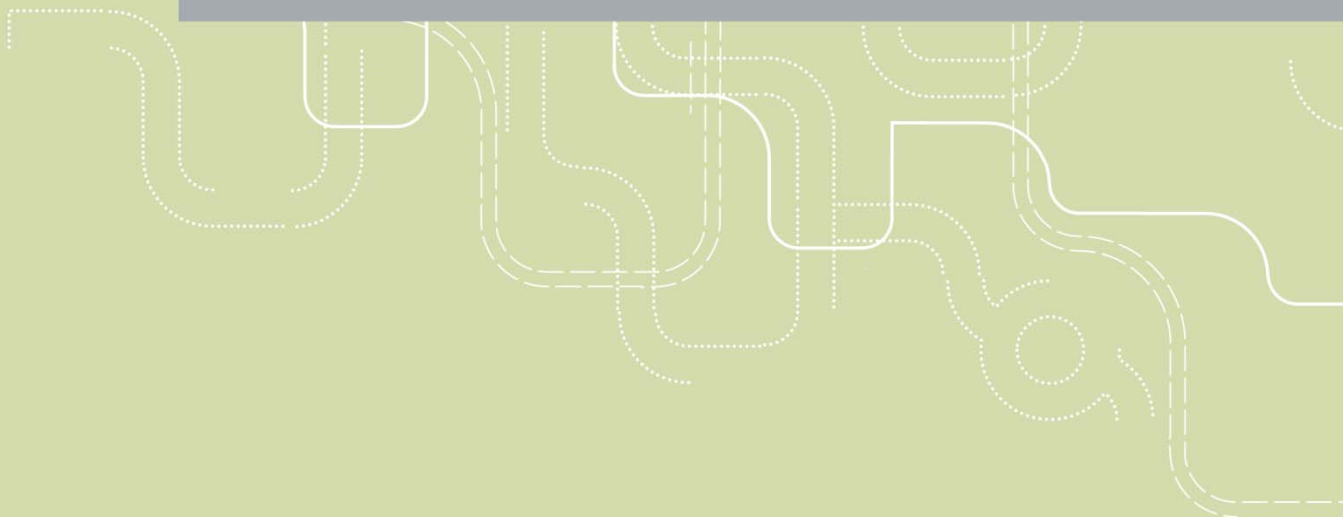


## Kollektivtransport i Oppland

Bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes  
strategiske plan for kollektivtransporten 2009-2015





# Kollektivtransport i Oppland

## Bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for kollektivtransporten 2009-2015

Gustav Nielsen  
Tanja Loftsgarden

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.

---

**Tittel:** Kollektivtransport i Oppland - Bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for kollektivtransporten 2009-2015

**Forfattere:** Gustav Nielsen  
Tanja Loftsgarden

**Dato:** 05.2009

**TØI rapport:** 1017/2009

**Sider** 104

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-0972-6

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Oppland fylkeskommune

**Prosjekt:** 3433 - Strategiplan for kollektivtransporten i Oppland

**Prosjektleder:** Gustav Nielsen

**Kvalitetsansvarlig:** Arvid Strand

**Emneord:** Reisevaner  
Kollektivtransport  
Oppland  
Organisering  
Skoleskyss

**Sammendrag:**

Rapporten er bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for kollektivtransporten 2009-2015. Den gjennomgår dagens kollektivtilbud i fylket, basert på foreliggende data om rutetilbud, bestillingstransport, offentlig betalte transporter som skoleskyss etc., samt kollektivtrafikkens kostnader og inntekter. Dette ses i sammenheng med trafikkgrunnlag, bosettingsmønster, arbeidsreiser og skolereiser i hver av de seks planleggingsregionene som fylket består av. Videre omtales utfordringer knyttet til økonomien og rammebetingelsene for kollektivtransporten. Ut fra dette gis det innspill til hvordan fylkeskommunens målsettinger kan konkretiseres i en visjon for kollektivtransporten i fylket, og det skisseres strategier for å gjennomføre denne.

**Title:** Public transport in County Oppland – Background report for the Oppland County Council's strategic public transport plan for 2009-2015

**Author(s):** Gustav Nielsen  
Tanja Loftsgarden

**Date:** 05.2009

**TØI report:** 1017/2009

**Pages** 104

**ISBN Electronic:** 978-82-480-0972-6

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** Oppland County Council

**Project:** 3433 – Strategic public transport plan for Oppland County

**Project manager:** Gustav Nielsen

**Quality manager:** Arvid Strand

**Key words:** Organisation  
Planning  
Public transport  
Rural district  
School transportation  
Travel survey

**Summary:**

The report is a background document for the Oppland County Council's strategic public transport plan for 2009-2015, for a mainly rural and sparsely populated county in Norway with some 184 000 inhabitants. The document reviews the existing public transport situation in the six regions of the county, based on existing data on production, costs and demand for regular public transport, school transport and other community transport services. Challenges in relation to economics and organisation are also discussed. This leads to suggestions for a vision of a modern, user-oriented and coordinated public transport network for the whole population of the county, and strategies for implementation are indicated.

Language of report: Norwegian

---

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Fylkesutvalget i Oppland har nedsatt en arbeidsgruppe som skal lede arbeidet med utarbeidelse av en strategisk plan for kollektivtilbudet i Oppland. Arbeidsgruppen består av fylkesordfører Audun Tron og representantene Aksel Hagen og Ivar Odnes fra fylkesutvalget. I arbeidsgruppens møter deltar også fylkesrådmann Bernt M. Tordhol, samferdselssjef Arild Bøhn og assisterende samferdselssjef Randi Skaaraen.

Transportøkonomisk institutt er engasjert av Oppland fylkeskommune til å bistå i planarbeidet. Denne rapporten utgjør planens bakgrunnsdokument. Den bygger på drøftinger med samferdselsadministrasjonen og arbeidsgruppen for prosjektet, samt TØIs bearbeiding av foreliggende data om kollektivtransportens produksjon, etterspørsel og økonomi, bosettingsmønster, arbeidspendling, skolereiser og andre forhold av betydning for kollektivtransporten i Oppland. Kapitler om infrastrukturen på veg og jernbane, og om offentlig kjøp, er bearbeidet av TØI på grunnlag av tekstutkast fra samferdselsadministrasjonen.

Data er innhentet fra fylkeskommunens administrasjon, Statistisk sentralbyrå, Statens vegvesen og fra nasjonal reisevaneundersøkelse og andre databaser hos TØI. Vi har også benyttet stoff fra flere tidligere utredninger og rapporter fra Transportøkonomisk institutt, samt andre kilder som er nevnt i referansene.

Det er også lagt et grunnlag for å drøfte mål og strategi i planen. Den videre utviklingen av dette til konkrete politiske anbefalinger foretas i et eget plandokument som er utarbeidet av fylkeskommunens administrasjon og den politiske arbeidsgruppen.

Arbeidet med rapporten er utført av forsker Tanja Loftsgarden og forskningsleder Gustav Nielsen, med sistnevnte som prosjektleder og hovedansvarlig for teksten. Avdelingsleder Arvid Strand har vært kvalitetssikrer.

Oslo, mai 2009

Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*    *Arvid Strand*  
instituttssjef        avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1 Bakgrunn .....</b>	<b>1</b>
1.1 Mandat for planarbeidet.....	1
1.2 Rapportens plass i planprosessen.....	2
<b>2 Bosetting og reisevaner.....</b>	<b>3</b>
2.1 Seks regioner med ulike forutsetninger .....	3
2.2 Pendling og skolereiser .....	5
2.3 Mobilitet og markedsandel for kollektivtransporten .....	7
<b>3 Dagens kollektive transporttilbud.....</b>	<b>11</b>
3.1 Tilbudet med buss og taxi .....	11
3.2 Jernbanens tilbud .....	12
3.3 Kvalitet for brukerne.....	13
<b>4 Kollektivtransportens økonomi og rammebetingelser .....</b>	<b>17</b>
4.1 Hovedtrekk ved dagens kostnader og finansiering .....	17
4.2 Kostnadenes struktur og utvikling .....	21
4.3 Økonomisk klemme krever nye grep.....	31
4.4 Mer effektiv skoleskyss tilpasset elevenes og lokalsamfunnets behov .....	42
4.5 Regler for offentlige kjøp i årene fremover .....	49
<b>5 Om infrastrukturen for kollektivtransport.....</b>	<b>51</b>
5.1 Bedre tilrettelegging for buss og taxi.....	51
5.2 Modernisering av jernbanen .....	55
<b>6 Status og utfordringer i ulike deler av Oppland.....</b>	<b>59</b>
6.1 Grunnlag for videre planlegging og handlingsprogram.....	59
6.2 Hadeland .....	60
6.3 Gjøvikregionen .....	64
6.4 Lillehammer-regionen .....	69
6.5 Valdres .....	74
6.6 Midt-Gudbrandsdal.....	78
6.7 Nord-Gudbrandsdal .....	82
<b>7 Innspill til målsetting, visjon og strategi.....</b>	<b>86</b>
7.1 Målsettingene er politisk definert .....	86
7.2 Forslag til visjon og hovedgrep .....	88
7.3 Hvordan måle om en er på rett vei? .....	97
<b>8 Referanser.....</b>	<b>103</b>





