ble endret ved at oppstillingen ble snudd 90 grader
- Plass for av- og påstigning i enden av Åsmarkvegen
- Plass for 5 biler for korttidsparkering ved av- og påstigning i enden av Åsmarkvegen
- 11 nye p-plasser sør for stasjonen, P-plass nord for stasjonen ble beholdt uendret med 34 plasser. I alt ble det da 50 parkeringsplasser for personbiler

- 20 sykkelparkeringsplasser

På Moelv vil de reisende få en lettere adkomst mellom sentrum og terminalområdet ved at Åsmarkvegen gjenåpnes for gående. Det blir flere parkeringsplasser og fortau/buss-holdeplass foran stasjonen opprustes med ny kantstein og ny asfalt/belegning.

### **Infrastrukturtiltak ved Stange stasjon**

Stange stasjon ligger sentrumsnært i Stange.

Følgende tiltak ble gjennomført:

- Opprydding i eksisterende vegetasjon (bl.a. ved å fjerne buskarealer mellom bussterminalen/p-plassen og plattformen) – for å bedre oversikten og gi lettere adkomst til plattformen fra bussterminal og parkeringsplass
- Flere gangpassasjer mellom plattform og parkering
- Flytting av 25 sykkelstativ og justering av korttidsparkering for å gi bedre plass foran stasjonsbygning og ruteopplysning
- Opprinnelige 2 leskur ble erstattet med nye (SMAT-prosjektet dekker fundamenteringen, mens Vegkontoret dekker leskurene fra ordinært budsjett)

Tiltakene ved Stange stasjon er av beskjedne størrelse. Jernbaneverket gjennomførte vinteren/våren 2001 utbedringstiltak for om lag 1,5 mill. kroner. Det ble opparbeidet ca. 50 nye p-plasser på østsiden av jernbanesporet og tidligere bilveg er blitt ombygd til ny gang- og sykkelveg som krysser jernbanesporet i plan. Det er satt opp bommer på begge sider av jernbanesporet, nye gjerder og etablert ny sideplattform.

De nye tiltakene som gjennomføres ved Stange i denne omgang, går i hovedsak ut på å bedre oversikten ved stasjonsområdet og gi stasjonen et mer tiltalende preg.

### **Infrastrukturtiltak ved Tangen stasjon**

Tangen stasjon ligger ca. 0,5 –1,0 km fra sentrum i Tangen.

Følgende tiltak ble gjennomført:

- Bussoppstillingsplass for 2 busser med fortau/repos for bussreisende. Retning snudd og løsning tilpasset regulert trasé for Stasjonsvegen som planlegges omlagt i 2002
- Omfattende masseutskifting i forbindelse med istandsetting av stasjonsområdet
- Dagens parkeringsareal ble oppmerket og grusarealer asfaltert
- Det ble totalt 31 oppmerkede p-plasser og dessuten 3 korttids- og 2 HC-parkeringsplasser
- Oppstillingsplass for drosjer kan etableres hvis det blir aktuelt å flytte drosjestasjoneringen fra sentrum til stasjonen

Tiltakene fører til at det blir bedre på- og avstigningsforhold ved bussholdeplassen. Det blir flere parkeringsplasser for bil og et forbedret parkeringsområde med asfaltering og oppmerking.

### **Infrastrukturtiltak ved Løten stasjon**

Løten stasjon ligger sentrumsnært i Løten.

Følgende tiltak ble gjennomført:

- Opprinnelig bussterminal ble ombygget fra ensidig terminal til lange busslommer med plass til 2 buser på hver side av Stasjonsvegen med tilhørende fortau/gangarealer
- To nye leskur
- Utendørsarealer v/Løten skysstasjon ble opprustet med nye oppholdsarealer og nye utendørs trapper
- Det ble etablert 7 oppstillingsplasser for drosjer og 7 langtids- og 2 korttidsparkeringsplasser
- Nytt asfaltdekke på plattformen på Løten stasjon med nødvendige grunnarbeider
- Beplantning, belegg og murer
- Nytt belyningsanlegg på terminalområdet

Tiltakene gir en triveligere kollektivterminal (buss og togstasjon) med nye leskur, fortau, gangarealer og asfaltering/belegning, ny belysning, beplantning m.m.

Tiltakene ved Løten stasjon ble avsluttet i november 2002, altså før tidspunktet for førundersøkelsene. Løten inngår derfor ikke i førundersøkelsene.

På Løten gjennomføres det også en del tiltak utenfor pakken: Opprustning av Løten sentrum samtidig med stasjonen, med bl.a. ombygging og opprustning av Fv 167 Stasjonsvegen, med bygging av fortau/gang- og sykkelveg og nye kantparkeringsplasser.

### **Ruteinformasjon via monitører på jernbanestasjonene**

Fylkeskommunens eget foretak – Hedmark Trafikk – har hatt oppdraget med å lede arbeidet med å få etablert ruteinformasjonssystemet. Det er montert monitorsystem dels innendørs og dels utendørs på alle terminalene. Informasjonssystemet viser pr. oktober 2003 kun statisk ruteinformasjon, men det er planlagt å gå over til sanntidsinformasjon når Jernbaneverket er klar til det.

### **Leskur i Hamar sentrum**

Tiltakene i Hamar sentrum er følgende:

- Delfinansiering av en utredning av stasjonskonseptet for Hamar skysstasjon. Det er behov for ombygging av skysstasjonen fordi den er en begrensende "flaskehals" for kollektivtrafikken i regionen
- Montering av 4 nye leskur på sentrale bydelsholdeplasser innen Hamar sentrum

Oppsetting av nye leskur i Hamar sentrum gir bedre venteforhold for de reisende. Tiltaket er imidlertid av så lite omfang at det ikke vil inngå i evalueringen.

## **14.3.4 Organisering og finansiering**

SMAT-prosjektet var organisert på følgende måte:

Styringsgruppe:	Regionrådets arbeidsutvalg som består av ordførere og rådmenn i Hamar, Ringsaker, Stange og Løten kommune og fylkesordfører og fylkesrådmann i Hedmark fylkeskommune
Prosjektgruppe	Representanter fra de samme fire kommunene, Jernbaneverket, Hedmark Vegkontor og Hedmark Trafikk

Arbeidsgrupper	4 arbeidsgrupper: - Moelv stasjon/Brumunddal stasjon - Løten stasjon - Stange stasjon/Tangen stasjon - Hamar sentrum  Gruppene hadde representant fra vedkommende kommune, Hedmark Trafikk, Jernbaneverket og Hedmark vegkontor
Konsulent	Statkraft Grøner AS på Hamar
Prosjektleder	Prosjektleder fra Hedmark fylkeskommune, Regional Utvikling

Statkraft Grøner AS har på vegne av Hedmark fylkeskommune vært byggeleder for kontraktene om tiltaksarbeidet på de fire stasjonene Moelv, Brumunddal, Stange og Tangen.

Brutto kostnadsramme for SMAT-prosjektet var 10 millioner. Jernbaneverkets tidligere utførte tiltak på kr 750.000,- ved Stange stasjon er fratrukket totalrammen slik at netto kostnadsramme var 9,250 millioner kroner. Samferdselsdepartementets tilskudd var på 5 millioner kroner.

### **Gjennomførte undersøkelser**

I evalueringen av denne tiltakspakken er det kun gjennomført brukerundersøkelser blant togpassasjerer (påstigende passasjerer) ved de fem jernbanestasjonene Moelv, Løten, Stange, Tangen og Brumunddal.

Før-undersøkelsene ble gjennomført på alle stasjonene bortsett fra Løten stasjon, hvor tiltakene ble gjennomført på et tidligere tidspunkt. Stange stasjon er også med i evalueringen til tross for at tiltakene her er av mindre omfang. Imidlertid gjennomføres det andre tiltak ved denne stasjonen slik at man kan få målt effektene av tiltak innenfor tiltakspakken og effektene av utenforliggende tiltak.

På grunn av at tiltakene i Hamar sentrum er av mindre omfang (kun noen nye leskur), ble det ansett som lite hensiktsmessig å gjennomføre egne undersøkelser her.

Tabell 14.2 gir en oversikt over tidspunkt for gjennomføring, antall svar og svarprosent for før- og etterundersøkelsen. Førundersøkelsen ble gjennomført i april 2002 og det kom det inn 112 svar. Etterundersøkelsen ble gjennomført i september 2003 og det kom inn kun 65 besvarte spørreskjemaer. Årsaken til det lave svarantallet er blant annet at det er få togreisende ved de aktuelle stasjonene.

*Tabell 14.2: Undersøkelser i forbindelse med tiltakspakken i Hedmark. Tidspunkt for gjennomføring, utvalg og svarprosent*

	FØR			ETTER		
	Tidspunkt	Antall	Svarprosent	Tidspunkt	Antall	Svarprosent
Bruker	April 02	112	45	September 03	65	38

TØI-rapport 735/2004

Tiltakspakken i Hedmark vil ikke inngå i TØIs samlede analyser av tiltakspakkene. Vi vil derfor ikke presentere resultatene fra undersøkelsene i samme omfang som for de andre tiltakspakkene.

### **Brukerundersøkelser**

Brukerundersøkelsene er analysert for hver enkelt av de fire stasjonene. På grunn av svært små utvalg, er det ikke mulig å finne signifikante forskjeller mellom før- og etterundersøkelsen med hensyn til sentrale bakgrunnsvariable som kjønn, alder og hovedbeskjeftigelse.

De fleste togpassasjerene som har besvart spørreskjemaet er yrkesaktive på vei til jobb.

### **14.3.5 Oppsummering – den lokale sluttrapporten**

De fem kollektivterminalene Brumunddal, Moelv, Løten, Stange og Tangen er alle jernbanestasjoner og banetrafikken utgjør tyngden av de reisende. Den største busstrafikken finnes ved Moelv og Stange stasjoner. Alle stasjonene bortsett fra Tangen er fellesterminaler, dvs. at både tog, buss og drosje har tilhold ved terminalene. Dessuten er det betydelig parkering av private personbiler og sykler ved stasjonene.

Utbedringsarbeidet har gått ut på å legge forholdene til rette for alle disse transportmidlene. Det er tilretteleggingen for privat bilparkering som har vært mest merkbar for de reisende. Under utbedringsarbeidet og etterpå har vi fått mange positive tilbakemeldinger om det arbeid som er gjort.

Forhold som kan ha svekket det positive inntrykket er det beklagelige at Jernbaneverket sa opp agentavtalene om billettsalg og stengte venterommene ved Brumunddal og Moelv sommeren 2003, omtrent samtidig med at utbedringsarbeidet ble avsluttet. Forholdet er nå ordnet slik at i hvert fall venterommene og toalettene er åpnet igjen.

Samarbeidet om finansiering og gjennomføring av utbedringsarbeidet ved kollektivterminalene har vært en positiv prosess. Et forhold som dog er negativt er at Jernbaneverket er den eneste formelle eier av terminalene, mens mange aktører deltar i finansieringen av utbedringsarbeidet uten at det er gitt noen form for garanti om at de andre aktørenes bidrag skal tilbakebetales dersom terminalbygget skulle bli solgt og tatt i bruk til andre formål enn kollektivtrafikkterminal. I prosessen har fylkeskommunen flere ganger forsøkt å få til en slik avtale, uten å lykkes.

### **14.3.6 Resultater**

TØI fikk i oppdrag å foreta den lokale evalueringen av tiltakspakken. Hovedfokus i evalueringen av SMAT-prosjektet har vært togpassasjerenes oppfatninger om endringene. Resultatene er dokumentert i TØI rapport 682/2003 (Lodden 2003). Vi skal i denne delen gi en oppsummering av disse resultatene.

Effektene av infrastrukturtiltak er begrensede og har lite eller ingenting å bety for antallet togreisende. Forbedringer av stasjonsområdene, blant annet med forbedrede parkeringsmuligheter og estetisk opprusting, vil likevel ha en positiv effekt for brukerne.

#### **Effekter – Brumunddal stasjon**

- 84 prosent av passasjerene kjenner til at det er gjennomført endringer på/ved stasjonsområdet
- 80 prosent av passasjerene mener at stasjonsområdet er blitt bedre, 16 prosent mener det er blitt dårligere og 5 prosent har ikke svart på spørsmålet
- Togpassasjerene er mest tilfreds med forbedringen av parkeringsområdet, sykkel-parkeringen, HC-parkering og ventearealet utendørs
- Passasjerene er klart mindre fornøyde med venteforholdene og kundebehandling på stasjonen. Stasjonen er ikke lenger betjent og venterommet er ikke alltid åpent om

morgenen. Dette oppfattes meget negativt av de reisende. De savner en betjent stasjon, åpent og varmt venterom, billettsalg, toalett og overbygg på perrongen.

Totalt sett kan vi si at tiltakene på Brumunddal stasjon har hatt god effekt ved at de har forbedret parkeringsmulighetene og gjort stasjonsområdet betydelig penere. At venterommet ofte ikke er åpent og at stasjonen ikke er betjent, er forhold som ligger utenfor tiltakspakken.

### **Effekter – Stange stasjon**

- Andelen som kjenner til at det er gjennomført endringer siste året er i Stange bare 56 prosent, med andre ord langt lavere enn ved de andre stasjonene som omfattes av tiltakspakken. Dette skyldes at tiltakene er av mindre omfang
- 44 prosent av passasjerene mener at stasjonsområdet på Stange er uendret og 19 prosent har ikke besvart spørsmålet. 25 prosent mener det er blitt bedre, mens 12 prosent mener det er blitt dårligere
- Passasjerene på Stange savner en betjent stasjon, et penere venterom som alltid er åpent, billettsalg, kiosk og undergang (evt. bro) som krysser jernbanesporene

Totalt sett er konklusjonen at tiltakene ved Stange stasjon har hatt liten effekt på passasjerenes tilfredshet.

### **Effekter – Moelv stasjon**

- 80 prosent av passasjerene på Moelv kjenner til at det er gjennomført endringer på/ved stasjonen
- 60 prosent av passasjerene mener at stasjonsområdet er blitt bedre, 20 prosent mener det er blitt dårligere og 20 prosent mener det er uendret
- Det er parkeringsplassen, sykkelparkeringen og stasjonsområdet generelt som i størst grad oppfattes som forbedret
- Passasjerene på Moelv er blitt betydelig mindre fornøyd med venteforholdene, kundebehandlingen og åpningstidene. Dette skyldes at stasjonen ikke lenger er betjent og at billettsalget er flyttet til Narvesen. Passasjerene gir klart uttrykk for at de savner en åpen stasjon, særlig må venterommet være åpent når de kommer om morgenen

Alt i alt kan vi si at tiltakene på Moelv har hatt en positiv effekt på brukernes tilfredshet med stasjonsområdet. Mangelen på betjening på stasjonen ligger utenfor tiltakspakken, men inntrykket fra respondentenes svar er at dette kan ha påvirket deres oppfatning av stasjonen i negativ retning – til tross for tiltakene som er gjennomført.