Sammendrag:

# Kollektivtransport i Oppland

## Bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for kollektivtransporten 2009 - 2015

*Kollektivtransporten i Oppland er markedsmessig nede på "grunnfjellet", men utfører viktige samfunnsoppgaver i distriktene. Den koster om lag en halv milliard kroner i året, hvorav 85 prosent dekkes over offentlige budsjetter. Målt i andel reiser og kostnader er skoleskyss den største oppgaven. Hele 63 prosent av elevene i videregående skole har offentlig betalt skoleskyss. Utenom byene Lillehammer og Gjøvik er skoletransportene og andre offentlig betalte transportert helt dominerende. For å møte utfordringer knyttet til økende kostnader, demografiske endringer og forventninger om bedre tilbud, anbefales det at fylkeskommunen inngår et sterkere samarbeid med kommunene, slik at de får et mer direkte ansvar for tilbudet i lokalsamfunnene.*

### Grunnlag for strategisk plan

Rapporten er bakgrunnsdokument for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for fylkets kollektive transport i perioden 2009-2015. Den beskriver dagens kollektive transporttilbud i fylket, dvs. rutetilbud, bestillingstransport, offentlig betalte transportert som skoleskyss etc., samt kollektivtrafikkens kostnader og inntekter. Dette ses i sammenheng med trafikkgrunnlag, bosettingsmønster, arbeidsreiser og skolereiser i fylkets seks planleggingsregioner. Videre omtales utfordringer knyttet til økonomien og rammebetingelsene for kollektivtransporten. Det gis innspill til hvordan fylkeskommunens mål kan konkretiseres i en visjon for kollektivtransporten i fylket, og det skisseres strategier for å gjennomføre denne.

### Seks regioner med ulike forutsetninger

Oppland består av seks regioner, tabell I. I tre av disse bor mer enn halvparten av befolkningen i tettsteder. Dette er de to småbyregionene omkring Gjøvik og Lillehammer, samt Hadeland, som er en del av pendlingsområdet til Oslo. Disse delene av fylket forventes å få det meste av befolkningsveksten i årene fremover. Til sammen har de nesten 60 prosent av fylkets befolkning, og der har en de beste forutsetningene for å kunne utvikle et godt kollektivtilbud. Men det forutsetter at en klarer å styre arealutviklingen slik at den støtter opp om dette tilbudet.

*Tabell I. Nøkkeltall for Opplands seks regioner. Prognosen for folketallet i kommunene er SSBs mellomalternativ for flyttinger, fødsler, dødelighet etc. Kilde: SSB, tallene er avrundet av TØI.*

	Bosatte			Andel 2008	Andel i tettsted 2008	Antall tettsteder over 1000 innb 2008
	2008	2020	Endring			
Hadeland	28 000	29 600	+ 5,4%	15,2%	54,0%	6
Gjøvikregionen	67 900	71 100	+ 4,8%	37,0%	59,2%	9
Lillehammerregionen	36 800	39 900	+ 8,1%	20,0%	73,0%	4
Valdres	18 000	18 400	+ 2,3%	9,8%	29,6%	1
Midt-Gudbrandsdal	13 500	13 400	- 0,8%	7,4%	48,4%	2
Nord-Gudbrandsdal	19 400	18 900	- 2,6%	10,6%	42,3%	3
<b>Sum Oppland</b>	<b>183 600</b>	<b>191 200</b>	<b>+ 4,1%</b>	<b>100,0%</b>		<b>25</b>

De tre spredtbygde regionene er Valdres og Midtre og Nordre Gudbrandsdal, med bare henholdsvis ett, to og tre små tettsteder med over 1000 innbyggere. I det meste av disse områdene kan det forventes nedgang i folketallet. Mye tyder på at det vil bli stadig mer krevende å betjene distriktsbefolkningen med kollektive transporttjenester i årene fremover. Skoleskyssen er der det dominerende grunnlaget for kollektivtilbudet, og den må fortsatt dekke det aller meste av fylket. Men den blir preget av færre elever pr buss, og behovet for TT-kjøring og pasienttransporter vil trolig øke i takt med veksten i antallet eldre i distriktene. Begge deler fører til at kostnadene pr reisende for å betjene distriktene, vil øke.

Data om pendlingsmønsteret viser at de fleste sysselsatte i Oppland arbeider i sin bostedskommune, og at det bare er 10-20 prosent som pendler til arbeid utenfor regionen de bor i. Unntaket er Hadeland, der omlag en firedel pendler til arbeid i Oslo-regionen.

I Oppland bor det ca 7350 ungdommer som går på videregående skole, og ca 4650 av disse har offentlig betalt skoleskyss, altså hele 63 prosent av elevene. Dette henger sammen med bosetting og skolestruktur, slik at de fleste elevene må reise ut av egen kommune, men innenfor den regionen de bor i. Arbeids- og skolereisene viser at regioninndelingen er en hensikts-

messig geografisk inndeling for planlegging og utvikling av kollektivtilbudet.

## Kollektivtransporten har liten andel av reisemarkedet

Data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene tyder på at mobiliteten i Oppland er noe mindre enn i andre spredtbygde områder i Norge, og at de fleste reisene er ganske korte; selv om mange innbyggere har ganske lange avstander til kommune- og regionsentrene. Av alle reiser som foretas av de bosatte som er 13 år eller eldre, er det bare ca fire prosent som skjer med kollektive transportmidler. Denne andelen har vært synkende, men nedgangen synes å ha stoppet opp etter årtusenskiftet. På en gjennomsnittsdag foretar hver person i gjennomsnitt 0,12 kollektivreiser pr dag, som tilsvarer ca 44 reiser pr person i løpet av et år.

I 2008 ble det gjennomført om lag 9,3 millioner reiser med kollektiv og offentlig betalt transport med buss og taxi i Oppland. Noen av disse inkluderer omstigning, men i tillegg komme reiser med jernbanen. Grovt er det anslått at NSB har 2,3-2,4 millioner reiser til og fra Oppland. Til sammen ble det altså i 2008 utført 12 - 13 millioner kollektivreiser i fylket.

Tabell II. Antall reiser med buss og taxi i kollektiv og offentlig betalt transport i Oppland 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Ekspress/langruter	552,5	6,0 %	0,0	0,0 %
Regionlinjer	7 953,7	85,9 %	4 946,0	62,2 %
<b>Sum linjetrafikk</b>	<b>8 506,2</b>	<b>91,8 %</b>	<b>4 945,9</b>	<b>58,1 %</b>
Bestillingsruter m/taxi	43,8	0,5 %		
Skoleskyss m/taxi	422,6	4,6 %	422,6	100,0 %
Pasienttransport	242,7	2,6 %		
TT-kjøring	45,9	0,5 %		
<b>Sum bestillingstrafikk</b>	<b>755,0</b>	<b>8,2 %</b>	<b>422,6</b>	<b>56,0 %</b>
<b>Til sammen</b>	<b>9 261,2</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5 368,5</b>	<b>58,0 %</b>

I 2008 fikk en noe nedgang i trafikken, som trolig henger sammen med en takstøkning i forhold til året før. Unntaket var busstrafikken i Lillehammer, der en på tross av dette registrerte økt trafikk. Etter alt å dømme skyldes dette omleggingen og forbedringen av tilbudet som skjedde ved starten av 2008, som ledd i KID-prosjektet i denne regionen.

## Offentlig betalte transporten dominerer

Antallet og andelen reiser viser at kollektivtransporten i Oppland er kommet ned på "grunnfjellet". Det er for eksempel fire ganger så mange som sitter på i bil. Dette bildet bekreftes av det faktum at skolereiser og annen offentlig betalt transport dominerer kollektiv-

trafikken, tabell II. Skyss til grunnskoler og videregående skoler utgjør så mye som 58 prosent av reisene med buss og offentlig betalt taxi. I regionene utenom Lillehammer og Gjøvik er andelen 75 – 88 prosent.

Forskjeller mellom regionene med hensyn til kollektivtilbud, reiseomfang, kollektivtrafikkens sammensetning, kostnader og offentlig kjøp fremgår av tabell III og V.

## Dagens kollektive transporttilbud

Fylkeskommunens ansvar for kollektivtransporten omfatter først og fremst tilbudet med buss og taxi, og nøkkeltall for dette er vist i tabell III.

Det er verdt å notere at taxi tilbyr nesten like mange vognkilometer som bussene i fylket, idet hele 44 prosent av vognkilometerne foregår med taxi. Taxi spiller altså en meget viktig rolle for tilbudet av kollektiv transport i Oppland.

Langruter med buss og jernbane betjener kollektivreiser mellom regionene og til/fra resten av landet. For disse reisene er både Dovrebanen, Raumabanen og Gjøvikbanen viktig.

Om lag 80 prosent av innbyggerne i Oppland har dårligere kollektivtilbud enn en avgang pr time innenfor 1 km fra boligen. De aller fleste som har bedre tilbud, bor i Lillehammer eller Gjøvik. Kjøretidene for buss eller tog konkurrerer rimelig godt med bil på reiser mellom kommune- og regionsentrene, men de fleste reisene er kortere enn dette. Da er lav tilbuds-frekvens et avgjørende hinder for etterspørselen utover de offentlig betalte transportene.

Andre kvalitetsfaktorer med et betydelig potensial for forbedringer er: Tilgjengelighet til kjøretøyer og holdeplasser, mangelfullt vintervedlikehold i vegsystemet ved holdeplasser, generelt lav holdeplassstandard, svak punktlighet på jernbanen, samt hinder fra biltrafikken i rushtider i Lillehammer og Gjøvik. Prisen for å reise kollektivt synes derimot ikke å være spesielt høy i forhold til andre fylker. Men tilbudet fremtrer, samlet sett, som ganske uoversiktlig og komplisert, både med hensyn til ulike typer tilbud, rutetider, priser og regler for transport som bare gjelder bestemte brukergrupper, samt hvordan informasjonen formidles til brukerne.

Tabell III. Nøkkeltall for produksjonen i kollektivtransportssystemet i Oppland, 2007/2008. Kilde: Oppland fylkeskommune og beregninger av TØI.

	Vogn(tog)km, 1000 pr år			Andel av vogn (tog) km	Andel taxi av vognkm	Vogn(tog) km pr innbygger
	Buss i rute, 2008	Taxi, bestillings-trafikk 2007	I alt			
Hadeland	1 015	1 666	2 681	11,0 %	62,1 %	96
Gjøvikregionen	3 178	3 159	6 337	26,0 %	49,8 %	93
Lillehammer-regionen	2 101	1 816	3 917	16,1 %	46,4 %	106
Valdres	1 534	1 932	3 466	14,2 %	55,7 %	193
Midt-Gudbrandsdal	426	706	1 132	4,7 %	62,3 %	84
Nord-Gudbrandsdal	1 288	1 352	2 640	10,8 %	51,2 %	136
Langruter buss	2 615	-	2 615	10,7 %	-	
Jernbane; togkm	-	-	1 567	6,4 %	-	
<b>Sum Oppland</b>	<b>12 159</b>	<b>10 630</b>	<b>22 790</b>	<b>100,0 %</b>	<b>43,6 %</b>	<b>133</b>

## En halv milliard kroner pr år

Det brukes om lag en halv milliard kroner pr år på kollektivtransport i Oppland. Det offentlige betaler om lag 85 prosent av kostnadene; brukerne bare 15 prosent, tabell IV. De offentlige midlene som brukes på buss og taxi, tilsvarer nærmere 2000 kroner i året pr innbygger i fylket. I tillegg kommer statens utgifter til jernbanen, samt fylkeskommunens og kommunenes utgifter til kollektiv infrastruktur.

Den høye andelen offentlig finansiering henger sammen med at skoleskyss utgjør en meget stor del av tilbudet. Utenfor Lillehammerregionen og Gjøvikregionen og er det svært få "vanlige", betalende trafikanter i fylket. Det meste av de offentlige utgiftene gjelder lovpålagte oppgaver, der gratis skoleskyss alene står for halvparten av det offentliges kostnader. Generelt betaler brukerne lite av kostnadene ved de kollektive og offentlige transporttjenestene i Oppland. Kommunene fastlegger mye av rammebetingelsene for

kollektivtransportens kostnader og effektivitet. Men de har begrenset ansvar for å dekke inn disse kostnadene.

Kostnadsdekningen fra billettinntekter i Oppland synes å være lavere enn i de fleste andre fylker (2006-

tall). Kapasitetsutnyttelsen er omtrent "midt på treet". I forhold til markedseffektiviteten, målt som kostnad pr passasjerkilometer, er Oppland blant de beste fylkene.

Tabell IV. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Oppland i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	1000 kroner pr år		Kostnad	Off. kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Offentlig kjøp	Trafikant-betaling			Offentlig kjøp	Trafikant-betaling	Kostnad
Ekspress/langruter	24 610	22 190	46 800	52,6 %	45	40	85
Regionlinjer	222 302	41 400	263 702	84,3 %	28	5	33
<b>Sum linjetrafikk</b>	<b>246 912</b>	<b>63 591</b>	<b>310 503</b>	<b>79,5 %</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>37</b>
Bestillingsruter m/taxi	2 935	361	3 296	89,1 %	67	8	75
Skoleskys m/taxi	31 998		31 998	100,0 %	76	0	76
Pasienttransport	77 626	6 584	84 210	92,2 %	320	27	347
TT-kjøring	5 823	832	6 655	87,5 %	127	18	145
Sum bestillingstrafikk	118 382	7 776	126 159	93,8 %	157	10	167
<b>Trafikk i alt</b>	<b>365 294</b>	<b>71 367</b>	<b>436 662</b>	<b>83,7 %</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>47</b>
Skysstasjon og annet			7 810				
Markedsføring			3 178				
Administrasjon			9 900				
<b>Sum kollektivt transportsystem</b>			<b>457 550</b>				

Tabell V. Nøkkeltall for kollektivtrafikken i Opplands seks regioner, 2007. Kilde: Oppland fylkeskommune og beregninger av TØI.

Region	Koll. reiser pr innb./år	I alt	Reiser, 1000 pr år		Trafikkostnad		Offentlig kjøp	
			Skole- skys	Andel skole	Mill kr/år	Kroner pr reise	Mill kr/år	Kroner pr reise
Hadeland	38*	1065,9	903,2	84,7 %	48,4	45	45,7	43
Gjøvikregionen	46*	3135,4	1761,4	56,2 %	131,5	42	112,5	36
Lillehammer-regionen	62*	2294,5	897,5	39,1 %	79,6	35	63,9	28
Valdres	53*	955,8	720,8	75,4 %	62,9	66	56,6	59
Midt-Gudbrandsdal	36*	488,6	431,7	88,4 %	19,6	40	18,6	38
Nord-Gudbrandsdal	40*	768,5	653,9	85,1 %	47,9	62	43,5	57
Langruter buss	3	553,0	0	-	46,8	85	24,6	45
Sum Oppland	50	9261,2	5368,5	58,0 %	436,7	47	365,3	39

\* Innen den enkelte region. I tillegg kommer reiser med jernbane.

## Store økonomiske utfordringer i årene fremover

Tunge, strukturelle forhold driver opp kostnadene for kollektivtransporten, samtidig som det er forventninger om et bedre og mer konkurransedyktig tilbud. Her er det store utfordringer for fylkeskommunen i årene fremover.

Effektiv drift med riktig vognmateriell bestemmer kapitalkostnadenes størrelse, men største delen av kostnadene styres av antallet vognkilometer og fører-

timer som produseres. Lønn og sosiale kostnader til sjåfører er klart største kostnadspost, men drivstoff er også en viktig faktor for økonomien. Bransjeavtalen for bussførere har styrket bransjens evne til å konkurrere om arbeidskraften, men gir betydelig kostnadsøkning for kollektivtransporten i årene fremover. Også energikostnadene vil trolig fortsette å vokse når den globale etterspørselen etter energi tar seg opp etter finanskrisen.

Behov og krav om bedre infrastruktur vil også gi økt press på offentlige budsjetter. Dette kreves for å

gjennomføre universell tilgjengelighet i hele kollektivtransportssystemet, og for å heve komforten og statusen for de reisende i konkurransen med bilbruk. Demografiske endringer vil trolig øke presset på det kollektive transportsystemet i Oppland.

Kollektivtransporten er i en økonomisk klemme mellom de politiske forventninger og krav, og den sterke kostnadsveksten som er i gang og kan forventes å fortsette. En utredning fra Asplan-Viak tyder på at fylkeskommunene i Norge ikke har klart eller ønsket å bruke mer penger på kollektiv transport, til tross for større økonomisk handlefrihet de siste årene.