### **Effekter – Tangen stasjon**

- 90 prosent av passasjerene er klar over at det er gjennomført tiltak på/ved stasjonen
- 70 prosent av passasjerene mener at stasjonsområdet er blitt bedre, mens 25 prosent mener det er uendret. Ingen mener det er blitt dårligere
- Den opprustede parkeringsplassen er den faktoren flest passasjerer er mer fornøyd med
- Passasjerene på Tangen savner et hyggeligere, varmere og bedre vedlikeholdt venterom som er åpent lenger om kvelden
- Tangen stasjon har et stort behov for høyere/lengre plattform, da trinnhøyden i forhold til toget er altfor høy

Totalt sett har tiltakene på Tangen hatt god effekt, særlig med hensyn til parkeringsplassen, men det er viktig at perrongen på stasjonen utbedres.

### 14.3.7 TØIs konklusjon

Totalt sett kan vi si at tiltakene har hatt god effekt i Brumunddal, Moelv og Tangen, og det er særlig forbedringen av parkeringsplassene topassasjerene er blitt mer fornøyde med. Men også utbedringer av sykkelparkering, bussoppstillingsplasser og ikke minst de estetiske forbedringene med belegning, kantstein, beplantning etc. er svært positivt mottatt av brukerne av stasjonsområdene.

I Stange har tiltakene gjennom tiltakspakken vært av så begrenset karakter at det heller ikke har gitt noen effekter for brukernes tilfredshet.

### 14.3.8 Kilder

Hedmark fylkeskommune 2003. *Utbedring av kollektivterminaler i Hamarregionen. "SMAT-Prosjektet". Prosjekt nr. 6261 Utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport.* Per Olav Bakken, Hedmark fylkeskommune, oktober 2003.

Lodden, U B 2003. *Evaluering av tiltakspakke 2000 i Hedmark. SMAT-prosjektet.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 682/2003.

## 14.4 Transport for alle i Kongsvinger

### 14.4.1 Studieområde

*Kjernen* i tiltakspakken var området ved Kongsvinger stasjon (Jernbaneplassen) og utvikling av dette til et levende og funksjonelt senter for kollektivtransporten i både Kongsvinger og Sør-Hedmark. Jernbaneplassen er det nest største trafikkknutepunktet i Hedmark.

### 14.4.2 Bakgrunn og formål

Både i fylkesdelplanen for Glåmdalsregionen og i politisk vedtatte planer i Hedmark fylkeskommune er det lagt føringer for å utvikle transportsystemer som ivaretar alle trafikantgrupper. Virkemidlene er å utvikle infrastruktur, etablere rasjonelle og framtidrettede transportløsninger, tilpasse transportmateriell, videreutvikle informasjonssystemer og legge til rette for nødvendige "hjelpemidler" for å integrere funksjonshemmede, eldre og barn i et samlet transportsystem.

Gjennom tiltakspakken "Transport for alle i Kongsvinger" fikk en anledning til å utvikle disse ideene med utgangspunkt i godkjente planer fra 1993.

Hedmark fylkeskommune var ansvarlig for gjennomføringen av prosjektet og for rapportering til Samferdselsdepartementet. Arbeidet skjedde i nært samarbeid med Kongsvinger kommune, NSB eiendom, Jernbaneverket, NSB Biltrafikk AS (nå Nettbuss), Statens vegkontor Hedmark og Rådet for funksjonshemmede i Hedmark. I tillegg deltok diverse organisasjoner/personer i referansegrupper.

Ekstern bistand ble trukket inn ved blant annet markedsundersøkelser som grunnlag for ruteplanlegging (MarkedsINFO AS) og brukerundersøkelser (før-/etterundersøkelser) som grunnlag for effektvurderinger (TØI).

#### 14.4.3 Beskrivelse av tiltakene

Tiltakspakken bestod i hovedsak av infrastrukturtiltak med følgende hovedelementer:

- ”Transport for alle i Kongsvinger”  
Opprusting av bussmateriell og holdeplasser
- ”Leskur i Hedmark”  
Design/produksjon/utplassering av leskur langs utvalgte traseer  
Opparbeidelse av gatelegeme m v.
- ”Ekspressbuss Kongsvinger – Oslo” (Glåmdalsekspressen/TIMEkspressen og  
”Utbygging/utbedring av bussterminal ved Kongsvinger stasjon”

Som en del av tiltakspakken inngikk to prosjekter som fikk støtte fra Samferdselsdepartementets Forsøksordning for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport før tiltakspakken kom i stand:

- Glåmdalsekspressen ble opprettet i oktober 1994, bl a med bakgrunn i at Kongsvingerbanen hadde dårlig regularitet. I forbindelse med tiltakspakken ble det gjennomført endringer i ekspressbusstilbudet, bl.a. med avganger hver time i begge retninger (”TIMEkspressen”).
- I utviklingen av stasjonsområdet inngikk bl.a. innføring av *elektronisk ruteinformasjon* (monitorsystem) for å gi publikum bedre informasjon om buss- og togtider. Utbyggingen av terminalen ble satt i gang i september 1998 og fullført i august 2000.

I ”Transport for alle i Kongsvinger”, med opprusting av bussmateriell og holdeplasser, inngikk tiltak som tilrettelegging av transportmidler med diverse nivåregulering, utvendig høyttaler, bedre merking av bussene, kontrastmarkering på holdeplasser, tilpasset ruteinformasjon på holdeplassene og markedsføring. Et nytt og forbedret *bybusstilbud* ble innført i juni 1999, med noen justeringer fra august. Bybussrutene var spesielt tilpasset korrespondanse *til* Glåmdalsekspressen om morgenen og *fra* Glåmdalsekspressen om ettermiddagen.

#### 14.4.4 Gjennomførte undersøkelser

Korttidsvirkningene av tiltakene slik brukerne opplevde dem, ble kartlagt gjennom:

- Før-/etterundersøkelser blant passasjerene på tog- og bussruter til Oslo i forbindelse med utbygging/utbedring av bussterminalen ved Kongsvinger stasjon og ekspressbusstilbudet til/fra Oslo (Glåmdalsekspressen/”timekspressen”).
- Før-/etterundersøkelser blant eldre, som var en viktig målgruppe i tiltakspakken.

#### 14.4.5 Oppsummering – den lokale sluttrapporten

Prosjektledelsens hovedkonklusjoner er sammenfattet i det følgende:

*Passasjerøkning på Glåmdalsekspressen/”TIMEkspressen”*

Høsten 1997 reiste i gjennomsnitt 1200 passasjerer pr. uke med Glåmdalsekspressen på totalt 70 avganger (mandag – fredag), dvs. et gjennomsnittsbelegg på ca. 17 passasjerer



pr. tur. Høsten 1998 og 1999, etter at nytt tilbud var etablert, var ukegjennomsnittet på 5600 passasjerer på totalt 180 avganger, dvs. et gjennomsnittsbelegg på ca. 31 passasjerer pr. tur.

Totale inntekter i nedslagsfeltet hadde økt med 12 mill. kroner pr. år, mens de totale ekstrakostnadene hadde økt med 6 – 7 mill. kroner pr. år. Gevinsten var et resultat av effektive ruteopplegg med ”stive” ruter og maksimal utnyttelse av bussmateriell og sjåførtimer. Hedmark fylkeskommune hadde som en del av tilskuddsavtalen gitt Nettbuss Kongsvinger (tidligere NSB Biltrafikk Kongsvinger) incitament til å videreutvikle produktet. Trafikkutviklingen høsten 1999 var positiv og en regnet med en inntektsøkning i år 2000 på mellom 5 og 10 prosent. Hedmark hadde ingen takstøkning fra 1999 til 2000.

#### *Nytt bybusstilbud i Kongsvinger ga stor økning i antall reisende*

I perioden fra 16. august til 31. oktober 1999 økte både antall passasjerer og billettinntektene på bybussene i Kongsvinger med vel 25 prosent i forhold til samme periode i 1998. Antall reiser i perioden var ca. 25.700, mot ca. 20.300 i samme periode i 1998. Tilbudet ble markedsført med pakketilbud på TIMEkspressen Kongsvinger – Oslo.

Bybussrute 4 ”Festningsbussen”, som ble etablert og utprøvd som bestillingsrute sommeren 1999, ble ikke noen suksess. Etter massiv kritikk fra publikum ble ruta satt opp med faste avganger fra 23. august 1999. Eldreundersøkelsen viste at ca. 77 % var enig i dette.

#### *Utbygging/utbedring av området ved Kongsvinger stasjon og nye holdeplasser i Glommengata et avgjørende virkemiddel*

Utbyggingen av bussterminalen og nye holdeplasser i Glommengata var en forutsetning for å kunne sette i gang Glåmdalsekspressen og det nye bybusstilbudet. Uten denne utbyggingen ville det ikke vært mulig å oppnå den nødvendige standarden på de nye rutetilbudene. Det var avgjørende å ta hensyn til de forhold som publikum påpekte i undersøkelsene og som førte til at:

- det ble opparbeidet ca. 50 nye parkeringsplasser for pendlere nær stasjonsområdet (ca. to minutters gangtid).
- det ble installert kameraer ute med monitor inne i venterommet for busspassasjerer slik at de kunne ha ”utsikt” til bussene.
- det ble opparbeidet egne og lett tilgjengelige parkeringsplasser for handikappede.

Tilbakemeldinger fra publikum, stasjonsansvarlig, drosjenæringen og ruteselskapene som anløper Kongsvinger stasjon viste at de var meget fornøyd med utforming og kvalitet på de ferdigstilte områdene (fase 3 og 4 gjensto). Det er imidlertid ikke mulig å trekke sikre konklusjoner om publikums reaksjoner siden stasjonsområdet ikke var ferdig utbygget da rapporteringen ble foretatt.

De som parkerte ved Kongsvinger stasjon var noe misfornøyd med å måtte gå litt lengre enn tidligere fra parkeringsplass til kollektivt transportmiddel (ca. ett minutt). Det var imidlertid en bevisst prioritering i prosjektet å få pendlerkundene til å parkere bilen hjemme og i stedet benytte bybussen i kombinasjon med tog og ekspressbuss.

#### *Utbyggingsprosjekter er ikke som andre tiltakspakker*

Utbyggingsprosjekter av denne størrelsen, gjerne i byområder som i Kongsvinger, er underlagt offentlige planprosesser som krever omfattende behandling i form av reguleringsplaner, offentlig ettersyn/høringsrunder m v. Det er derfor ikke mulig å sette samme krav til søknader hvor omfattende infrastrukturelt tiltak inngår, som til tiltakspakker generelt. Selv om alle planer og godkjenninger foreligger ved søknadsfrist/tildeling av midler, kan en oppleve at planforutsetninger må endres som følge av nye innspill fra

berørte parter (både offentlige og private). Klarsignal (finansiell støtte) for prosjektet blir gjerne ikke gitt før minimum 10-11 måneder etter at søknaden er sendt til Samferdselsdepartementet.

I et utbyggingsprosjekt er det ofte umulig å starte arbeidene på sen høst og vinter. Det kan også være problemer med å engasjere entreprenører, med den følge at framdrift og rapporteringsfrister ikke kan overholdes.

Ofte kan det være problematisk for deltakere i et infrastrukturiltak av en viss størrelse å kunne ta den nødvendige økonomiske risiko som alltid ligger i slike prosjekter. Eksempler på dette er prisstigning fra søknadstidspunkt til igangsettelse, uforutsette grunnforhold, feil i kalkulasjonsgrunnlag m v. I tiltakspakken var en forskånet for slike problemer ved at partene i samarbeidet gjorde de nødvendige tilpasninger i prosjektet undervegs.

#### 14.4.6 Resultater av tiltaktene

##### Brukerundersøkelsene på tog og buss

Brukerundersøkelsene omfatter i alt ca. 570 intervjuer; ca. 190 fra buss og ca. 380 fra tog, begge fordelt på før- og etterundersøkelser.

Halvparten av de bussreisende ville ha tatt tog hvis det busstilbudet de brukte i intervjusituasjonen ikke hadde eksistert. Cirka 30 prosent ville tatt en annen buss (ikke ekspressbuss). Dette gjaldt både før- og ettersituasjonen. Bare mellom ca. 15 prosent og ca. 20 prosent ville ha kjørt selv.

Av togpassasjerene hadde ca. 45 prosent bil som alternativt reisemiddel i førsituasjonen. Andelen sank til 25 prosent i ettersituasjonen, da ekspressbussen var alternativet for ca. 55 prosent av togtrafikanterne.

Med unntak av parkeringsrutinene for bussreisende i førsituasjonen, var over halvparten av dem som svarte fornøyde med kollektivtilbudet.

Blant bussreisende som visste at det var gjennomført endringer i ekspressbusstilbudet, fikk alle kvalitetsfaktorene karakteren "bedre" av minst ca. 30 prosent av dem som svarte. Høyeste andeler med vurderingen "bedre" hadde antall avganger (ca. 90 prosent) og reisetid (ca. 55 prosent). Svært få mente at tilbudene var blitt "dårligere".

I totalvurderingen av ruteomleggingen for ekspressbussen mente tre av fire at tilbudet var blitt bedre. Langtidseffekten er usikker og krever oppfølgende undersøkelser for å kunne bestemmes. I 2000 har *tog og buss samlet* en klar trafikkvekst, noe som trolig har ført til økt kollektivandel på strekningen Kongsvinger – Oslo.

##### Eldreundersøkelsene

I alt 68 personer deltok i hver av de to undersøkelsene, de aller fleste i forbindelse med at de deltok på fellesarrangementer for pensjonister i regi av Råd- og hjelpetjenesten og hvor de fikk veiledning ved utfyllingen av spørreskjemaene.

Bil er vanligste reisemåte for de eldre ved lokale reiser i Kongsvinger. Den står for omtrent halvparten av reisene i vinterhalvåret, noe mindre i sommerhalvåret. Buss står for vel 20 prosent av reisene, det vil si omtrent det samme som gange. 30 – 35 prosent av de eldre bruker aldri lokalbuss.

Eldreundersøkelsen viste en positiv utvikling i holdninger til kollektivtilbudet fra før- til ettersituasjonen. Samtlige faktorer skårte høyere i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen.

For å lette på- og avstigning, ble holdeplassene forhøyet noen år før Tiltakspakken ble gjennomført. Spørsmål omkring virkningene på reisevanene av både disse tiltakene og forbedringen av bybusstilbudet sommeren 1999 viste at dette hadde ført til økt bruk av buss blant eldre og at økningen ble større enn brukerne selv trodde på forhånd.

Kartlegging av intervjupersonenes mening om seks konkrete tiltak viste at omleggingen av "Bestillingsrute FESTNINGSbussen" til fast rute med holdeplass ved Langelands-hjemmet/Eldresenter og nye holdeplasser og leskur i Glommengata ble verdsatt høyest. Henholdsvis 76 prosent og 64 prosent av dem som svarte var enige i at dette var viktige tiltak for dem.