Fylkeskommunens handlefrihet er imidlertid også begrenset av at Staten fastlegger mange krav og brukes rettigheter til offentlig betalt transport. Den bestemmer også avgifter og skatteregler.

Fylkeskommunen kan likevel påvirke en del av rammebetingelsene gjennom praktiseringen av det nasjonale regelverket. Takster, priser og brukernes egenandeler bidrar i dag ganske lite til finansieringen, så mer kreativ prising og betaling kan sannsynligvis styrke inntektene en god del.

Det offentlige bør forøvrig se kostnader ved kollektive transporttilbud, betaling fra brukere og samfunnsmessig nytte i større sammenheng. Å gi ungdommen god tilgang til utdanning gjennom blant annet skoleskyss, er samfunnsøkonomisk svært viktig. Gode, og godt tilgjengelige transporttjenester for eldre og funksjonshemmede er vesentlig for velferden og mulighetene for at disse gruppene kan bo lengst mulig hjemme før de må flytte til kostnadskrevede institusjoner. Trygge og pålitelige transporttilbud er vesentlig for å støtte opp under distriktenes bosetting. Gode kollektive transportløsninger er også en del av miljø- og klimapolitikken, og et bidrag til økt trafikkikkerhet.

Kostnadene for kollektivtransporten og finansieringen av denne bør altså vurderes i et mye bredere perspektiv enn det dagens finansieringsordninger legger opp til.

## Bestiller av transport bør få et mer direkte kostnadsansvar

Det er også vesentlig å organisere finansieringen slik at bestiller av transporttjenester har ansvaret for kostnadene som bestillingene medfører. I forhold til kostnadenes omfang, er det spesielt viktig å få dette til for skoleskyssen.

Målet bør være å få til en mer effektiv skoleskyss tilpasset elevenes og lokalsamfunnets samlede behov. Derfor anbefales det at fylkeskommunen, i samarbeid

med kommunene, foretar en gjennomgang av rammer, praktisering av regler, skolens organisering og utforming av skoleskyssen i samspill med de øvrige transportoppgavene som kollektivtransporten bør og kan løse. Dette bør medføre at fylkeskommunens utøverrolle presiseres, samtidig som kommunene og sektorene som bestiller transporttjenester også får et ansvar for kostnadene.

EU-forordning og ny forskrift om kjøp av kollektiv transport legger klare premisser for hvordan kollektivtransporten skal anskaffes. Hovedregelen skal være kjøp etter konkurranse, og i Oppland er det foreslått at prosedyren for kjøpene skal gjennomføres i samsvar med lov om offentlige anskaffelser. Det er dessuten foreslått at kontrakter som inngås etter forutgående konkurranse, som hovedregel skal være bruttoavtaler hvor kjøper (fylkeskommunen) skal ha inntektsansvaret.

For å opprettholde et mangfold blant ruteselskapene, er det også foreslått at en utnytter handlingsrommet som loven gir med hensyn til unntak, slik at de små selskapene ikke utsettes for konkurranse og avtalene inngås gjennom direkte forhandlinger.

EU-forordningen trer i kraft 3. desember 2009, og det er en overgangstid på 10 år for at forordningens regler og bestemmelser skal gjelde i berørte land. I Oppland er det naturlig å legge geografien, og utløp av gjeldende avtaler/konjesjoner, til grunn når kjøp etter konkurranse skal gjennomføres. Det første anbudet som skal ut i 2009, gjelder Hadelandsområdet med tilgrensende områder og Landekspresen. For de øvrige regionene har en følgende tidsplan:

2010: Nord-Gudbrandsdal

2011: Valdres

2012: Gjøvik – Land – Toten

2013: Lillehammerregionen

## Infrastrukturen trenger forbedringer

Infrastrukturen har stor betydning for kollektivtransportens attraktivitet og økonomi. Utfordringene videre fremover er særlig knyttet til krav om universell utforming, for lav standard på holdeplasser og knutepunkter, samt mangelfull framkommelighet i vegnettet. Det meste av dette er vegholders ansvar, slik at fylkeskommunen er avhengig av samarbeid med andre myndigheter om utvikling av infrastrukturen.

For å styrke kollektivtrafikkens evne til å konkurrere i markedet for lange reiser, er det også nødvendig å modernisere jernbanen, slik at den får økt kapasitet og kvalitet til transport av personer og gods.

## Utfordringer og muligheter varierer mellom regionene i fylket

Som følge av forskjeller i befolkningsstørrelse, befolkningstetthet, avstander, bosettingsmønstre og reisemønstre, må de kollektive transportløsningene utvikles forskjellig i de ulike regionene i fylket. I rapporten er det samlet regionale nøkkelfakta som et grunnlag for videre planlegging av kollektivtransporten i de seks regionene en har i Oppland. Siktemålet bør være å utvikle regionale handlingsprogrammer for å gjennomføre og tilpasse til lokale/regionale forhold den felles overordnede løsningsmodellen som fylkeskommunens organer går inn for.

## Innspill til målsetting og visjon

Målsettingene for kollektivtransporten i Oppland er politisk definert, og omtales på ulike måter i forskjellige dokumenter for politikk og planlegging i fylket.

Kollektiv og offentlig betalt transport tjener viktige samfunns mål. I følge mandatet for strategiplanen må den *fange opp både velferdsmessige, regionale og miljømessige forhold*. Helt kort betyr dette at planen må vektlegge flere hensyn på en gang:

- *Velferd* for ulike grupper, men særlig for dem som ikke kan eller vil bruke bil eller ta seg frem på egen måte (transport for alle)
- *Regional utvikling*, altså bidra til at befolkningen i distriktene får tilgang til utdanning, arbeid og andre tjenester, at næringslivet får tilgang til arbeidskraft og at reiselivet kan tilby god tilgjengelighet for besøkende uten bil

- *Miljø*, dvs. redusere negative miljøvirkninger av transport, både lokalt, regionalt og globalt, der konkurranseforholdet bil/kollektivt er et viktig aspekt

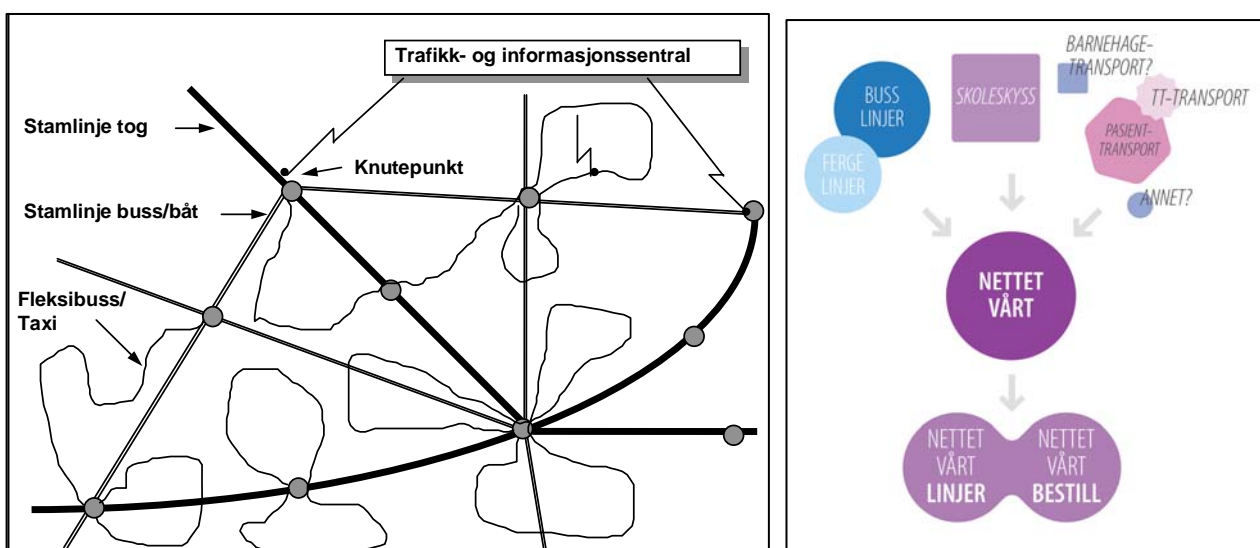
Da det er begrensede ressurser som kan stilles til disposisjon for tiltak, må de konkrete ambisjonene på feltet tilpasses de tilgjengelige økonomiske ressurser. Effektiv oppnåelse av de ulike målene er derfor svært viktig for strategiene som det skal legges opp til.