#### 14.4.7 TØIs konklusjoner

Med utgangspunkt i oppsummeringen av erfaringene kan vi trekke følgende konklusjoner i forhold til noen sentrale problemstillinger:

- Tilgjengelighetsforbedringer har gitt flere kollektivreiser
- Infrastrukturtiltakene i Kongsvinger var først og fremst rettet mot å gjøre kollektivtilbudet lettere tilgjengelig for særlig eldre trafikanter. Tiltakene viste seg å ha en effekt. Nye bussbrukere var kommet til, og tidligere bussbrukere var begynt å reise mer kollektivt.
- Trafikantene la merke til forbedringene, og var mer fornøyd i etter- enn i før-situasjonen
- Forbedringer i kollektivtilbudet bør skje samordnet på flere områder for at det totale tilbudet skal bli best mulig for flest mulig.

#### 14.4.8 Kilder

Frøysadal, E. 2000

*Tiltakspakke "Transport for alle i Kongsvinger". Resultater av før- og etterundersøkelsene.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1167/2000.

Hedmark fylkeskommune. 1999

*Tiltakspakke Kongsvinger.* Hamar, Hedmark fylkeskommune. Sluttrapport tiltakspakke Kongsvinger, utarbeidet av Ove Bergfjord.

### 14.5 Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder

#### 14.5.1 Studieområde

Forsøket var avgrenset til Hægebostad, Audnedal og Marnardal kommuner. Forsøket skulle opprinnelig gå ut 1998, men ble forlenget med ett år og utvidet med fire nye delområder i 1999 (Åseral, Gyland, Fjotland og Herad).

Prosjektet ble gjennomført i noen av de mest spredtbygde kommunene i landet. I de tre kommunene hvor en startet var det fra 3,7 til 6,4 innbyggere pr. km<sup>2</sup>, og for mange av innbyggerne var det store avstander til kommunesentra. I Åseral var det bare 1,1 innbyggere pr. km<sup>2</sup>.

### 14.5.2 Bakgrunn og formål

I tiltakspakken "Ny kollektivtransport på landsbygda" tok Vest-Agder fylkeskommune sikte på å foreta en gjennomgripende omlegging av kollektivtransporten på landsbygda i fylket utenom skolerutene.

Fylkeskommunen ved NSK-avdelingen var selv hovedansvarlig for prosjektarbeidet og rapporteringen av resultatene; Ekstern bistand ble trukket inn i form av lokal konsulentbistand og hjelp fra TØI til blant annet å oppsummere resultatene i en egen rapport, hvor de også ble sammenholdt med erfaringer fra liknende forsøk andre steder.

Utgangspunkt for prosjektet var kjennetegn ved det kollektive transporttilbudet på landsbygda i Vest-Agder som:

- Et omfattende tilbud av skoleruter
- Noen ekstraruter i tilknytning til skolerutene for å utnytte sjåførene
- Et slags minste transporttilbud til kommune- og regionsentra, men ingen ruter på kveldstid og i helgene
- Høye tilskuddsbehov pr. bussreise.

Samtidig forelå nyere forskningsresultater på området som ga grunnlag for følgende generelle konklusjoner:

- Dagens tilbud med store busser treffer ikke folks behov. Transporten er for bedriftsøkonomisk tilrettelagt i stedet for å tilbys når folk trenger den.
- Kollektivtilbudet treffer ikke de gruppene som har dårligst tilgang på egen bil (unge og eldre) og som det offentlige ut fra et fordelingsmessig og velferdsmessig perspektiv særlig burde tilgodese.
- Skal en tilgodese de unge, må tilbudet gis på kveldstid og i helger.
- Når transporttilbudet er lite, må tilbudet gis ved bestillingsruter.
- Miljømessig er det ikke forsvarlig å fortsatt betjene landsbygda med store busser utenom skoleskyssen.

På denne bakgrunn ønsket Vest-Agder fylkeskommune å prøve ut en større omlegging av kollektivtilbudet på landsbygda.

Hovedmålet var å utvikle kollektivtilbudet mer i tråd med trafikantenes behov og med utgangspunkt i transport som et velferdstilbud. Tiltakene ble spesielt rettet mot barn/ungdom og eldre ut fra et fordelingsperspektiv. En ønsket altså å utvikle rutetilbud som skulle fange opp viktige reisebehov blant hjemmeboende eldre mer generelt og blant barn/ungdom i forbindelse med fritidsaktiviteter.

Det ble gjennomført en usedvanlig grundig førundersøkelse og planleggingsprosess. Hovedstikkord ved innhenting av planleggingsgrunnlag var:

- Idéseminar med nøkkelpersoner/ressurspersoner
- Soneinndeling
- Kartlegging av Eldres og barns/ungdoms reisebehov og reiseønsker
- Kartlegging av eksisterende transporttilbud og trafikk.

Dette bidro til:

- Grundig kartlegging av reisebehov og trafikkstrømmer
- Lokal medvirkning og initiativ
- Prioritering av de kundegruppene hvor potensialet var størst.

### 14.5.3 Beskrivelse av tiltakene

Det ble lagt opp til rutetilbud til sentrene i helgene, til noen togforbindelser samt i forbindelse med viktige lokale aktivitetstidspunkter. Ellers la en vekt på å utvikle formålsbestemte tilbud, det vil si skreddersydd til noen aktiviteter som halltrening, ungdomsklubb og diskotek. For de eldre ble det satset på å prøve ut formålsbestemte tilbud om transport til pensjonistforening og åpne eldretilbud i regi av kommunene. Tilbringer-tjeneste var et viktig tema.

Alle de nye rutetilbudene ble lagt opp som *bestillingsruter* som i størst mulig grad skulle kjøre dit folk skulle. Det var imidlertid behov for å definere en *fast rutestrekning* for de ulike rutene. Avvik fra denne kunne bestilles. Takstene var som for øvrige bussruter i Vest-Agder, men med tillegg på 10 kroner ved avvik fra ruta (henting/tilkjøring). For spesielle ruter som ble kjørt dør-til-dør var det en fast pris på 20 kroner pr. reise, uten noe tillegg for henting.

Det ble stilt spesielle krav til vognmateriellet, som skulle være tilgjengelig for rullestolbrukere. Setekapasiteten skulle være 10-15 plasser og med ekstra takhøyde, lett inn- og utstigning etc. Det var også krav om felles profilering av bussene, blant annet ved felles logo. En idékonkurranse ga det nye rutetilbudet navnet *Bygderuta Favoritten*.

Transportørene ble valgt ut fra tilbud innhentet blant drosjeløyvehavere og Sørlandsruta A/S. Sistnevnte hadde områdekonsesjon for rutekjøring i området. Det kom inn kun tre tilbud, ett fra hver kommune. Alle var fra drosjeløyvehavere. Avtalene med de tre transportørene innebar en svært fleksibel og god bestillingsordning.

Helt fra starten ble det satset sterkt på informasjon om det nye rutetilbudet; husstands-brosjyre, flygeblad, plakater, introduksjonstilbud med inntil 50 prosent rabatt på enkeltbillett, egen logo m v. For løpende informasjon om rutetilbud, rutejusteringer m v under forsøket ble det laget et eget informasjonsblad, Favoritt-nytt, som ble sendt til husstandene. Bladet var skreddersydd for hver enkelt kommune, men utformet etter en felles mal. Det ble også laget en mal for plakater og enkle trykksaker til bruk overfor spesielle målgrupper. Enkelte tilbud ble annonsert i samarbeid med andre, for eksempel fellesannonse med NSB og informasjon om kinobuss kombinert med annonsering av filmtilbudet.

### 14.5.4 Organisering

Prosjektet ble organisert med en *styringsgruppe* bestående av to politikere, to brukerrepresentanter og samferdselssjefen (med sistnevnte som formell sekretær), *prosjektleder* samt en *administrativ arbeidsgruppe* bestående av ansatte i samferdselsseksjonen og i Skysstasjon Sør. Politikerne ble oppnevnt av hovedutvalg for samferdsel, næring og miljø. Prosjektleder møter også fast i styringsgruppa.

I støtteapparatet for prosjektet har det også inngått ekstern bistand samt et forum bestående av deltakere fra transportører, Åseral reiselivskontor og fylkeskommunen, for løpende drøfting av spørsmål i forbindelse med gjennomføring av praktiske forsøk.

### 14.5.5 Gjennomførte undersøkelser

Det ble gjennomført førundersøkelser blant de utvalgte målgruppene: ungdom og eldre. De unge besvarte spørreskjema på skolen, og de eldre fikk tilsendt skjema i posten med tilbud om bistand til besvarelsen. I ettersituasjonen ble det gjennomført en oppfølgingsundersøkelse blant ungdom, og en brukerundersøkelse på Bygderuta Favoritten.

### 14.5.6 Oppsummering – den lokale sluttrapporten

Prosjektledelsens hovedkonklusjoner fra tiltakspakken kan sammenfattes slik:

- Tradisjonell kollektivtransport er ofte uegnet i distriktene. Alternativet er bestillingsruter, som også gir miljøgevinster.
- Formålsbestemte rutetilbud går best. Unntaksvis blir aktiviteter tilpasset rutetilbudet.
- Rutetilbudet må være endringsdyktig og etterspørselsstyrt og bygge på god markedskontakt. Gode erfaringer med drosjenæringen som transportører.
- Bestillingsruter bør dekke prioriterte reisebehov blant ungdom og eldre.
- Ungdommen har størst reisebehov; lokalt på kveldstid og regionalt i helgene.
- Eldre reiser lite. Aktuelt å prøve ut drosjekort for pensjonister, men ikke gjennomført i prosjektet.
- Viktig å diskutere målene for kollektivtransporten og utformingen av tilbudene samt å foreta prioriteringer. Ansvar for godsbetjening må avklares.
- Bestillingssystemet nøkkel til suksess. Nærhet til bruker, samordning og forenkling er viktig.
- Liten grad av konkurranse gjør anbud lite egnet for en del av skoleskyssen og bestillingstransporten på landsbygda. Dagens løyveordning kan hemme utviklingen av skreddersydde tilbud.
- Fylkeskommunen bør få ansvaret for billetteringssystemet.
- Avtaler med inntektsincitament bør i prinsippet utvikles, men transportørene bør gis stor frihet i utviklingen av rutetilbudet.
- Fylkeskommunen må ta ansvar for jevnlig brukerundersøkelser samt informasjon og markedsføring.

### 14.5.7 Resultater

Erfaringene med forsøket var i hovedsak positive. Brukerne var gjennomgående godt fornøyde med de nye rutetilbudene. Målrettede tilbud ble brukt mest.

Det synes riktig å satse på velferdsdimensjonen, med prioritering av ungdom og eldre. Førstnevnte gruppe sto for to tredjedeler av reisene, mens honnørreisende utgjorde en femtedel av brukerne. Bygderuta Favoritten medvirket klart til økt mobilitet og økt mulighet for aktivitet, særlig for ungdommen. Den reduserte også sjåførarbeidet fra foreldre og andre. Tilbudene om ekstra henting/tilkjøring og transport dør-til-dør ga positive velferdsvirkninger for de eldre.

Omleggingen av ruter og betjeningsmåter førte til sterk økning i ruteproduksjon og antall passasjerer og betydelig reduksjon i bruttokostnader og tilskudd pr. passasjer.

Nøkkeltall for ett års rutedrift før og etter ruteomleggingen viste at ruteproduksjonen økte med vel 40 prosent samtidig som bruttokostnadene sank med ca. 10 prosent. Dette førte til en reduksjon i bruttokostnadene pr. vognkm på nesten 40 prosent. Det var altså oppnådd en betydelig mer kostnadseffektiv drift.

Antall passasjerer økte med ca. 70 prosent. Sammenholdt med økningen i ruteproduksjonen gir dette en tilbudselastisitet på 1,67<sup>18</sup>. Dette er svært høyt, men er en følge av at det er snakk om skreddersydde rutetilbud. Bruttokostnadene pr. passasjer ble nesten halvert.

---

<sup>18</sup> Prosent endring i antall reiser pr prosent økning i rutetilbudet.

### 14.5.8 TØIs konklusjon

Gjennom bevilgning fra Samferdselsdepartementet og egne midler fikk Vest-Agder fylkeskommune anledning til å se nærmere på et område hvor kollektivtransporttilbudet ikke fungerte tilfredsstillende i forhold til folks behov og i forhold til offentlig økonomi.

Vi kan konkludere med at det ble gjennomført en usedvanlig grundig førundersøkelse og planleggingsprosess i forsøksprosjektet. Dette er spesielt viktig ved så små trafikkstrømmer som en har i dette området. Samtidig vil det uansett planlegging i oppstartfasen være behov for å endre opplegget undervegs. Men også slike endringer kan det være lettere å gjennomføre med grundige førundersøkelser fordi eventuelle justeringer trolig vil være mindre ad hoc-preget. Etter vår vurdering har prosessen før oppstart vært den viktigste suksessfaktoren i dette prosjektet.

Forsøksprosjektet var lagt opp meget bredt, hvor alle relevante temaer ble behandlet, blant annet gjennom omfattende kontakt med berørte kommunale etater, skoler, institusjoner, transportører osv. Sist, men ikke minst, hadde prosjektet de nødvendige personellressurser til å kunne bli gjennomført på en profesjonell måte fra start til slutt, inklusiv rapportering av prosess og resultater. Blant innsatsfaktorene hører også store porsjoner oppfinnsomhet og entusiasme.

Samlet har dette ført til at en her har et enestående eksempel på et praktisk forsøk med utvikling av kollektivtransport på landsbygda i Norge.

*Resultat: Et bedre (og mer brukt!) tilbud for publikum, og til lavere kostnader.*

Forsøket bekreftet en del ting en mente å vite fra før, men først og fremst har det gitt nye og konkrete innspill til løsninger og problematisert forhold som blir viktige utfordringer framover.

### 14.5.9 Kilder

Frøysadal, E og Norheim, B. 2000. *Ny kollektivtransport på landsbygda. Erfaringer fra et forsøksprosjekt i Vest-Agder sammenholdt med erfaringer fra liknende forsøk andre steder.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 478/2000.

Vest-Agder fylkeskommune, NSK, Samferdselsseksjonen. 1998. *Evalueringsrapport pr. 1.11.1998: "Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder".* Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune.

Vest-Agder fylkeskommune, NSK, Samferdselsseksjonen. 1999a. *Tilleggsrapport pr. 1.11.1999: "Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder".* Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune.

Vest-Agder fylkeskommune, NSK, Samferdselsseksjonen. 1999b. *Kort presentasjon av prosjekt 10-037 "Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder". Bygderuta Favoritten.* Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune. Informasjonshefte.

## 14.6 Troms fylke: Kollektivtransport i utkantstrøk

### 14.6.1 Studieområde

Prosjektet ble gjennomført i de fire kommunene nord for Lyngenfjorden (Kåfjord, Nordreisa, Skjervøy og Kvænangen).

### 14.6.2 Bakgrunn og formål

På oppdrag fra samferdselsutvalget utarbeidet samferdselsetaten i Troms fylkeskommune i 1996 en Transport- og kommunikasjonsplan (TKP) for Nord-Troms 1996 - 2000. Foruten en beskrivelse av kommunikasjon og kollektivtransport i regionen, inneholdt planen rundt 20 konkrete tiltak med sikte på å forbedre kollektivtransporttilbudet og transportforholdene. Tiltakene ble utarbeidet på grunnlag av den kunnskap samferdselsetaten hadde om kollektivtransport og øvrige transportforhold i Nord-Troms, samt uttrykte ønsker fra innbyggerne.

Over 90 prosent av midlene til kollektivtransport i Troms fylke brukes til å subsidiere distriktsruter. Det har derfor vært et mål for samferdselsetaten å løpende vurdere på hvilken måte distriktsbefolkningen kan gis et bedre transporttilbud. Det er imidlertid vanskelig innenfor rammen av budsjett og ordinære arbeidsoppgaver å få undersøkt om kollektivtransporttilbudet i utkantstrøkene virkelig treffer folks behov. Til tross for tiltakslisten i TKP mente derfor samferdselsetaten at den ikke hadde god nok kunnskap om etterspørselssiden i transportmarkedet i regionen. Med dette utgangspunkt kom det i stand et samarbeid med NORUT Samfunnsforskning for å undersøke befolkningens ønsker og behov i forhold til endringer i det eksisterende kollektivtransporttilbudet ("Verdsetningsundersøkelse for kollektivtransport i utkantstrøk").

Tiltakspakken ble finansiert av fylkeskommunen, men det ble etter søknad gitt 500 000 kroner fra Samferdselsdepartementets støtteordning for tiltakspakker i 1996 til å foreta en samvalganalyse (stated preferences – uttalte preferanser).

I utgangspunktet var det lagt opp til bare å foreta en enkelt samvalgundersøkelse. Etter ønske fra departementet ble det også gjennomført brukerundersøkelser før og etter i verksetting av tiltakene i TKP, for at en i ettertid skulle kunne sammenlikne resultater fra relativt like tiltak innen kollektivtransporten i ulike fylker. Det er interessant i forhold til mulige overføringseffekter.

### 14.6.3 Beskrivelse av tiltaket

Prosjektet omfattet tre delundersøkelser:

1. Våren 1997: Førundersøkelse om befolkningens (16 år +) bruk av transport generelt og av kollektivtransport spesielt. Spørreskjema utsendt pr. post. Nettoutvalg 372. Svarprosent 59.
2. Våren 1998: Samvalgundersøkelse om kollektivtransportbrukernes behov og ønsker knyttet til kollektivtransport, og prioritering av foreslåtte tiltak. Personlige intervjuer. Utvalg 180.
3. Høsten 1998: Etterundersøkelse om befolkningens (16 år +) bruk av kollektivtransport etter at noen tiltak i TKP var gjennomført. Spørreskjema utsendt pr. post. Nettoutvalg 309 (samme bruttoutvalg som i førundersøkelsen – døde og flyttede). Svarprosent 52.

*Førundersøkelsen* var en spørreskjemaundersøkelse som ble foretatt blant et representativt utvalg i regionen før tiltak i TKP ble satt i verk. Resultatene skulle tjene som sammenlikningsgrunnlag for resultater fra etterundersøkelsen og dessuten brukes ved utarbeidelse av samvalgundersøkelsen (Ringholm og Aanesen 1997).

*Samvalgundersøkelsen* var PC-basert med personlige intervjuer. Spørsmålene dreide seg om respondentens bruk av kollektivtransport (buss) generelt, samt om den siste reisen vedkommende hadde foretatt med buss, spesielt. Med utgangspunkt i denne reisen var det laget valgspill. I spillene ble én eller flere egenskaper ved reisen endret, og respondenten skulle så si om vedkommende foretrakk reisen slik den faktisk hadde blitt gjennomført,



med innlagte endringer eller om de to alternativene var like gode. Respondenten ble stilt overfor fem-åtte slike valgspill. Egenskaper ved reisene som ble endret var f.eks. starttidspunkt, holdeplassfasiliteter, om det var bytte undervegs og gangavstand til holdeplass. Ved behandling av svarene fikk en fram de ulike kvalitetene ved reisen i prioritert rekkefølge. En billettpris var knyttet til hvert alternativ, slik at en ved behandling av dataene kunne kvantifisere respondentenes verdsetting av f.eks. endret avgangstidspunkt (Aanesen 1998a).

Samvalgundersøkelsen ble gjennomført med utgangspunkt i ni av TKPs konkrete forslag til endringer/forbedringer i kollektivtransporttilbudet i Nord-Troms:

1. Erstatte Reisabussen mellom Sørkjosen og Storslett med bestillingsrute
2. Opprette ferierute til erstatning for bortfall av skolerute i sommerferien i Kåfjord kommune
3. Innføre avganger på rue 80 (Olderdalen - Løkvoll) som korresponderer med ferge/buss til/fra Tromsø
4. Tilby servicerute som kjører på bestilling i Kåfjord kommune, til delvis erstatning av lokalrutene 80 og 81
5. Tilby servicerute fra Arnøya inn til Skjervøy sentrum i tillegg til lokalrute 86
6. Tilby avganger på lokalruta på Arnøya (rute 86), som korresponderer med hurtigbåten til/fra Tromsø på Skjervøy
7. Opprette ferierute til erstatning for bortfall av skolerute i sommerferien på strekningen Storslett - Skjervøy
8. Tilby helårs servicerute på strekningen Storslett - Skjervøy, slik at innbyggerne får mulighet til å reise tur - retur til begge disse kommunesentrene i løpet av en formiddag
9. Tilby avganger på rute 85 (Storslett - Skjervøy), som korresponderer med hurtigbåt til/fra Tromsø på Skjervøy.

Undersøkelsen skulle belyse i hvilken grad tiltakene ble sett på som faktiske forbedringer i kollektivtilbudet og i hvilken rekkefølge de ble prioritert av brukerne.

*Etterundersøkelsen* var en spørreskjemaundersøkelse om innbyggernes transportbruk som ble gjennomført etter at tre tiltak i TKP var satt i verk. Undersøkelsen fulgte i stor grad samme mønster som førundersøkelsen, og samme utvalg ble brukt. (Sammenfall av respondenter var på over 80 %.) Slik ble det mulig å sammenlikne bruken av kollektivtransport over tid. Det ville ha vært optimalt å foreta denne undersøkelsen etter at flere av tiltakene var satt i verk, og etter at de hadde fått virke en tid. Da kunne en ha fått med både kortsiktige og langsiktige virkninger. Samferdselsdepartementet ønsket imidlertid å holde prosjektperioden innenfor en ramme på tre år. Etterundersøkelsen måtte derfor gjennomføres senest høsten 1998 (Aanesen 1998b).

#### 14.6.4 Resultater

I dette avsnittet oppsummeres noen av hovedkonklusjonene fra undersøkelsene er (gjelder personer som har fylt 16 år).

##### *Før- og etterundersøkelsene*

85 prosent av befolkningen i Nord-Troms bruker kollektivtransport (buss eller hurtigbåt) i løpet av et år. 67 prosent bruker den imidlertid sjeldnere enn én gang pr. måned. Under 2 prosent bruker kollektivtransport daglig, mens nesten halvparten (47 prosent) daglig kjører bil selv. I tillegg sitter 4 prosent daglig på med andre som kjører bil. Dette bekrefter at kollektivtransporten er et suppleringsstilbud og ikke noe folk bruker til daglige eller andre hyppige gjøremål. Fra 1997 til 1998 ble det registrert en endring mot at de som selv kjører bil, kjører oftere. Endringen var statistisk signifikant.

Det er vanligere å kjøre med andre enn å ta bussen eller hurtigbåten. Nesten 30 prosent satt på med andre daglig eller ukentlig, mens 7 prosent reiste kollektivt daglig eller ukentlig. Fra 1997 til 1998 avtok hyppigheten av å sitte på med andre. Endringen er statistisk signifikant.

Den største ulempen ved kollektivtransporten var at avgangene passet dårlig og at det var dårlige korrespondanser.

De tiltakene som innbyggerne syntes var viktigst innen kollektivtransporten, var bedre transporttilbud til kommunesenteret, bedre tilbud i skoleferiene og bedre korrespondanse mellom ruter.

#### *Samvalgundersøkelsen*

Av de studerte forslagene i TKP var ferieruter og serviceruter de typer tiltak som samlet sett var mest attraktive. Lokalt kunne andre tiltak være viktigere.

Prioriteringen av generelle forbedringer (alternativer oppgitt på forhånd) viste at helårstilbud var viktigst (1/3 av de spurte). Deretter fulgte endrede avgangstider og hyppigere avganger (hver med 1/5 av de spurte) samt bedre korrespondanser.

Befolkningens egne forslag til forbedringer framhevet særlig kvelds- og helgeavganger i lokalrutene samt helgeruter til Tromsø.

Undersøkelsen bekreftet at i spredtbygde områder er et kollektivtilbud viktig for *trygghet* og *tilknytning* til det øvrige samfunnet. Langsiktighet og kontinuitet er viktige hensyn ved planlegging av slike tilbud.

#### Kilder

Ringholm, T og Aanesen, M. 1977. *Hvordan reiser folk i Nord-Troms?* Tromsø, NORUT Samfunnsforskning. Rapport SF-08/97.

Aanesen, M. 1998a. *Kollektivtransport i Nord-Troms – hva ønsker brukerne?* Tromsø, NORUT Samfunnsforskning. Rapport SF 11/98.

Aanesen, M. 1998b. *Hvordan reiser folk i Nord-Troms II?* Tromsø, NORUT Samfunnsforskning. Rapport SF 12/98.

# Litteratur

- Asplan Viak 2002. *Prosjekt for Attraktive kollektivårer. Evalueringsrapport*. Trondheim, desember 2002.
- Buskerud fylkeskommune 2000. *Bedre tider for kollektivtrafikken? Ny Giv - en tiltakspakke for kollektivsatsing i Drammensregionen. Prosjektrapport del 1*. September 2000.
- Buskerud fylkeskommune, 2000. *Bedre tider for kollektivtrafikken? Ny Giv - en tiltakspakke for kollektivsatsing i Drammensregionen. Prosjektrapport del 2*. September 2000.
- Buskerud fylkeskommune, 2001. *Bedre tider for kollektivtrafikken? Ny Giv - en tiltakspakke for kollektivsatsing i Drammensregionen. Prosjektrapport del 3 – sluttrapport*. Mai 2001.
- Frøysadal, E. 2000. *Tiltakspakke "Transport for alle i Kongsvinger". Resultater av før- og etterundersøkelsene*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1167/2000.
- Frøysadal, E og Norheim, B. 2000. *Ny kollektivtransport på landsbygda. Erfaringer fra et forsøksprosjekt i Vest-Agder sammenholdt med erfaringer fra liknende forsøk andre steder*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 478/2000
- Hedmark fylkeskommune 2003. *Utbedring av kollektivterminaler i Hamarregionen. "SMAT-Prosjektet". Prosjekt nr. 6261 Utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport*. Per Olav Bakken, Hedmark fylkeskommune, oktober 2003.
- Hedmark fylkeskommune. 1999. *Tiltakspakke Kongsvinger*. Hamar, Hedmark fylkeskommune. Sluttrapport tiltakspakke Kongsvinger, utarbeidet av Ove Bergfjord.
- Jørgensen, T. 2000. *Grunnlag for målrettet kollektivsatsing i Nedre Glomma-regionen*. Høgskolen i Østfold, juni 2000.
- Kjørstad, K.N. og Lodden, U.B. 2003. *IBIS Logitrans. Brukernes vurdering av sanntids ruteinformasjon i Trondheim*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 638/2003.
- Kjørstad, K. N. og Norheim, B. 1999. *Målrettet kollektivsatsing. Del 1. Erfaringer fra "Hundvågpakken" ett år etter*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 450/1999.
- Lodden, U B 2003. *Evaluering av tiltakspakke 2000 i Hedmark. SMAT-prosjektet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 682/2003.
- Lodden, U.B og Kjørstad, K.N 2004. *Evaluering av "Buss 2000" – tiltakspakke for Tromsø*. TØI arbeidsdokument PT/1720/2004
- Ohr, F. 1999. *Sammen om bedre kollektivtransport. Første felles tiltaksplan for utvikling av kollektivtransporten i Ålesund og Giske*. Arbeidsrapport 9914. Møreforskning, Molde.
- Ohr, F. 2001. *Tiltak for bedre kollektivtransport – evaluering av "Ålesundspakken"*. Arbeidsrapport M 0107. Møreforskning, Molde.

- Oppland fylkeskommune 2003. *Tiltakspakke Lillehammer – Gjøvik – ny giv for kollektivtrafikken 1999-2002. Evalueringsrapport mai 2003*. Oppland fylkeskommune, Samferdsel.
- Oslo Sporveier 2002. *Bydelsnett Groruddalen – tilbudsforbedring. Sluttrapport*.
- Ringholm, T og Aanesen, M. 1977. *Hvordan reiser folk i Nord-Troms?* Tromsø, NORUT Samfunnsforskning. Rapport SF-08/97.
- Rogaland fylkeskommune 1997. *Oppsummeringsrapport. Tiltakspakke 1997*. Rogaland fylkeskommune.
- Stavrum, G 2004. *Kristiansand areal og buss, en byvisjon blir virkelighet*. GS Analyse AS. Kristiansand, 31. august 2004.
- Sør-Trøndelag fylkeskommune 2002. *Prosjekt for Attraktive kollektivårer. Sluttrapport desember 2002*.
- Telemark fylkeskommune 2003. *Sluttrapport fra prosjektet; "Forbedret kollektivtilbud i byregionen Grenland"*. Skien, mars 2003
- Trafikanten 2003. *Prosjekt 6262. Automatiske reiseinformasjonssystemer for kollektivtrafikken i Oslo-Akershus. Sluttrapport november 2003*. Oslo og Akershus Trafikkservice AS.
- Troms fylkeskommune 2004. *Buss 2000 – sluttrapport*. Styringsgruppen for buss 2000.
- Vest-Agder fylkeskommune, NSK, Samferdselsseksjonen. 1998. *Evalueringsrapport pr. 1.11.1998: "Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder"*. Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune.
- Vest-Agder fylkeskommune, NSK, Samferdselsseksjonen. 1999a. *Tilleggsrapport pr. 1.11.1999: "Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder"*. Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune.
- Vest-Agder fylkeskommune, NSK, Samferdselsseksjonen. 1999b. *Kort presentasjon av prosjekt 10-037 "Ny kollektivtransport på landsbygda i Vest-Agder". Bygderuta Favoritten*. Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune. Informasjonshefte.
- Vestfold fylkeskommune 2000. *Tiltakspakke Larvik. Prosjekt 07-021. Sluttrapport, desember 2000*. Vestfold fylkeskommune.
- Vestfold fylkeskommune, 2000. *Tiltakspakke Tønsberg. Videre satsing på utvikling av ressurs- og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet. Sluttrapport, november 2000*, Vestfold fylkeskommune.
- Østfold fylkeskommune 2001. *Tiltakspakke for Nedre Glomma. Sluttrapport*. Østfold fylkeskommune. Februar 2001.
- Aanesen, M. 1998a. *Kollektivtransport i Nord-Troms – hva ønsker brukerne?* Tromsø, NORUT Samfunnsforskning. Rapport SF 11/98.
- Aanesen, M. 1998b. *Hvordan reiser folk i Nord-Troms II?* Tromsø, NORUT Samfunnsforskning. Rapport SF 12/98.