Rapporten skisserer et forslag til samlet visjon og hovedgrep for kollektivtransporten i Oppland i fremtiden, under stikkordene:

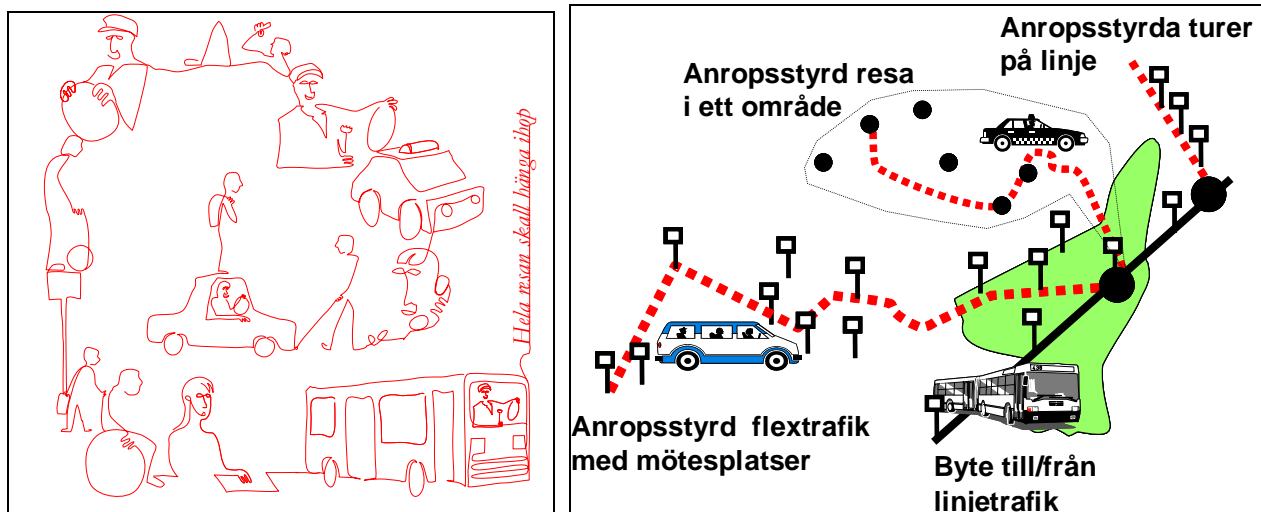
- Enkelt for alle å reise kollektivt
- Ett system, med sammenhengende linje- og bestillingstrafikk
- Brukertilpasning av alle ledd i reisekjeden

Konseptet, illustrert i figur I, består av en kombinasjon av linje- og bestillingstrafikk, som er samordnet i ett system. Det skal dekke flest mulig av transportbehovene i fylket, både de transportene som det offentlige har et klart, lovbestemt ansvar for, og de transportene som brukere, kommuner og næringsliv er villige til å betale for.

Ved å se de ulike transportoppgavene mer i sammenheng enn før, vil en oppnå større effektivitet og bedre tilbud også for ordinære kollektivreiser. Det svenske FoU-prosjektet FINAL (2007) har samme visjon med fullstendig integrering av anropstyrt trafikk og linjetrafikk, figur II. Det prosjektet slo fast at det bare er organisasjon og institusjonelle rammer som er flaskehalsene for realiseringen, ikke teknikk eller økonomi.



Figur I. Visjonen om det samlede, helhetlige reisenettverket bør være ledestjernen for arbeidet med å utvikle kollektivtransporten i Oppland.



Figur II. Det svenske FoU-prosjektet FINAL har samme visjon; fullstendig integrering av anropsstyrt trafikk og linjetrafikk. Prosjektet konkluderte at det bare er organisasjon og institusjonelle rammer som er flaskehalsene for realiseringen, ikke teknikk eller økonomi.

Tilbudet bør forenkles mye, slik at det blir lett å informere om og lett å ta i bruk også for nye reisende. Dette siste er helt nødvendig, da det må foregå stadig nyrekruttering av kunder bare for å opprettholde dagens trafikkvolum. Når en også ønsker å få en vesentlig trafikkøkning, er det viktig at en gjør tilbudet så enkelt og attraktivt å benytte som overhode mulig. Da må en redusere usikkerheter om rutetider og systemets dekningsområder, og tilbudet må passe med kundenes reiseønsker og aktivitetsmønster.

## Strategi for tilbudsutvikling

For å kunne realisere en slik visjon, må en utfordre dagens rammebetingelser og organisering av kollektiv og offentlig betalt transport. Vanlig kollektivtrafikk og offentlig betalte transportører bør bli to sider av samme sak. Videre bør tilbudet i de enkelte regionene utvikles med fire hovedtyper kollektivtilbud:

- *Langruter* mellom regionale knutepunkter og områder utenfor Oppland. Jernbanens tilbud vil være en del av dette
- *Regionale stamlinjer med taktet timetrafikk eller bedre*, som er samordnet i tid med langrutene der det er mulig, og som binder sammen kommunesentrene, større tettsteder og boligfelt med regionsenteret
- *Kommunale linjer* for skoleskyss, transport av eldre, betjening av fritidstilbud og kveldsarrangementer, som er linjetrafikk som supplerer de

regionale linjene for betjening av de enkelte kommuner og deler av kommuner

- *Bestillingstrafikk* i alle områder med fast bosetting, og som ikke dekkes av linjetrafikken, samt for brukergrupper som ikke kan benytte det øvrige kollektivtilbudet på hele eller deler av sine reiser. Servicenivået tilpasses brukerne og deres rettigheter, kostnader og finansiering

Følgende tilbuds- og finansieringsstrategi kan antydes:

*Selv bærende tilbud:* En del av kollektivtilbudet i en region lar seg fullfinansiere gjennom billettinntekter alene. For å sikre at regionen får et helhetlig, sammenhengende og enkelt kollektivnett, bør rammene for dette tilbudet fastlegges ganske detaljert som en del av en plan for kollektivtrafikken i regionen. Samordning med det øvrige kollektivtilbudet, koordinering av tidtabeller, omstigningsmuligheter, knutepunkter, felles informasjon og markedsføring, bør kunne gi kommersielle aktører gode insitamenter til å delta i et slikt helhetlig tilbud. Forhold til konkurranselovgivning og forskrifter må trolig avklares. Hvis det hindrer forbrukernes langsiktige interesser, bør regelverket justeres.

*Fylkeskommunalt tilbud og standardnivå:* Dette bør konkretiseres for hver enkelt region, med vekt på å sikre alle regioner og kommuner en felles, minste standard, og med en tilfredsstillende betjening av de oppgaver fylkeskommunen er lovpålagt å utføre. Fylkeskommunen kan også velge å satse mer enn

dette, for å oppnå høyere grad av måloppnåelse i forhold til velferd, regional utvikling eller miljø.

*Kommunalt tilbud og standardnivå:* Det bør legges opp til en finansieringsmodell der kommunene har det fulle kostnadsansvaret for de transportoppgavene de bestiller. De definerer da selv hvilke tilbud og standardnivåer de vil gi sine innbyggere – utover det som leveres kommersielt eller fra fylkeskommunen. Fullt kommunalt kostnadsansvar for skyss i grunnskolen bør da innføres gjennom nasjonal forskrift, eventuelt kan det inngås samarbeidsavtale mellom fylkeskommunen og primærkommunene for å oppnå det samme. Også kommuner som ønsker å satse mer på kollektivtransporten, kan gjøre det ved å finansiere sin del av et styrket tilbud.

*Andre kollektive transporttjenester:* Det kollektive transportsystemet bør også organiseres slik at det har insitament og praktisk mulighet til å selge sine tjenester til det lokale næringslivet, for eksempel reiselivsbedrifter, handelsbedrifter, organisasjoner og så videre.

## Samarbeid og indikatorer på måloppnåelse

For å få til dette, må fylkeskommunen invitere kommunene og andre til samarbeid om organisering og utvikling av kollektivtransporten i fylket. Sammen bør en analysere løsninger og ressursbruk i de enkelte

regioner, og det er nødvendig å få til drøftinger med kommunene om hvordan de kan og bør engasjere seg i utviklingen av tilbudet i sin region. Gjennom dette bør det kunne utvikles omforente, og økonomisk realistiske, definisjoner av minstestandard for tilbud og servicenivå i de ulike kommuner og regioner.

I et slikt utviklingsarbeid er det viktig å få etablert noen indikatorer som kan bidra til å måle resultatene av det en gjør. Det trengs målestokker for å kunne si hvilke retninger utviklingen går i, slik at graden av måloppnåelse kan beskrives og kursen eventuelt justeres underveis.

I tillegg til indikatorer som skal måle graden av måloppnåelse, trenger en også indikatorer på kollektivtilbudets produksjonsomfang og kvalitet, samt ressursbruk og økonomi. Slike data trengs for å kunne analysere tilbudet, effektiviteten og de ulike kvaliteter som trengs for at kollektivtransporten skal nå målene. De trengs også for å utvikle strategier og velge innsatsområder.

Et første sett av indikatorer er foreslått til slutt i rapporten. Men det må jobbes videre med dette i lys av de konkrete mål en velger å ha som utgangspunkt, og de praktiske mulighetene en har til å få gode nok data for de ulike indikatorene.



# 1 Bakgrunn

## 1.1 Mandat for planarbeidet

Dette er en grunnlagsrapport for Oppland fylkeskommunes strategiske plan for kollektivtransporten i årene framover. Fylkesutvalget i Oppland ga følgende mandat for planarbeidet:

*Fremme forslag til en strategiplan for utviklingen av kollektivtransporten i Oppland på kort og lang sikt, herunder strukturelle og organisatoriske grep som kan sikre befolkningen i fylket et godt og fremtidsrettet kollektivtilbud.*

*Strategiene må fange opp både velferdsmessige, distriktspolitiske og miljømessige forhold. Tiltakene må være gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer.*

*På kort sikt, dvs. 2009 – 2010 - legges to alternative økonomiske rammer til grunn:*

- A. Rammer i gjeldende regionale handlingsplan (RHP), korrigert for Fylkestingsvedtak 26.06.08, samt helårsvirkning av gjennomførte tiltak 2008.*
- B. Som overstående, påplussset 10 mill kr.*

*Strategien for kollektivtransporten må ha et langsiktig perspektiv, men skal også konkretisere hva som kan gjennomføres på kort sikt.*

*Planforslaget koordineres med RHP-prosessen 2009, og legges fram til politisk behandling i desember 2008, parallelt med behandling av RHP 2009.*

Fylkeskommunen utarbeidet sitt plandokument under ledelse av den politiske arbeidsgruppen. TØIs oppgave har vært å bidra med å tilrettelegge faktagrunnlaget og komme med innspill til hvordan fylkeskommunen kan utvikle sine målsettinger og strategier for å realisere disse. Rapporten er altså et bakgrunnsdokument for det politiske plandokumentet og et faglig grunnlag for den videre planprosessen frem mot et konkret handlingsprogram for årene fremover.

Av ulike grunner ble oppstarten av planarbeidet forsinket, slik at Fylkestinget gjorde sitt vedtak i saken i slutten av april 2009.

## 1.2 Rapportens plass i planprosessen

Oppland fylkeskommune har søkt å legge opp arbeidet med planen som en åpen utrednings- og arbeidsprosess i tre faser:

- Fase I er en gjennomgang og analyse av dagens situasjon og med angivelse av forventet utvikling
- Fase II er utarbeidelse av mål og strategier for utvikling av kollektivtilbudet i fylket og med konkrete forslag til tiltak for måloppnåelse
- Fase III handlingsprogram - utarbeides våren/forsommeren 2009.

Det har vært meningen at ulike brukere, utøvere og interessenter skal få anledning til å gi til kjenne sine synspunkter under planprosessen. For å følge opp dette arrangerte fylkeskommunen et seminar med representanter for operatørene og samferdselsadministrasjonen den 19. og 20. januar på Skeikampen hotell. Med støtte i innlegg fra TØI og flere andre drøftet en særlig de økonomiske rammebetingelsene for kollektivtransporten, inklusive mulige endringer i takstsystemene som kan bidra til å styrke økonomien og gjøre det lettere for brukerne å reise kollektivt.

Rapporten inneholder en gjennomgang av dagens kollektivtilbud i fylket, basert på foreliggende data om rutetilbud, bestillingstransport, offentlig betalte transporter som skoleskyss, samt kollektivtrafikkens kostnader og inntekter. Dette ses i sammenheng med trafikkgrunnlag, bosettingsmønster, arbeidsreiser og skolereiser i hver av de seks planleggingsregionene som fylket består av. Mulige følger av foreliggende prognoser for den fremtidige befolkningen i de ulike regionene omtales også.

Videre ses det på utfordringer knyttet til økonomien og rammebetingelsene for kollektivtransporten. Ut fra dette kommer rapporten med innspill til hvordan fylkeskommunens målsettinger på området kan konkretiseres i en mulig visjon for kollektivtransporten i fylket, og noen strategier for å utvikle systemet i en slik retning.

## 2 Bosetting og reisevaner

### 2.1 Seks regioner med ulike forutsetninger

Oppland er et stort og variert fylke med både små byer i ganske tettbebygde distrikter, og store spredtbygde regioner der det er langt til byen. Fylkets politikk for kollektiv transport må gjenspeile mangfoldet i geografiske forutsetninger og ulike trender i befolkningsutvikling, pendling med videre. For planleggingsformål er det definert seks ulike regioner med forskjellige særtrekk, rammebetingelser og behov for transport. I kapittel 6 går vi mer detaljert inn på forholdene i de enkelte regionene, her beskrives hovedtrekkene.



*Figur 1. Oppland består av seks planleggingsregioner som hver for seg utgjør naturlige trafikkområder for kollektiv transport og de fleste av dagliglivets reiser for dem som bor der (Kart: Oppland fylkeskommune).*

Tabell 1 viser dagens befolkning og en fremskrivning av folketallet i de seks regionene i 2020.

### Tre vekstregioner

De to byregionene bestående av Gjøvik og Lillehammer med omland omfatter nesten 60 prosent av fylkets befolkning. Dessuten har Hadeland mer enn halvparten av befolkningen boende i tettsteder, der det er mange som pendler til arbeid i Osloregionen. I følge SSBs befolkningsframskrivning, kan disse tre, mest tettbygde, regionene forventes å øke sine andeler av befolkningen frem mot 2020. De vil da ha om lag 140.000 innbyggere til sammen.

Dette er de deler av Oppland som har de beste forutsetningene for å utvikle et godt kollektivt transporttilbud. Med utgangspunkt i erfaringer fra Lillehammerregionen og studier av et mulig fremtidig busskonsept for Mjøsregionen (Nielsen og Lange, 2007 og 2008), kan en som en arbeidshypotese anta at det på relativt kort sikt vil være mulig å utvikle et tilbud med fast timetrafikk med buss mellom de fleste tettstedene i disse regionene. Det forutsetter nok at veksten i befolkning, arbeidsplasser og service i disse regionene kan kanaliseres til steder som lar seg betjene uten nevneverdig økning av linjenettets omfang. Hypotesen forutsetter imidlertid at rammebetingelsene og ressurstilgangen til drift av kollektivtransport forblir minst like god som i dag.

### Tre spredtbygde regioner

Valdres og Gudbrandsdalen er de mest spredtbygde regionene i fylket, med til sammen ca 51 000 innbyggere eller 28 prosent av befolkningen. I følge SSBs prognose vil befolkningen til sammen være omtrent uendret frem mot 2020. I disse områdene er trafikkgrunnlaget så vidt spredt at det er trolig at en stor del av kollektivtilbudet bør ta form av bestillingstrafikk.

*Tabell 1. Nøkkeltall for Opplands seks regioner. Prognosen for folketallet i kommunene er SSBs mellomalternativ for flyttinger, fødsler, dødelighet etc. Kilde: SSB, tallene er avrundet av TØI.*

	Bosatte			Andel	Andel i tettsted
	2008	2020	Endring	2008	2008
Hadeland	28 000	29 600	+ 5,4%	15,2%	54,0%
Gjøvikregionen	67 900	71 100	+ 4,8%	37,0%	59,2%
Lillehammerregionen	36 800	39 900	+ 8,1%	20,0%	73,0%
Valdres	18 000	18 400	+ 2,3%	9,8%	29,6%
Midt-Gudbrandsdal	13 500	13 400	- 0,8%	7,4%	48,4%
Nord-Gudbrandsdal	19 400	18 900	- 2,6%	10,6%	42,3%
<b>Sum Oppland</b>	<b>183 600</b>	<b>191 200</b>	<b>+ 4,1%</b>	<b>100,0%</b>	

Mer krevende å betjene distriktsbefolkningen i årene fremover

Statistisk sentralbyrås framskrivning tyder på at de neste 10-12 årene vil bli preget av:

- Fortsatt vekst i befolkningen i de mest tettbygde regionene i fylket, mens det kan forventes stagnasjon, til dels nedgang, i innbyggertallet i de mest spredtbygde områdene, særlig i Midt- og Nord-Gudbrandsdal og deler av Valdres.
- I de mest spredtbygde områdene må en vente betydelig nedgang i antall skolebarn og ungdom, og en økning i antall eldre over 67 år.
- I bykommunene Gjøvik og Lillehammer forventes fortsatt vekst i alle aldersgrupper, mens endringene blir mindre i andre tettsteder og Hadelandsregionen, som også preges av pendlingen til Oslo-regionen.