# **Vedlegg 1**

Gallup

Spm 16. Hva er din alder? \_\_\_\_\_

Spm 17. Registrer kjønn  
MANN.....16\* 1  
KVINNE.....2

---

Spm 18. Hva er din hovedbeskjeftigelse?  
YRKESAKTIV..... 17\* 1  
HJEMMEARBEIDENDE..... 2  
SKOLEELEV/STUDENT.....3  
MILITÆR/SIVILTJENESTE..... 4  
PENSJONIST.....5  
ARBEIDSLEDIG/TRYGDET..... 6  
PERMISJON..... 7  
ANNET.....98  
BESVART..... 99

---

Spm 22. Bor du i xxxxxxxxxxxx?  
Ja..... 21\* 1  
Nei..... 2  
Ubesvart/Vet ikke..... 3

+-----+  
| KUNNSKAPER OM KOLLEKTIVTILBUDET |  
+-----+  
+-----+  
| Først noen spørsmål som gjelder |  
| busstilbudet i det området du bor i. |  
+-----+

Hvis yrkesaktiv eller skoleelev/student i  
Spm 18.

Spm 25. Vet du hvilke(n) buss(er)/tog du  
kan ta til skole/arbeidssted fra  
der du bor?  
JA..... 24\* 1  
NEI.....2  
USIKKER/UBESVART.....3

---

TIL ALLE  
Spm 26. Vet du hvilke(n) buss(er) du kan ta  
til xxxxxx sentrum fra der  
du bor?  
JA..... 25\* 1  
NEI.....2  
USIKKER/UBESVART.....3

---

Spm 27. Vet du hvor ofte bussen går i rush-  
iden fra der du bor til  
xxxxxxxxxx sentrum?  
NEI.....26\*1  
JA, HVERT FEMTE MINUTT/12 GGR I TIMEN. 2  
JA, HVERT TIENDE MINUTT/6 GGR I TIMEN...3  
JA, HVERT FEMTENDE MINUTT/4 GGR I TIMEN..4  
JA, HVERT TYVENDE MINUTT/3 GGR I TIMEN...5  
JA, HVER HALVTIME/2 GGR I TIMEN.....6  
JA, HVER TIME.....7  
5GGR I TIMEN.....8  
SJELDNERE.....9  
Annen frekvens.....98  
Ubesvart/Vet ikke.....99

---

Spm 28. Vet du hva enkeltbilletten på bussen  
koster fra der du bor og til  
Xxxxxxxxx sentrum?  
JA..... 27\* 1  
NEI.....2  
USIKKER/UBESVART.....3

Hvis Ja i Spm 28.

Spm 29. Hvor mye koster billetten?  
OPPGI I NÆRMESTE HELE KRONE - HVIS  
UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D  
+---+---+ 28\*  
| | | |  
| | | |  
+---+---+

---

Spm 30. Vet du hvordan du kan skaffe deg  
informasjon om bussruter og busstider?  
INNTEIL 3 SVAR  
NEI..... 29\* 1  
JA, VIA TELEFON TIL TRAFIKKSELSKAPET  
(STAVANGER OG OMLAND BILRUTER, (SOT))...2  
JA, VIA TELEFON TIL NSB.....3  
JA, VIA TELEFON TIL RUTESERVICE.....4  
JA, PÅ RUTESERVICE SITT KONTOR PÅ  
BYTERMINALEN/RUTEBILSTASJONEN.....5  
JA, MUNTILIG AV SJÅFØREN..... 6,  
JA, UTLAGTE TIDTABELLER PÅ BUSSEN.....7  
JA, PÅ HOLDEPLASSENE.....8,  
JA, TILSENDTE RUTETABELLER/RUTEKART.... 9,  
FAMILIE/BEKJENTE.....10,  
Internett.....11,  
Via jobb.....12,  
ANNEN MÅTE.....98,  
UBESVART/VET IKKE.....99,

Spm 31. Nå følger noen påstander som jeg vil at du skal si i hvilken grad du er enig eller uenig i. Angi på en skala fra 1 til 5, der 1= helt uenig 2=ganske uenig 3=verken enig eller uenig 4=ganske enig og 5=helt enig, 6=vet ikke.

Først noen generelle påstander om busstransport.

	1 Helt uenig	2 Ganske uenig	3 Verken enig~	4 Ganske enig	5 Helt enig	6 Ubesvart/ Ve~	
Jeg kommer raskt fram ved å bruke bussen	30*	1	2	3	4	5	6
Det er komfortabelt å reise med buss	31*	1	2	3	4	5	6
Det er billig å reise med buss	32*	1	2	3	4	5	6
Bussene er miljøvennlige	33*	1	2	3	4	5	6

Spm 32. Så noen påstander om rutetilbudet og tilgjengelighet.

1= helt uenig 2=ganske uenig 3=verken enig eller uenig 4=ganske enig og 5=helt enig, 6=vet ikke.

	1 Helt uenig	2 Ganske uenig	3 Verken enig~	4 Ganske enig	5 Helt enig	6 Ubesvart/ Ve~	
Det er kort veg til bussholdeplassen (fra boligen/målpunktet)	34*	1	2	3	4	5	6
Bussene går ofte	35*	1	2	3	4	5	6
Bussene er punktlig/presise	36*	1	2	3	4	5	6
Det er lett å få sitteplass på bussen	37*	1	2	3	4	5	6
Du har sjelden problemer med på- og avstigning	38*	1	2	3	4	5	6
Holdeplassene er tiltalende	39*	1	2	3	4	5	6
Holdeplassene er godt vedlikeholdt	40*	1	2	3	4	5	6
Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler	41*	1	2	3	4	5	6
Det er enkelt å betale på bussen	42*	1	2	3	4	5	6

Spm 33. Til slutt noen påstander om informasjon og service.

1= helt uenig 2=ganske uenig 3=verken enig eller uenig 4=ganske enig og 5=helt enig, 6=vet ikke.

	1 Helt uenig	2 Ganske uenig	3 Verken eni~	4 Ganske enig	5 Helt enig	6 Ubesvart/Ve~
Bussene er godt merket så det er enkelt å se hvor de skal	43* 1	2	3	4	5	6
Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster	44* 1	2	3	4	5	6
Det er enkelt å få kjøpt rabattkort	45* 1	2	3	4	5	6
Sjåførene yter god service	46* 1	2	3	4	5	6
Trafikkselskapet er flink til å informere i media	47* 1	2	3	4	5	6
Bussene er tiltalende utvendig	48* 1	2	3	4	5	6
Bussene er tiltalende innvendig	49* 1	2	3	4	5	6

#### BRUK AV KOLLEKTIV TRANSPORT

Spm 34. Hvor ofte reiser du med buss i vinterhalvåret?

DAGLIG (hverdager).....	50* 1
TO TIL FIRE DAGER PR UKE..	2
MINST EN DAG PR UKE.....	3
MINST EN DAG I MÅNEDEN...	4
SJELDNERE ENN EN DAG I MÅNEDEN	5
ALDRI.....	6
VET IKKE/UBESVART.....	7

Spm 37. Hvor ofte kjører du bil i sommerhalvåret?  
REGISTRER BÅDE REISER SOM FØRER  
OG SOM PASSASJER

DAGLIG (hverdager) .....	53*1
TO TIL FIRE DAGER PR UKE..	2
MINST EN DAG PR UKE.....	3
MINST EN DAG PR MÅNED.....	4
SJELDNERE ENN EN DAG PR MÅNED	5
ALDRI.....	6
VET IKKE/UBESVART.....	7

Spm 35. Hvor ofte reiser du med buss i sommerhalvåret?

DAGLIG (hverdager).....	51* 1
TO TIL FIRE DAGER PR UKE..	2
MINST EN DAG PR UKE.....	3
MINST EN DAG I MÅNEDEN...	4
SJELDNERE ENN EN DAG I MÅNEDEN	5
ALDRI.....	6
VET IKKE/UBESVART.....	7

Spm 38. Hvis det skal foretas en av følgende Forbedringer i rutetilbudet i rutetilbudet:

- høyere frekvens/bussene går oftere enn i dag
- kortere gangavstand til holdeplass

---hvilken er viktigst for deg?

Høyere frekvens/bussene går oftere enn i dag.....	54*1
Kortere gangavstand til holdeplass.....	2
Begge er like viktig/ Vet/ikke .....	3
Uinteressant/ Angår ikke meg	4
Ubesvart.....	5

Spm 36. Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret?

DAGLIG (hverdager).....	52* 1
TO TIL FIRE DAGER PR UKE..	2
MINST EN DAG PR UKE.....	3
MINST EN DAG PR MÅNED....	4
SJELDNERE ENN EN DAG I MÅNEDEN	5
ALDRI.....	6
VET IKKE/UBESVART.....	7



Hvis reiser med buss i Spm 34. eller Spm 35

Spm 39. Hvilken betalingsmåte bruker du når du reiser med buss?

ANGI DET ALTERNATIVET DU OFTEST BRUKER, BARE ETT ALT.

PERIODEKORT (MND-KORT, DATO-DATO)	55*1
RABATTKORT.....	2
UNGDOMDKORT.....	3
ENKELTBILLETT - VOKSEN .....	4
ENKELTBILLETT - BARN .....	5
ENKELTBILLETT - HONNØR .....	6
VERDIKORT .....	7
SKOLEKORT.....	8
FRIKORT .....	9
Kontanter .....	10
ANNET .....	98
UBESVART/VET IKKE .....	99

Spm 40. Hvilke rabattordninger kjenner du til? Med rabattordninger mener vi billigere reisealternativer enn enkeltbillett forvoksne

Verdikort.....	56*1
Enkeltbillett barn/honnør.....	2
Periodekort (månedskort, dato-dato)	3
Rabattkort (klippekort) .....	4
Ungdomskort .....	5
Etter kl 17 og i helgene kan en voksen ha med seg ett barn gratis.....	6
Overgangsrett.....	7
Ubesvart/vet ikke .....	8

-----+  
| ALTERNATIV TRANSPORT |  
-----+  
| Nå noen spørsmål om tilgang til ulike |  
| transportmidler. |  
-----+

Spm 41. Har du førerkort for personbil?

JA.....	57* 1
NEI.....	2
UBESVART.....	3

Spm 42. Hvor mange medlemmer i din husholdning har førerkort for personbil (iberegnet deg selv)?

OPPGI ANTALL -- HVIS UBESVART/VET

+++ 58\*  
| |  
| |  
+++

Spm 43. Eier eller disponerer husholdningen din bil og i tilfelle hvor mange?

INKL FIRMABIL MEN IKKE REGN MED UREGISTRERTE BILER

JA, 1 BIL.....	59* 1
JA, 2 BILER.....	2
JA, 3 BILER.....	3
JA, 4 ELLER FLERE BILER..	4
NEI.....	5
VET IKKE/UBESVART.....	6

Hvis eier/disponerer bil i Spm 43.

Spm 44. Er noen av bilene firma/tjenestebil (dvs bil som eies av en annen enn husholdningen, vanligvis arbeidsgiver, og som inntektsbeskattes)?

JA.....	60* 1
NEI.....	2
VETIKKE/UBESVART.....	3

Hvis ja i spm 44

Spm 45. Hvor mange firma-/tjenestebiler eier eller disponerer husholdningen?

HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D  
+++ 61\*  
| |  
| |  
+++

Spm 46. I hvilken grad kan du bruke bil når du ønsker der? (dvs kjøre bil som sjåfør)

ALLTID.....	62*1
NESTEN ALLTID.....	2
AV OG TIL.....	3
SJELDEN .....	4
ALDRI .....	5
VET IKKE/UBESVART.....	6

-----+  
| SPØRSMÅL OM ARBEIDS-/SKOLEREISEN |  
-----+

Hvis yrkesaktiv/student i Spm 18.

Spm 47. Har du mulighet til å parkere ved arbeidsplassen/skolen?

JA.....	63*1
NEI.....	2
VET IKKE/UBESVART.....	3

Hvis ja i spm 47

Spm 48. Er dette gratis

JA.....	64*1
NEI, DET ER	
AVGIFTSBELAGTE OFFENTLIGE P	
PLASSER .....	2
NEI, JEG MÅ BETALE EN SUM TIL	
ARBEIDSGIVER.....	3
VET IKKE/UBESVART.....	4

Spm 49. Bruker du noen gang egen bil i arbeid, dvs i embets medfør?

JA, DAGLIG (hver arbeidsdag.....	65*1
JA, NOEN GANGER I UKEN.....	2
JA, NOEN GANGER I MÅNEDEN	3
MER SJELDEN.....	4
NEI.....	5
VET IKKE/UBESVART.....	6

Spm 50. Hva Er adressen til din arbeidsplass/skole?  
 NOTER MEST MULIG FULLSTENDIG ADRESSE (HELST GATENAVN, NUMMER OG BOKSTAV)  
 DERSOM RESPONDENTEN IKKE KJENNER ADRESSEN: NOTER MEST MULIG NØYAKTIG STEDSANGIVELSE OG NAVN PÅ SKOLE/BEDRIFT.

+ 66\*

|

|

+

Spm 51 POSTTNT:

+---+---+---+ 67\*

|

|

|

|

|

|

+---+---+---+-----

Spm 52. POSTSTED:

+ 68\*

|

|

+

Spm 53. Hvordan reiser du til arbeid/skole? Gjelder hovedtransportmiddelet som benyttes på arbeid/skolereisen. Dersom du veksler på fra dag til dag eller periode til periode, oppgi de ulike transportmåter du benytter.  
 Gange/sykling/kjøring til holdeplass tas ikke med her

TIL FOTS..... 69\* 1,  
 SYKKEL..... 2,  
 BIL SOM FØRER..... 3,  
 BIL SOM PASSASJER..... 4,  
 BUSS..... 5,  
 TOG..... 6,  
 MOPED/MC..... 7,  
 TAXI..... 8,  
 TJENESTEBIL..... 9,  
 LASTEBIL ELLER ANNET  
 ARBEIDSREDSKAP..... 10,  
 ANNET..... 11,  
 ARBEIDER HJEMME..... 12,  
 UBESVART..... 13,

I tilfelle buss/tog i Spm 53.

Spm 54. Hvordan kommer du deg til holdeplassen/stasjonen?  
 KAN OPPGI FLERE SVAR

GÅR..... 70\* 1,  
 SYKLER..... 2,  
 KJØRER SELV..... 3,  
 BLIR KJØRT AV ANDRE..... 4,  
 UBESVART..... 5,

Spm 55. Må du bytte buss/tog underveis?

JA..... 71\* 1  
 NEI..... 2  
 VET IKKE/UBESVART..... 3

Hvis ikke jobber hjemme i Spm 53.

Spm 56. Hvilket hovedtransportmiddel bruker du OFTEST til arbeid/skole?  
 KUN ETT SVAR

TIL FOTS..... 72\* 1  
 SYKKEL..... 2  
 BIL SOM FØRER..... 3  
 BIL SOM PASSASJER..... 4  
 BUSS..... 5  
 TOG..... 6  
 MOPED/MC..... 7  
 TAXI..... 8  
 TJENESTEBIL..... 9  
 LASTEBIL ELLER ANNET  
 ARBEIDSREDSKAP..... 10  
 ANNET..... 11  
 UBESVART..... 12

Hvis annet svar enn buss/tog i Spm 56.

Spm 57. Hvis du sjelden reiser kollektivt til arbeid/skole, hva er viktigste grunnen til det?  
 ETT SVAR

BOR I NÆRHETEN AV  
 ARBEID/SKOLE -- TRENGER  
 IKKE BRUKE KOLLEKTIVT TRM 73\* 1  
 BUSSEN/TOGET GÅR IKKE NÅR  
 JEG TRENGER DEN/DET..... 2  
 FOR DYRT Å REISE  
 KOLLEKTIVT..... 3  
 DET TAR FOR LANG TID/IKKE  
 TILPASSET ARBEIDSTID..... 4  
 DET ER FOR UKOMFORTABELT  
 Å REISE KOLLEKTIVT..... 5  
 TRENGER BILEN FOR Å  
 UTRETTE ÆREND (BARNEHAGE,  
 HANDLE O.L)..... 6  
 BRUKER/AVHENGIG AV BILEN  
 I JOBBEN..... 7  
 ALDRI..... 8  
 DÅRLIG/INGEN  
 KORESPONDANSE..... 9  
 FÅ AVGANGER/GÅR IKKE BUSS  
 UPRAKTISK/TUNGVINDT/ENKLE  
 ERE MED BIL..... 11  
 KJØRER SAMMEN MED ANDRE.. 12  
 BEKVEMMELIGHET/LATSKAP/F-  
 RIHET..... 13  
 TAXI/HELIKOPTER/JOBBER I  
 NORDSJØEN..... 14  
 KOSTNADER/BILLIGERE..... 15  
 Må bytte buss..... 16  
 ANNET..... 98  
 VET IKKE/UBESVART..... 99

Hvis annet svar enn bil i Spm 56.	DÅRLIGE PARKERINGSFORHOLD FOR SYKKEL (ANTALL PLASSER, TYVERI O L)..... 7
Spm 58. Hvis du sjelden bruker bil til arbeid/skole, hva er den viktigste grunnen til det? ETT SVAR	DÅRLIG/USTADIG VÆR..... 8 HAR IKKE SYKKEL..... 9 ALDRI/TILTAK/LATSKAP..... 10 AVHENGIG AV BIL I JOBB... 11 TID..... 12 LETTERE Å GÅ/TRIM..... 13 SYKKLER AV OG TIL..... 14 ANNET..... 98 VET IKKE/UBESVART..... 99
HAR IKKE BIL..... 74* 1 ANDRE BRUKER BILEN..... 2 BOR I NÆRHETEN AV ARBEID/SKOLE -- TRENGER IKKE BRUKE BIL..... 3 FOR DYRT..... 4 KOLLEKTIVTILBUDET ER BRA -- TRENGER IKKE BRUKE BIL 5 DYRT Å PARKERE..... 6 DÅRLIGE PARKERINGSFORHOLD 7 MILJØMESSIGE GRUNNER..... 8 FÅR IKKE MOSJON..... 9 HELSEMESSIGE GRUNNER..... 10 HAR IKKE FØRERKORT/ikke gammel nok..... 11 FINT Å SYKLE..... 12 KORT VEI..... 13 ANNET..... 98 VET IKKE/UBESVART..... 99	Hvis ikke jobber hjemme i Spm 53.  Spm 61. Har du noen faste daglige ærend på vei til eller fra arbeid/skole? (skal være FASTE, f.eks bringe barn til/fra barnehage o.l. Tilfeldige handlestopp skal ikke være med) JA..... 77* 1 NEI..... 2 UBESVART/VET IKKE..... 3
Hvis annet svar enn bil i Spm 56.	+-----+   Vi vil nå gjerne vite hvor lang tid reisen til     arbeid/skole normalt tar dersom du på hoveddelen     av reisen henholdsvis kjører, sykler, går eller     reiser kollektivt. Hvis du har faste ærend på     vei til arbeid/skole ber vi om at du inkluderer     disse i den totale reisetiden. Oppgi reisetiden     i minutter. Vi er interessert i reisetiden en     vei inklusive eventuelle faste daglige gjøremål   +-----+
Spm 59. Hvis du sjelden går til arbeid/skole, hva er den viktigste grunnen til det? ETT SVAR FOR LANGT Å GÅ/ TAR FOR LANG TID..... 75* 1 KOLLEKTIVTILBUDET ER BRA. 2 TRENGER ANNET TRANSPORTMIDDEL FOR Å UTRETTE ÆREND (BARNEHAGE, HANDLE O L)..... 3 HELSEMESSIGE GRUNNER..... 4 VEGEN EGNER SEG IKKE FOR GANGE (VEDLIKEHOLD, TRAFIKKSIKKERHET, STØY, FORURENSNING)..... 5 DÅRLIG/USTADIG VÆR..... 6 SYKKEL BESTE ALTERNATIV.. 7 GÅR..... 8 AVHENGIG AV BIL I ARBEID. 9 ENKLERE/BEDRE/MER BEKVEMT 10 ANNET..... 98 VET IKKE/UBESVART..... 99	Spm 62. Hvor lang tid tar normalt reisen til arbeid/skole når du kjører på hoveddelen av reisen? (ANGI TID I MINUTTER FRA DØR TIL DØR) --HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D +-----+ 78*                     +-----+
Hvis annet svar enn sykkel i Spm 56	+-----+   Vi vil nå gjerne vite hvor lang tid reisen til     arbeid/skole normalt tar dersom du på hoveddelen     av reisen henholdsvis kjører, sykler, går eller     reiser kollektivt. Hvis du har faste ærend på     vei til arbeid/skole ber vi om at du inkluderer     disse i den totale reisetiden. Oppgi reisetiden     i minutter. Vi er interessert i reisetiden en     vei inklusive eventuelle faste daglige gjøremål   +-----+
Spm 60. Hvis du sjelden sykler til arbeid/skole, hva er den viktigste grunnen til det? ETT SVAR FOR LANGT Å SYKLE/TAR FOR LANG TID..... 76* 1 FOR KORT TIL Å BEHØVE SYKKEL..... 2 KOLLEKTIVTILBUDET ER BRA. 3 TRENGER ANNET TRANSPORTMIDDEL FOR Å UTRETTE ÆREND (BARNEHAGE, HANDLE O L)..... 4 HELSEMESSIGE GRUNNER..... 5 VEGEN EGNER SEG IKKE FOR SYKLING (VEDLIKEHOLD, TRAFIKKSIKKERHET, FORURENSNING, STØY)..... 6	Spm 63. Hvor lang tid tar normalt reisen til arbeid/skole når du sykler på hoveddelen av reisen? (ANGI TID I MINUTTER FRA DØR TIL DØR) --HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D +-----+ 79*                     +-----+
Spm 61. Hvis du sjelden sykler til arbeid/skole, hva er den viktigste grunnen til det? ETT SVAR FOR LANGT Å SYKLE/TAR FOR LANG TID..... 77* 1 FOR KORT TIL Å BEHØVE SYKKEL..... 2 KOLLEKTIVTILBUDET ER BRA. 3 TRENGER ANNET TRANSPORTMIDDEL FOR Å UTRETTE ÆREND (BARNEHAGE, HANDLE O L)..... 4 HELSEMESSIGE GRUNNER..... 5 VEGEN EGNER SEG IKKE FOR SYKLING (VEDLIKEHOLD, TRAFIKKSIKKERHET, FORURENSNING, STØY)..... 6	Spm 64. Hvor lang tid tar normalt reisen til arbeid/skole når du går på hoveddelen av reisen? ANGI TID I MINUTTER FRA DØR TIL DØR) --HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D +-----+ 80*                     +-----+
Spm 62. Hvis du sjelden sykler til arbeid/skole, hva er den viktigste grunnen til det? ETT SVAR FOR LANGT Å SYKLE/TAR FOR LANG TID..... 78* 1 FOR KORT TIL Å BEHØVE SYKKEL..... 2 KOLLEKTIVTILBUDET ER BRA. 3 TRENGER ANNET TRANSPORTMIDDEL FOR Å UTRETTE ÆREND (BARNEHAGE, HANDLE O L)..... 4 HELSEMESSIGE GRUNNER..... 5 VEGEN EGNER SEG IKKE FOR SYKLING (VEDLIKEHOLD, TRAFIKKSIKKERHET, FORURENSNING, STØY)..... 6	Spm 65. Hvor lang tid tar normalt reisen til arbeid/skole når du reiser kollektivt på hoveddelen av reisen? ANGI TID I MINUTTER FRA DØR TIL DØR) --HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D +-----+ 81*                     +-----+

INFORMASJON VED UTFYLNING AV TURDAGBOKA	
I denne siste delen skal vi stille noen spørsmål om de reisene du gjennomførte i løpet av gårsdagen. Dvs. fra kl. 00.00 til kl. 24.00.	Vi tar reisene i tur og orden, og starter med den første reisen du foretok i går. 1
Alle reiser du gjorde i går skal være med. Retur- og hjemreiser regnes som egne reiser.	
Unntatt er:	
- forflytning innenfor en boligeiendom, skole eller arbeidsplass regnes ikke som en reise	
- yrkessjåfører fører bare opp reiser som foretas i fritiden og reiser til/fra arbeidssted/oppmøteplass.	
- reiser du med tog til et sted utenfor Rogaland fylke, føres bare opp reisen til/fra stasjonen	
Stopper du underveis fra et sted til et annet for å gjøre PLANLAGTE ÆREND skal dette regnes som TO (ELLER FLERE) REISER. F eks er hjemmefra til barnehage en reise, og fra barnehage til arbeid en ny reise.	
Tilfeldige stopp for småærend underveis, f eks for å kjøpe avis på vei til arbeid, ER IKKE EN EGEN REISE.	
Selv om du skifter reisemåte underveis, skal reisen føres som EN reise. Kryss da av for flere reisemåter.	
Til intervjuer: Hvis den som intervjues ikke kjenner adressen til start/målpunkt for reisen, kan han/hun oppgi sted, f eks RIMI i Haglundveien o.l. Lokalkjente kobler dette opp mot soner i etterkant.	
Spm 66. Foretok du noen slike reiser Utenfor boligen i går?	
Ja..... 82* 1	
Nei..... 2	
Ubesvart/Vet ikke..... 3	
Spm 67. VAR DET NOEN SPESIELL GRUNN TIL AT DU IKKE FORETOK NOEN REISE I GÅR? VAR DET F.EKS. PÅ GRUNN AV EGEN ELLER ANDRES SYKDOM, DÅRLIG VÆR, FØRE ELLER ANNET?	
AVMERK VIKTIGSTE GRUNN	
NEI, INGEN SPESIELL GRUNN 83* 1	
KORTVARIG SYKDOM..... 2	
LANGVARIG SYKDOM..... 3	
ANDRE I FAMILIEN VAR SYKE 4	
DÅRLIG VÆR..... 5	
GLATT/VANSKELIG FØRE..... 6	
IKKE BEHOV FOR Å REISE... 7	
ANNET..... 8	
VET IKKE..... 9	
UBESVART..... 10	
Spm 68. Hvor startet reise nr. 1?	
REGISTRER MEST MULIG STEDSANGIVELSE. REGISTRER GATE/NR/ POSTNUMMER/ POSTSTED EV. KOMMUNE. DERSOM RESPONDENTEN IKKE KJENNER ADRESSEN: NOTER MEST MULIG NØYAKTIG STEDSANGIVELSE OG NAVN PÅ INSTITUSJON/ BUTIKK.	
Åpent svar.....98,	
Ubesvart/vet ikke.....99,	
Spm 69. Når startet reisen?	
ANGI KLOKKESELETT. EKS: KL 7 OM MORGENEN, OPPGIS SOM 0700 - HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D	
+---+---+ 85*	
+---+---+	
Spm 70. Hva var hovedformålet med reisen?	
Til arbeid..... 86* 1	
Reise i arbeid	
(tjenestereise)..... 2	
Til skole..... 3	
Følge/hente andre..... 4	
Innkjøp av dagligvarer... 5	
Andre innkjøp..... 6	
Private ærend..... 7	
Egen fritidsaktivitet... 8	
Privat besøk..... 9	
Hjemreise..... 10	
Annet..... 11	
Ubesvart/Vet ikke..... 12	
Spm 71. Hvor endte reisen?	
REGISTRER MEST MULIG STEDSANGIVELSE. REGISTRER GATE/NR/ POSTNUMMER/ POSTSTED EV. KOMMUNE. DERSOM RESPONDENTEN IKKE KJENNER ADRESSEN: NOTER MEST MULIG NØYAKTIG STEDSANGIVELSE OG NAVN PÅ INSTITUSJON/ BUTIKK.	
Åpent svar.....98,	
Ubesvart/vet ikke.....99,	
Spm 72. Hvordan reiste du (oppgi alle transportmidler du benyttet inkl. eventuell gange? TIL INTERVJUER: MERK AT DET ER TO SVARALTERNATIVER FOR BUSS	
Gikk..... 88* 1,	
Syklet..... 2,	
MC/moped..... 3,	
Bil som fører..... 4,	
Bil som passasjer..... 5,	
En buss..... 6,	
To el. flere busser..... 7,	
Tog..... 8,	
Taxi..... 9,	
Fly..... 10,	
Båt..... 11,	
Ferge..... 12,	
T-Bane..... 13,	
Annet..... 98,	
Ubesvart/Vet ikke..... 99,	

Spm 73. Når var du framme?  
 REGISTRER KLOKKESLETT. EKS: KL 7 OM  
 MORGENEN, OPPGIS SOM 0700 -- HVIS  
 UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D

```

+---+---+---+---+ 89*
|   |   |   |   |
|   |   |   |   |
+---+---+---+---+

```

Hvis reiste kollektivt i Spm 72.

Spm 74. Hvor lang tid brukte du på å gå og  
 vente underveis?  
 ANTALL MINUTTER -- HVIS  
 UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D

```

+---+---+---+---+ 90*
|   |   |   |   |
|   |   |   |   |
+---+---+---+---+

```

Spm 75. Reiste du mer denne dagen (f.eks  
 hjem)?