Disse endringene i befolkningen vil kreve tilpasninger av det kollektive transporttilbudet i årene fremover. I distriktene må skoleskyssen fortsatt bestå, men den blir preget av færre elever og trolig færre elever pr buss. Behovet for TT-tjenester og pasienttransport vil trolig øke i takt med veksten i antallet eldre i distriktene. Begge deler vil føre til at kostnadene for å betjene distriktene vil øke. På den annen side vil trafikkgrunnlaget for kollektivtransporten bli forsterket i Gjøvik og Lillehammer, med mulighet for økt belegg og bedre inntektsgrunnlag som resultat.

## 2.2 Pendling og skolereiser

### De fleste arbeider i bostedskommunen, de fleste andre i egen region

I Oppland var det i 2007 36 prosent av de sysselsatte som hadde arbeidssted utenfor bostedskommunen, på landsbasis var denne andelen 33 prosent (SSB, statistikkbanken).

Tabell 2 viser hovedtrekkene i arbeidsreisemønsteret, definert som samspillet mellom bostedskommune og oppmøtekommune for arbeid for de sysselsatte i hver av de seks regionene. I fem av de seks regionene har 63 – 73 prosent av de sysselsatte sin arbeidsplass i egen kommune. På Hadeland er det så mange som pendler til Oslo-området eller til en av nabokommunene i regionen, at det kun er 50 prosent som jobber i egen kommune. Likevel ser vi at de største markedene for arbeidsreiser er reiser som foregår innenfor den enkelte kommune.

Bortsett fra i Hadelandsregionen, går de fleste reisene til arbeid utenfor bostedskommunen til arbeidsplasser i en av de andre kommunene i regionen. Bare 10-20 prosent av de sysselsatte trenger eller velger å reise ut av egen region for å komme på arbeid, de aller fleste da internt i fylket eller til nabokommuner like utenfor fylkesgrensen. Dette viser at regioninndelingen som fylket og kommunene er blitt enige om for sin planlegging, også passer godt for utvikling av et tjenlig kollektivt transporttilbud.

Tabell 2. Sysselsatte bosatt i Opplands seks regioner etter arbeidssted, 2007. Kilde: SSB og beregninger av TØI

	Bosted	Hadeland	Gjøvik-regionen	Lillehammer-regionen	Valdres	Midt-Gudbrandsdal	Nord-Gudbrandsdal
<b>Arbeidssted</b>							
Bosteds-kommunen		7 319	21 692	13 473	7 028	4 468	7 400
Resten av bostedsregionen		1 479	7 694	2 556	1 630	1 052	1 348
Annen region i Oppland		409	1 506	741	225	642	495
Hedmark		43	1 014	924	37	91	79
Oslo, Akershus, Østfold		3 890	1 990	1 267	488	487	446
Resten av landet		1 575	607	435	372	174	343
<b>Sum</b>		<b>14 715</b>	<b>34 503</b>	<b>19 396</b>	<b>9 780</b>	<b>6 914</b>	<b>10 111</b>

Hvis en ønsker at kollektivtransporten i Oppland skal betjene mange arbeidsreiser, må en altså først og fremst lage et konkurransedyktig tilbud internt i de enkelte kommuner og mellom kommunene i den enkelte region.

### Mange pendler til Oslo-regionen

Hadeland er sterkere integrert med Oslo-regionen enn resten av fylket. Der arbeider over en firedel av de sysselsatte i Oslo og Akershus (samt Østfold). Men i samtlige regioner i Oppland er det flere som pendler mot Osloregionen enn mot nabofylket Hedmark. Også for andre reisemål enn arbeidspendling er Oslo-området, med blant annet hovedflyplassen på Gardermoen og mange nasjonale funksjoner og landsdelsoppgaver, viktig for befolkningen i Oppland.

For innbyggerne i fylket er det altså viktig med et godt kollektivt reisetilbud til/fra Oslo og Akershus.

Pendlingen mot Osloregionen kan deles i to hovedstrømmer: Den vestlige går fra Hadeland, Gjøvikregionen og Valdres og utgjør ca 6 400 sysselsatte opplendinger, hvorav 3 900 bor på Hadeland. Den østlige strømmen går fra Lillehammer-regionen og Gudbrandsdalen og utgjør ca 2 250 sysselsatte. De med lang reisevei til Oslo-området er trolig hovedsakelig ukependlere, og mange reiser trolig heller ikke hver arbeidsdag helt til den faste arbeidsplassen.

For lange pendlingsreiser vil det særlig være de to hovedkorridorene fra nord til Oslo-området over Hadeland/Rv 4/Gjøvikbanen og langs E6 og Dovrebanen, som må forsterkes, samt tverrforbindelsene mellom de tre tettest befolkede regionene og Ringsaker-Hamar regionen, som bør styrkes.

### De fleste elever på videregående skole må reise ut av egen kommune

Til sammen bor det i Oppland ca 7 350 elever som går på videregående skole, hvorav ca 4 650 har skoleskyss. Dette er altså en liten gruppe sammenliknet med

alle sysselsatte som reiser på jobb. Men i motsetning til de voksne arbeidstakerne, må et flertall av disse skoleelevene reise med buss eller taxi til skolen. Det er bare ca en firedel av elevene som har funnet skoleplass i egen kommune. 9 prosent må reise ut av egen bostedsregion, men de fleste som inngår i dette tallet er elever som bor i Jevnaker og som reiser til Hønefoss (Kilde: Elevdata fra Oppland fylkeskommune 2008).

Elever i videregående skole er en viktig del av trafikkgrunnet for kollektivtransporten i de enkelte regionene i fylket, og deler av dette reisemønsteret har sammenheng med hvordan skolene er organisert og hva de kan tilby av ulike fag. Elevenes rettigheter til å velge skoletilbud har også betydning.

Også i grunnskolen er det mange elever med rett til skyss. De fleste av disse transportene foregår innenfor den enkelte kommune, eventuelt mellom nabokommuner i en region.

## 2.3 Mobilitet og markedsandel for kollektivtransporten

### De fleste reisene er ganske korte

Data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene sier litt om befolkningens mobilitet i Oppland, Hedmark og spredtbygde kommuner generelt i Norge, tabell 3.

*Tabell 3. Reiser, samlet reiselengde og reisetid per person og dag, samt gjennomsnittlig reisehastighet og lengde pr reise. Bosatte 13+ år i Oppland, Hedmark, spredtbygde kommuner i hele landet, og gjennomsnitt for hele Norge. Kilde: TØI/RVU 2001 og 2005).*

Fylke	År	Reiser	Person-kilometer	Reisetid, minutter	Hastighet, km/t	Km/reise
Oppland	2001	2,59	40,0	59	40,5	15,4
	2005	3,01	41,1	64	38,5	13,7
Hedmark	2001	2,80	43,7	59	44,7	15,6
	2005	3,20	43,6	71	37,0	13,6
Norge, spredtbygde kommuner <sup>1</sup>	2001	2,99	38,7	61	37,8	12,9
	2005	3,20	41,0	68	36,2	12,8
Hele Norge	2001	3,09	36,8	64	34,5	11,9
	2005	3,33	37,3	70	32,2	11,2

Disse indikatorene kan tyde på at befolkningen i Oppland, sammenliknet med de som bor i Hedmark og andre deler av Norge, er noe mindre mobile målt i form av antall reiser (alle transportmidler, inklusive bil, kollektivt, gange og sykling) og reiselengde pr dag, selv om begge deler har økt fra 2001 til 2005.

<sup>1</sup> Se TØI rapport 844/2006, side 97 (vedlegg 2); kommuner definert som "resten av landet" utenom kommuner med byer og omegnskommuner til de store byene.

Det kan noteres at reisene i gjennomsnitt er relativt korte, både i Oppland og ellers i landet. Lange reiser er ganske få, og det er ingenting i disse undersøkelsene som tyder på at de øker. Økningen i reisehyppighet i perioden synes først og fremst å være i form av flere korte turer i dagliglivet.

### Andelen kollektivreiser er liten

Tabell 4 viser reisemiddelfordelingen for de samme fylker og kommunegrupper i 2001 og 2005. Vi ser at kollektivandelen er lav, og at den har vært synkende. For 2005 fant en for Oppland (og Hedmark med omtrent samme fordeling):

- Til fots eller på sykkel: 22 prosent av reisene, i gjennomsnitt 0,66 reiser pr. døgn og person
- Med kollektive transportmidler: 4 prosent av reisene, i gjennomsnitt 0,12 reiser pr. døgn og person
- Som passasjer i bil: 13 prosent av reisene, i gjennomsnitt 0,39 reiser pr. døgn og person
- Som bilfører: 58 prosent av reisene, i gjennomsnitt 1,75 reiser pr. døgn og person.