Ja..... 91\* 1  
 Nei..... 2  
 Ubesvart/Vet ikke..... 3

INNTIL 8 REISER REGISTRERES

```

+-----+
| BAKGRUNNSSPØRSMÅL OM DEN SOM INTERVJUES |
+-----+

```

```

+-----+
| Til slutt noen allmenne spørsmål om deg |
| og din husholdning                       |
+-----+

```

Spm 131. Hvor mange personer er det i  
 husholdet, iberegnet deg selv?  
 ANTALL -- HVIS UBESVART/VET IKKE  
 REGISTRER <ESC>D

```

+---+---+ 147*
|   |   |
|   |   |
+---+---+

```

```

+-----+
| Oppgi alder på alle medlemmene i       |
| husholdningen:                          |
| (Til intervjuer: Du skal ikke oppgi    |
| alder på intervjupersonen, det har vi  |
| allerede spurt om.) Start med den     |
| eldste, fortsett med den nest eldste osv|
+-----+

```

Spm 132. Alder på person nr.2  
 FÅ ANGITT ÅR SÅ NØYAKTIG SOM MULIG.  
 HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER  
 <ESC>D

```

+---+---+ 148*
|   |   |
|   |   |
+---+---+

```

Spm 133. Alder på person nr.3  
 FÅ ANGITT ÅR SÅ NØYAKTIG SOM MULIG.  
 HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER  
 <ESC>D

```

+---+---+ 149*
|   |   |
|   |   |
+---+---+

```

ALDER PÅ INNTIL PERSON 9 REGISTRERES

Spm 140. Hvor mange i husholdningen  
 har inntektsgivende arbeid -- eller  
 er yrkesaktive?

ANTALL PERSONER -- HVIS  
 UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D

```

+---+---+ 156*
|   |   |
|   |   |
+---+---+

```

Spm 141. Hvor stor var husholdningens  
 samlede inntekt før skatt i 1998.  
 Med inntekt menes lønn, pensjon og  
 inntekt fra eget firma eller  
 jordbruk. Ca - tall  
 HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER  
 <ESC>D

```

+---+---+---+---+---+---+ 157*
|   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
+---+---+---+---+---+---+

```

DA HAR JEG INGEN FLERE SPØRSMÅL TIL DEG

TUSEN TAKK OG FORTSATT GOD %A

TRYKK <RETURN> FOR NESTE INTERVJU  
 ELLER TAST ESC16S FOR Å LOGGE UT

## **Vedlegg 2**

# Mal for førundersøkelse

## Rute x: xxxx-yyyy

### Kjære passasjer!

For videre planlegging og forbedring av rutesystemet i xxxx trenger vi din hjelp. Vi er takknemlige om du svarer på følgende spørsmål og leverer skjemaet til sjåføren, i boksen ved utgangsdøra eller putter det i nærmeste postkasse når det er ferdig utfylt. Porto betales av xxxx fylkeskommune.

**Premie! Vi trekker en vinner blant de som er med på denne undersøkelsen. Han/hun vil få xxxx.**

Ønsker du å bli med i trekningen, fyller du ut navn og adresse nedenfor. (Navneslippen blir klippet fra skjemaet før behandling)

1. **Har du svart på dette spørreskjemaet tidligere i dag?**  
(Vi ønsker at alle fyller ut et skjema for hver reise de foretar)

Nei  (1) Ja  (2) Hvor mange ganger? \_\_\_\_\_

2. **I hvilket år er du født?** 19 \_\_\_\_\_

3. **Er du mann eller kvinne?**

Mann  (1) Kvinne  (2)

4. **Hva er postnummeret der du bor?** \_\_\_\_\_

5. **Hvor lang er gangtiden hjemmefra til nærmeste holdeplass?**

Minutter: \_\_\_\_\_

NAVN:.....

ADRESSE:.....

POSTNR/-STED:.....

6. **Hvor ofte reiser du kollektivt i sommerhalvåret?**

(ett kryss)

Daglig (hverdager) .....  (1)  
To til fire dager pr uke.....  (2)  
Minst en dag pr uke.....  (3)  
Minst en dag pr måned.....  (4)  
Sjeldnere enn en dag pr måned.....  (5)

7. **Hvor ofte reiser du kollektivt i vinterhalvåret?**

(ett kryss)

Daglig (hverdager) .....  (1)  
To til fire dager pr uke.....  (2)  
Minst en dag pr uke.....  (3)  
Minst en dag pr måned.....  (4)  
Sjeldnere enn en dag pr måned.....  (5)

8. **Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?( ett kryss)**

Yrkesaktiv .....  (1)  
Hjemmearbeidende.....  (2)  
Skoleelev/student .....  (3)  
Militær-/siviltjeneste .....  (4)  
Pensjonist .....  (5)  
Arbeidsledig/trygdet.....  (6)  
Annet, spesifiser \_\_\_\_\_  (7)

9. **Når gikk du på bussen? Klokkeslett:** \_\_\_\_\_

10. **Hvor BOR du og hvor reiset du FRA?**

(første buss dersom du bytter).

	BOR	Reiste FRA
Xxxx	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (101)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (21)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (31)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (41)
Sett inn valgte soner.....	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (51)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (61)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (7)	<input type="checkbox"/> (71)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (8)	<input type="checkbox"/> (81)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (9)	<input type="checkbox"/> (91)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (10)	<input type="checkbox"/> (110)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (11)	<input type="checkbox"/> (111)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (12)	<input type="checkbox"/> (121)

11. **Hvor reiser du til ?**

(endepunkt dersom du bytter buss underveis).

Xxxx	<input type="checkbox"/> (2)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (3)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (4)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (5)
Sett inn valgte soner.....	<input type="checkbox"/> (6)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (7)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (8)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (9)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (10)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (11)
Xxxx	<input type="checkbox"/> (12)

12. **Hvor lang tid tar hele denne reisen? (inkl gangtid i begge ender og alle transportmidler)**

Minutter: \_\_\_\_\_

13. **Hvor lang tid tar kjøretiden på bussen (hvis flere busser, total kjøretid med buss)**

Minutter: \_\_\_\_\_

14. **Må du bytte buss undervegs på denne reisen?**

Nei	<input type="checkbox"/> (1)
Ja, direkte bytte.....	<input type="checkbox"/> (2)
Ja, må vente 5-10 minutter.....	<input type="checkbox"/> (3)
Ja, må vente over 10 minutter.....	<input type="checkbox"/> (4)

15. **Hva er hovedformålet med denne reisen? ( ett kryss)**

Til/fra arbeid.....	<input type="checkbox"/> (1)
Til/fra skole.....	<input type="checkbox"/> (2)
Til/fra innkjøp, service (post, bank, lege, frisør, off. kontor o.l.).....	<input type="checkbox"/> (3)
Til/fra privat besøk.....	<input type="checkbox"/> (4)
Til/fra fritidsaktivitet.....	<input type="checkbox"/> (5)
Følge/hente andre.....	<input type="checkbox"/> (6)
Annet, spesifiser _____	<input type="checkbox"/> (7)

16. Hva slags billett bruker du på denne reisen? (ett kryss)

- Enkeltbillett voksen .....  (1)
- Enkeltbillett barn .....  (2)
- Enkeltbillett honnør .....  (3)
- Xxxx .....  (4)
- Sett inn billettslag .....  (5)
- Xxxx .....  (6)
- Annet, spesifiser: .....  (9)

\*Enkeltbillettene kan slås sammen, vi kan skille på alder

17. Nedenfor er en liste med ulike sider ved kollektivtilbudet. Kryss av om du er fornøyd eller misfornøyd.

(Ett kryss for hver linje)

	Meget for-nøyd	Nokså for-nøyd	Nokså misfor-nøyd	Meget misfor-nøyd
Hvor ofte bussen går.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor lenge utover kvelden bussen går .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor bussen går/traseen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reisetiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangavstand til bussen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor presise bussene er .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bytte til annen buss.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service fra sjåføren .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Holdeplassenes standard .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon på holdeplass .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor lett det er å gå på/av .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass i bussen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skiltingen av bussene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Renhold/utseende på bussene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Hvordan ville du foretatt denne reisen hvis du ikke kunne ha benyttet denne ruta/det nye tilbudet?

( Sett ett kryss)

- Benyttet en annen buss .....  (1)
- Kjørt bil selv .....  (21)
- Blitt kjørt av andre.....  (22)
- Syklet.....  (3)
- Gått .....  (4)
- Kjørt moped/motorsykkkel.....  (5)
- Brukt taxi .....  (7)
- Ikke foretatt reisen (i det hele tatt).....  (8)
- Annet, spesifiser .....  (9)

19. Hvor mange medlemmer er det i husholdningen du tilhører? (tell med deg selv)

Antall \_\_\_\_\_

20. Hvor mange biler har eller disponerer husholdningen din?

- Ingen  (1)
- 1 bil  (2)
- 2 biler  (3)
- 3 eller flere  (4)

21. Har du førerkort for bil?

- Ja  (1)
- Nei  (2)

22. Er det andre i husholdningen din som har førerkort for bil?

Antall: \_\_\_\_\_

23. Hadde du mulighet til å bruke bil på akkurat denne reisen?

- Ja  (1)
- Nei  (2)

24. Hvis ja i spm 23: Hvorfor brukte du ikke bilen? ( Sett ett kryss)

- Raskere å reise kollektivt .....  (1)
- Mer komfortabelt å reise kollektivt.....  (2)
- Mer miljøvennlig å reise kollektivt.....  (3)
- Vanskelig/dyrt å parkere .....
- Liker ikke/tungvint å kjøre bil i byen...  (4)
- Annet, spesifiser .....  (5)
- (6)

25. Hvis nei i spm 23: Hvorfor kunne du ikke brukt bil?

( Sett ett kryss)

- Har ikke bil/førerkort .....  (1)
- Bilen ble brukt av andre.....  (2)
- Ingen parkeringsmuligheter på bestemmelsesstedet.....  (3)
- Annet, spesifiser .....  (4)

26. Har du andre kommentarer - ris eller ros?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Kan sendes ufrankert i Norge. Adressaten vil betale portoen

SVARSENDING

Avtale nr: xxxxxx/xxx

Xxxx fylkeskommune

Adresse

Adresse

Tusen takk for hjelpen!



# Mal for etterundersøkelse

Rute X: xxxxx-gggg

## Kjære passasjer!

For videre planlegging og forbedring av rutesystemet i Hundvåg trenger vi din hjelp. Vi er takknemlige om du svarer på følgende spørsmål. Lever skjemaet til sjåføren, i boksen ved utgangen eller i nærmeste postkasse. Porto er betalt.

**Premie! Vi trekker en vinner blant dem som er med på undersøkelsen. Han/hun vil få et gavekort på 2500 kr som kan brukes på de fleste butikker i Stavanger sentrum.**

Ønsker du å bli med i trekningen, fyll ut navn og adresse nedenfor. (Slippen blir klippet fra skjemaet før behandling)

### 1. Har du svart på dette spørreskjemaet tidligere i dag?

(Vi ønsker at alle fyller ut et skjema for hver reise de foretar)

Nei  (1) Ja  (2) Hvor mange ganger? \_\_\_\_\_

### 2. I hvilket år er du født? 19 \_\_\_\_\_

3. Er du mann eller kvinne? Mann  (1) Kvinne  (2)

### 4. Hva er postnummeret der du bor? \_\_\_\_\_

### 5. Hvor lang er gangtiden hjemmefra til nærmeste holdeplass?

Minutter: \_\_\_\_\_

### 6. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse? (ett kryss)

- |                              |                          |     |
|------------------------------|--------------------------|-----|
| Yrkesaktiv .....             | <input type="checkbox"/> | (1) |
| Hjemmearbeidende .....       | <input type="checkbox"/> | (2) |
| Skoleelev/student .....      | <input type="checkbox"/> | (3) |
| Militær-/siviltjeneste ..... | <input type="checkbox"/> | (4) |
| Pensjonist .....             | <input type="checkbox"/> | (5) |
| Arbeidsledig/trygdet .....   | <input type="checkbox"/> | (6) |
| Annet, spesifiser .....      | <input type="checkbox"/> | (7) |

NAVN: .....

ADRESSE: .....

POSTNR/-STED: .....

### 7. Hvor ofte reiser du kollektivt i sommerhalvåret? (ett kryss)

- |                                     |                          |     |
|-------------------------------------|--------------------------|-----|
| Daglig (hverdager) .....            | <input type="checkbox"/> | (1) |
| To til fire dager pr uke .....      | <input type="checkbox"/> | (2) |
| Minst en dag pr uke .....           | <input type="checkbox"/> | (3) |
| Minst en dag pr måned .....         | <input type="checkbox"/> | (4) |
| Sjeldnere enn en dag pr måned ..... | <input type="checkbox"/> | (5) |

### 8. Hvor ofte reiser du kollektivt i vinterhalvåret? (ett kryss)

- |                                     |                          |     |
|-------------------------------------|--------------------------|-----|
| Daglig (hverdager) .....            | <input type="checkbox"/> | (1) |
| To til fire dager pr uke .....      | <input type="checkbox"/> | (2) |
| Minst en dag pr uke .....           | <input type="checkbox"/> | (3) |
| Minst en dag pr måned .....         | <input type="checkbox"/> | (4) |
| Sjeldnere enn en dag pr måned ..... | <input type="checkbox"/> | (5) |

### 9. Når gikk du på bussen? Klokkeslett: \_\_\_\_\_

### 10. Hvor bor du., og hvor gikk du på bussen? (første buss dersom du bytter).

- |                                 | Bor                      | Gikk på                       |
|---------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| Grasholmen/Sølyst .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (1)  |
| Rosenberg Verft/Buøy Ring ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (2)  |
| Hundvåg sentrum .....           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (3)  |
| Ulsnes/Skeie/Husabø/Lunde ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (4)  |
| Nedre/midtre Vågen .....        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (5)  |
| Øvre Vågen .....                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (6)  |
| Austbø .....                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (7)  |
| Ormøy, Bjørnøy, Roaldsøy .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (8)  |
| Sentrum .....                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (9)  |
| Tasta .....                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (10) |
| Ullandhaug/SIR .....            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> (11) |

### 11. Hvor reiser du til? (endepunkt dersom du bytter buss underveis).

- |                                 |                          |      |
|---------------------------------|--------------------------|------|
| Grasholmen/Sølyst .....         | <input type="checkbox"/> | (1)  |
| Rosenberg Verft/Buøy Ring ..... | <input type="checkbox"/> | (2)  |
| Hundvåg sentrum .....           | <input type="checkbox"/> | (3)  |
| Ulsnes/Skeie/Husabø/Lunde ..... | <input type="checkbox"/> | (4)  |
| Nedre/midtre Vågen .....        | <input type="checkbox"/> | (5)  |
| Øvre Vågen .....                | <input type="checkbox"/> | (6)  |
| Austbø .....                    | <input type="checkbox"/> | (7)  |
| Ormøy, Bjørnøy, Roaldsøy .....  | <input type="checkbox"/> | (8)  |
| Sentrum .....                   | <input type="checkbox"/> | (9)  |
| Tasta .....                     | <input type="checkbox"/> | (10) |
| Ullandhaug/SIR .....            | <input type="checkbox"/> | (11) |

### 12. Hvor lang tid tar hele denne reisen? (inkl gangtid i begge ender og alle transportmidler)

Minutter: \_\_\_\_\_

### 13. Hvor lang tid tar kjøretiden på bussen (hvis flere busser, total kjøretid med buss)

Minutter: \_\_\_\_\_

### 14. Må du bytte buss undervegs på denne reisen?

- |                                     |                          |     |
|-------------------------------------|--------------------------|-----|
| Nei .....                           | <input type="checkbox"/> | (1) |
| Ja, direkte bytte .....             | <input type="checkbox"/> | (2) |
| Ja, må vente 5-10 minutter .....    | <input type="checkbox"/> | (3) |
| Ja, må vente over 10 minutter ..... | <input type="checkbox"/> | (4) |

### 15. Hva er hovedformålet med denne reisen? (ett kryss)

- |   |                          |     |
|---|--------------------------|-----|
| Til/fra arbeid .....  | <input type="checkbox"/> | (1) |
| Til/fra skole .....   | <input type="checkbox"/> | (2) |
| Til/fra innkjøp, service (post, bank, lege, frisør, off. kontor o.l.) ..... | <input type="checkbox"/> | (3) |
| Til/fra privat besøk .....  | <input type="checkbox"/> | (4) |
| Til/fra fritidsaktivitet .....  | <input type="checkbox"/> | (5) |
| Følge/hente andre .....   | <input type="checkbox"/> | (6) |
| Annet, spesifiser .....   | <input type="checkbox"/> | (7) |

### 16. Hva slags billett bruker du på denne reisen? (ett kryss)

- |                                |                          |     |
|--------------------------------|--------------------------|-----|
| Enkeltbillett .....            | <input type="checkbox"/> | (1) |
| Periodekort (månedskort) ..... | <input type="checkbox"/> | (4) |
| Rabattkort (klippekort) .....  | <input type="checkbox"/> | (5) |
| Ungdomskort .....              | <input type="checkbox"/> | (6) |
| Annet, spesifiser: .....       | <input type="checkbox"/> | (9) |

### 17. Har du i løpet av siste året sett noe reklame for kollektivtransporten?

Ja  (1) Nei  (2)

### 18. Vet du hva et periodekort for reiser fra Hundvåg til sentrum koster?

Angi pris pr måned: \_\_\_\_\_

Angi kr/tur: \_\_\_\_\_

**19. Nedenfor er en liste med ulike sider ved kollektivtilbudet.**

**Kryss av om du er fornøyd eller misfornøyd. (Ett kryss for hver linje)**

	Meget for-nøyd	Nokså for-nøyd	Nokså misfor-nøyd	Meget misfor-nøyd	Vet ikke
Hvor ofte bussen går .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor lenge utover kvelden bussen går .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor bussen går/traseen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reisetiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangavstand til bussen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor presise bussene er .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bytte til annen buss.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service fra sjåføren .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Holdeplassenes standard .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon på holdeplass .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor lett det er å gå på/av .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass i bussen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skiltingen av bussene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Renhold/utseende på bussene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**20. Er du klar over at det er gjort endringer i rutetilbudet i løpet av det siste året?**

Ja  (1) Nei  (2)

**21. Hvis ja i spm 20 – i hvilken grad synes du følgende deler av rutetilbudet er blitt bedre – dårligere – eller uforandret:**

(Ett kryss for hver linje)

	Bedre	Dårligere	Uendret
Antall avganger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rutetrase .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reisetiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangavstand til buss .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor presise bussene er .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bytte til annen buss.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon om rutetilbud .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon om takster .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**22. Totalt sett - synes du tilbudet er blitt bedre - dårligere - eller uendret etter ruteomleggingen i mai?**

Bedre  (1) Dårligere  (2) Uendret  (3)

**23. Har bussomleggingen ført til at du har endret din bruk av buss?**

Ja, jeg reiser oftere .....  (1)  
 Ja, jeg reiser sjeldnere.....  (2)  
 Nei, ingen endring .....  (3)

**24. Hvordan ble du oppmerksom på endringene?**

Annonsen i lokalavis .....  (1)  
 Omtale i lokalavis .....  (2)  
 Omtale i lokalradio/TV .....  (3)  
 Rutehefte/info. tilsendt i posten .....  (4)  
 Oppslag på bussen/holdeplassen .....  (5)  
 Oppslag på skolen .....  (6)  
 Informasjon på arbeidsplasser, møter mv .....   
 Gjennom venner og kjente .....  (7)  
 Annet, spesifiser .....  (9)

**25. Hvordan ville du foretatt denne reisen hvis du ikke hadde hatt dette nye tilbudet?( Sett ett kryss)**

Benyttet en annen buss .....  (1)  
 Kjørt bil selv .....  (21)  
 Blitt kjørt av andre .....  (22)  
 Syklet .....  (3)  
 Gått.....  (4)  
 Kjørt moped/motorsykel .....  (5)  
 Brukt taxi .....  (7)  
 Ikke foretatt reisen (i det hele tatt) .....  (8)  
 Annet, spesifiser .....  (9)

**26. Hadde du mulighet til å bruke bil på akkurat denne reisen?**

Ja  (1) Nei  (2)

**27. Hvor mange medlemmer er det i husholdningen du tilhører? (tell med deg selv) Antall \_\_\_\_\_**

**28. Hvor mange biler har eller disponerer husholdningen din?**

Ingen  (1) 1 bil  (2) 2 eller flere  (3)

**29. Har du førerkort for bil? Ja  (1) Nei  (2)**

**30. Er det andre i husholdningen din som har førerkort for bil?**

Antall: \_\_\_\_\_

**Tusen takk for hjelpen!  
 God reise videre!**

Kan sendes  
 ufrankert  
 i Norge.  
 Adressaten  
 vil betale  
 porto

**SVARSENDING**

Avtale nr: 413101/804

Rogaland fylkeskommune  
 Etat for regionalutvikling  
 4002 STAVANGER

## **Vedlegg 3**

# OMRÅDEDATA FOR \_\_\_\_\_

## FØRSITUASJONEN (ettersituasjonen legges inn i ark 2)

NB! Se nøye på forklaringen under tabellen før dere fyller inn dataene

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	X	Y
Sonenr	Sone- navn	Avganger i døgnet	Drifts- døgnet	Takst	Reisetid buss	Reisetid bil	Reisetid sykkel	Avstand	Gangtid HP	Bytte	Leskur	Ruteinfo	Sykkel	Terminal	Flaskehals-/ prioritering	Antall passasjerer	Annet?	Annet?
1			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
2			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
3			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
4			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
5			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
6			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
7			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
8			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
9			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
10			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					
11			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%					

A: Angi totalt antall bussavganger fra gjeldende sone og til sentrum i løpet av et døgn

B: Angi tiden fra første buss til siste buss i timer. Eks: første buss 6.15 og siste 23.15 = 17

C: Taksten fra gjeldende sone og til sentrum i kroner

D: Reisetiden målt i minutter med buss fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonene.

E: Reisetiden målt i minutter med bil fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonen

F: Reisetiden målt i minutter med sykkel fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonen

G: Angi avstand i km fra et tyngdepunkt i sonen og til sentrum

H: Angi gjennomsnittlig gangavstand i minutter til holdeplassene i sonen.

I: Hvis man må bytte buss til sentrum, angi med 1, ellers 0.

J: Andel holdeplasser med leskur i sonen. Angi i % av alle holdeplasser i sonen

K: Andel holdeplasser med informasjon om rutetider i sonen. Angi i % av alle holdeplasser i sonen

L: Andel av holdeplassene med tilrettelagt sykkelparkering. Angi i % av alle holdeplasser i sonen.

M: Antall terminaler eller større knutepunkter i sonen.

N: Skriv inn kommentarer om eventuelle flaskehals i vegsystemet. Bussprioriteringer med f.eks kollektivfelt, lysregulering el.

O: Skriv inn totalt antall passasjerer i sonen det siste året (de siste 12 mnd) før tiltakene startet.

X og Y: Skriv inn andre opplysninger dere mener er vesentlige

# OMRÅDEDATA FOR \_\_\_\_\_

## ETTERSITUASJONEN (førsituasjonen legges inn i ark 1)

**NB!** I ettersituasjonen legger dere bare inn endringene i forhold til førsituasjonen, Men for J,K,L må dere skrive inn faktiske andeler.

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	X	Y
Sonenr	Sone- navn	Avganger i døgnet	Drifts- døgnet	Takst	Reisetid buss	Reisetid bil	Reisetid sykkel	Avstand	Gangtid HP	Bytte	Leskur	Ruteinfo	Sykkel	Terminal	Flaskehals-/ prioritering	Antall passasjerer	Rute/ trasé	Annet?	Annet?
1			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
2			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
3			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
4			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
5			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
6			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
7			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
8			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
9			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
10			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
11			__t __min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						

A: Angi endringer i totalt antall bussavganger fra gjeldende sone og til sentrum i løpet av et døgn

B: Angi endringer i tid fra første buss til siste buss, målt i *timer*

C: Taksten fra gjeldende sone og til sentrum i kroner. Kun endring.

D: Endringer i reisetiden målt i minutter med buss fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonene.

E: Endringer i reisetiden målt i minutter med bil fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonen

F: Endringer i reisetiden målt i minutter med sykkel fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonen

G: Hvis ny vei eller liknende åpnet - ang endring i avstand målt i km fra et tyngdepunkt i sonen og til sentrum

H: Angi endringer gjennomsnittlig avstand i *minutter* til holdeplassene i sonen.

I: Endringer i hvorvidt en må bytte buss til sentrum: fått bytte = +1 Mistet bytte = -1.

J: Andel holdeplasser med leskur i sonen. *Angi i % av alle holdeplasser i sonen NB! Ikke endring*

K: Andel holdeplasser med informasjon om rutetider i sonen. *Angi i % av alle holdeplasser i sonen. NB! Ikke endringer*

L: Andel av holdeplassene med tilrettelagt sykkelparkering. *Angi i % av alle holdeplasser i sonen. NB! Ikke endringer*

M: *Endringer i antall* terminaler eller større knutepunkter i sonen.

N: Skriv inn kommentarer om eventuelle endringer i flaskehals i vegsystemet og/eller i bussprioriteringstiltak.

O: Skriv inn *endringen* i antallet passasjerer pr år. Bruk tellinger over et helt år (12 måneder) mens tiltakene har vært i gang.

P: Opplysninger om ruteendringer/traseer mv.

X og Y: Skriv inn andre opplysninger dere mener er vesentlige

# OMRÅDEDATA FOR \_\_\_\_\_

## ETTERSITUASJONEN (førsituasjonen legges inn i ark 1)

**NB!** I ettersituasjonen legger dere bare inn endringene i forhold til førsituasjonen, Men for J,K,L må dere skrive inn faktiske andeler.

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	X	Y
Sonenr	Sone- navn	Avganger i døgnet	Drifts- døgnet	Takst	Reisetid buss	Reisetid bil	Reisetid sykkel	Avstand	Gangtid HP	Bytte	Leskur	Ruteinfo	Sykkel	Terminal	Flaskehals/ prioritering	Antall passasjerer	Rute/ trasé	Annet?	Annet?
1			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
2			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
3			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
4			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
5			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
6			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
7			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
8			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
9			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
10			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						
11			__t__min	Kr	min	min	min	km	min		%	%	%						

A: Angi endringer i totalt antall bussavganger fra gjeldende sone og til sentrum i løpet av et døgn

B: Angi endringer i tid fra første buss til siste buss, målt i *timer*

C: Taksten fra gjeldende sone og til sentrum i kroner. Kun endring.

D: Endringer i reisetiden målt i minutter med buss fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonene.

E: Endringer i reisetiden målt i minutter med bil fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonen

F: Endringer i reisetiden målt i minutter med sykkel fra sonen til sentrum. Gjennomsnittstid fra et tyngdepunkt i sonen

G: Hvis ny vei eller liknende åpnet - ang endring i avstand målt i km fra et tyngdepunkt i sonen og til sentrum

H: Angi endringer gjennomsnittlig avstand i *minutter* til holdeplassene i sonen.

I: Endringer i hvorvidt en må bytte buss til sentrum: fått bytte = +1 Mistet bytte = -1.

J: Andel holdeplasser med leskur i sonen. *Angi i % av alle holdeplasser i sonen NB! Ikke endring*

K: Andel holdeplasser med informasjon om rutetider i sonen. *Angi i % av alle holdeplasser i sonen. NB! Ikke endringer*

L: Andel av holdeplassene med tilrettelagt sykkelparkering. *Angi i % av alle holdeplasser i sonen. NB! Ikke endringer*

M: *Endringer i antall* terminaler eller større knutepunkter i sonen.

N: Skriv inn kommentarer om eventuelle endringer i flaskehals i vegsystemet og/eller i bussprioriteringstiltak.

O: Skriv inn *endringen* i antallet passasjerer pr år. Bruk tellinger over et helt år (12 måneder) mens tiltakene har vært i gang.

P: Opplysninger om ruteendringer/traseer mv.

X og Y: Skriv inn andre opplysninger dere mener er vesentlige



## **Sist utgitte TØI publikasjoner under program: Strategiske markedsanalyser**

Benchmarking European Sustainable Transport. Dokumentasjon av prosjektene BOB og BEST samt TØIs deltakelse	712/2004
Bytte mellom kollektivtransportmidler i Oslo og Akershus	707/2004
Opplevelse av kvalitet og tilfredshet med kollektivtrafikken på Nord-Jæren	705/2004
Trygg kollektivtransport. Trafikanter opplevelse av kollektivreiser og tiltak for å øke tryggheten. Dokumentasjonsrapport	704A/2004
Trygg kollektivtrafik. Trafikanter opplevelse av kollektivtrafikkesor och åtgärder for att öka tryggheten. Sammanfattningsrapport	704/2004
Kollektivalternativene i Tønsbergpakken. Bidrag til konsekvensutredningen.	698/2004
Reiseinformasjonens betydning for bruk av kollektivtrafikk Effekten av tjenestetilbudet til Trafikanten	684/2003
Evaluering av tiltakspakke 2000 i Hedmark, SMAT - prosjektet	682/2003
Erfaringer med lave takster i kollektivtransporten. En litteraturstudie	673/2003
Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering i byområder. Datagrunnlag for benchmarking av transportsystemet	653a/2003
Bytransport under ulike vilkår	653/2003
Tiltakspakker til begjær. Evaluering av prosessene rundt tiltakspakkene i Kristiansand og Ålesundsområdet. Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000	643/2003
IBIS Logitrans. Brukernes vurdering av sanntids ruteinformasjon i Trondheim	638/2003
Kollektivtilbudet i Osloregionen - Trafikantenes verdsetting av tid	633/2003
Reisekvalitetsundersøkelse i Nordland	602/2002