Tabell 4. Reisemiddelfordeling. Bosatte 13+ år i Oppland, Hedmark, spredtbygde kommuner i hele landet, og gjennomsnitt for hele Norge. Kilde: TØI/RVU 2001 og 2005.

Fylke	år	Prosent av alle reiser					I alt	Reiser pr person/dag
		Gang/sykkel	Kollektivt	Bilfører	Bilpassasjer	MC/moped/annet		
Oppland	2001	22	6	57	13	2	100	2,59
	2005	22	4	58	13	2	100	3,01
Hedmark	2001	21	4	59	13	3	100	2,80
	2005	20	4	64	11	1	100	3,20
Norge, spredtbygde kommuner <sup>2</sup>	2001	25	5	55	12	2	100	2,99
	2005	22	4	61	12	2	100	3,20
Hele Norge	2001	26	9	53	12	1	100	3,09
	2005	25	8	54	12	2	100	3,33

Antallet kollektivreiser på 0,12 pr person og døgn tilsvarer om lag 44 kollektivreiser pr person og år. Vi ser at det er fire ganger så mange personer som sitter på som passasjerer i bilene, som det er kollektivtrafikanter.

Dette bildet er typisk for det meste av Norge. Det er bare de større byene som har vesentlig større andeler kollektivtrafikk, og da først og fremst Oslo og nærmeste omland.

<sup>2</sup> Se TØI rapport 844/2006, side 97 (vedlegg 2); kommuner definert som "resten av landet" utenom kommuner med byer og omegnskommuner til de store byene.



## 12 - 13 millioner kollektivreiser pr år

Tabell 5 viser antallet reiser med kollektiv og offentlig betalt transport med buss og taxi i Oppland i 2008; 9, 26 millioner reiser pr år. Noen av disse kan inkludere omstigning, men i tillegg kommer reiser med jernbanen.

Mellom Oslo og Lillehammer/Moelv/Brumunddal var det ca 1 million reiser på Dovrebanen (tellepunkt Hamar - 2005). Mellom Oslo og Trondheim var det ca. 400 000 reiser i 2005 (tellepunkt Hjerking), men de fleste av disse er gjennomreisende i Oppland. Gjøvikbanen benyttes av 8.200 passasjerer hver hverdag, men en betydelig andel reiser kun på innerstrekningen i Nittedal og Oslo<sup>3</sup>. På grunnlag av disse tallene anslår vi at det til/fra Hadeland og Gjøvikregionen er ca 1,5 millioner reiser pr år med Gjøvikbanen.

Grovt kan vi anslå at jernbanen har ca 2,3 – 2,4 millioner reiser pr år til og fra Oppland. Det betyr at det i Oppland utføres 12 – 13 millioner kollektivreiser pr år. Regnet pr innbygger tilsvarer dette om lag 65 - 70 kollektivreiser pr innbygger. Men da har en også tatt med reiser som utføres av besøkende og turister som ikke bor i Oppland.

Den kollektive reisefrekvensen basert på trafikkstatistikken for buss og taxi stemmer rimelig godt med det vi kom frem til basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

Tabell 5. Antall reiser med buss og taxi i kollektiv og offentlig betalt transport i Oppland 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Ekspress/langruter	552,5	6,0 %	0,0	0,0 %
Regionlinjer	7 953,7	85,9 %	4 946,0	62,2 %
<b>Sum linjetrafikk</b>	<b>8 506,2</b>	<b>91,8 %</b>	<b>4 945,9</b>	<b>58,1 %</b>
Bestillingsruter m/taxi	43,8	0,5 %		
Skoleskyss m/taxi	422,6	4,6 %	422,6	100,0 %
Pasienttransport	242,7	2,6 %		
TT-kjøring	45,9	0,5 %		
<b>Sum bestillingstrafikk</b>	<b>755,0</b>	<b>8,2 %</b>	<b>422,6</b>	<b>56,0 %</b>
<b>Til sammen</b>	<b>9 261,2</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5 368,5</b>	<b>58,0 %</b>

<sup>3</sup> Grunnlagstallene for NSBs trafikk er oppgitt av Oppland fylkeskommune, Samferdselsavdelingen.

## **Skolereiser og annen offentlig betalt transport dominerer kollektivtrafikken**

Tabell 5 viser hvordan kollektivreisene er fordelt mellom ulike typer tilbud og transporter:

- Reiser til grunnskole og videregående skole dominerer med hele 58 prosent av alle kollektivreiser, i alt 5 369 000 reiser i 2008. Fylkeskommunen og kommunene deler ansvaret for disse transportene.
- Pasienttransporter utgjør 243 000 reiser, som er statens ansvar gjennom Helse Innlandet.
- Transport av eldre og funksjonshemmede utgjør 46 000 reiser pr år, som er et fylkeskommunalt ansvar.
- Resten, som er ordinær kollektiv trafikk der de reisende selv betaler billettprisene, utgjør 3 604 000 reiser, eller 26 prosent av alle reisene.

Målt i antall reiser består altså kollektivtrafikken i Oppland av om lag tre firedeler offentlig fastlagte transportoppgaver og en firedel transporter i det øvrige reisemarkedet. De offentlige rammebetingelsene for reisene er derfor en mye viktigere faktor for omfanget av kollektivtrafikken i fylket enn forholdene i reisemarkedet generelt, så som tilbudets kvalitet, priser for å reise kollektivt i forhold til å bruke bil, og så videre. Strategiplanen for kollektivtransporten i Oppland bør gjenspeile dette faktum, og dermed legge stor vekt på tilrettelegging av de offentlige rammebetingelsene for de ulike typer offentlig betalt transport.

Det kan også noteres at bestillingstrafikk med taxi utgjør ca åtte prosent av alle kollektivreisene i Oppland. Også for denne trafikken utgjør skoleskysse mer enn halvparten av reisene. Linjetrafikken domineres av reiser internt i de enkelte regioner i fylket, mens ekspress- og langrutene har seks prosent av alle reiser i kollektivsystemet.

## **Nedgangen i kollektivtransportens markedsandel synes å ha stoppet**

Tabell 4 med data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene viste at kollektivandelen for reiser foretatt av Opplands befolkning gikk ganske sterkt ned fra 6 prosent i 2001 til 4 prosent i 2005. Tall som beskriver utviklingen i vegtrafikken (Vegtrafikkindeksen fra Statens vegvesen) og antallet reiser med rutebuss internt i fylket (data fra Kostra, SSB) bekrefter at det skjedde en ugunstig endring i reisemarkedet i årene før og etter årtusenskiftet. De samme kildene tyder på at busstrafikken i Oppland har opprettholdt sin markedsandel i årene etter ca 2002, og trolig har den også økt noe. Det blir interessant å få nye data fra reisevaneundersøkelsen for 2008/9, slik at en kan se om denne konklusjonen er riktig.

## 3 Dagens kollektive transporttilbud

### 3.1 Tilbudet med buss og taxi

#### Tilbudets omfang og sammensetning

Omfanget av kollektivtilbudet i fylket og regionene fremgår av tabell 6. Der ser vi på tilbudet målt i vognkm, da dette kanskje er mest relevant for den enkelte innbygger.

Tabell 6. Nøkkeltall for produksjonen i kollektivtransportsystemet i Oppland, 2007/2008.  
Kilde: Oppland fylkeskommune og beregninger av TØI.

	Vogn(tog)km, 1000 pr år			Andel av vogn (tog) km	Andel taxi av vognkm	Vogn(tog) km pr innbygger
	Buss i rute, 2008	Taxi , bestillings-trafikk 2007	I alt			
Hadeland	1 015	1 666	2 681	11,0 %	62,1 %	96
Gjøvikregionen	3 178	3 159	6 337	26,0 %	49,8 %	93
Lillehammer-regionen	2 101	1 816	3 917	16,1 %	46,4 %	106
Valdres	1 534	1 932	3 466	14,2 %	55,7 %	193
Midt-Gudbrandsdal	426	706	1 132	4,7 %	62,3 %	84
Nord-Gudbrandsdal	1 288	1 352	2 640	10,8 %	51,2 %	136
Langruter buss	2 615	-	2 615	10,7 %	-	
Jernbane; togkm	-	-	1 567	6,4 %	-	
<b>Sum Oppland</b>	<b>12 159</b>	<b>10 630</b>	<b>22 790</b>	<b>100,0 %</b>	<b>43,6 %</b>	<b>133</b>

Fordelingen mellom regiondelene gjenspeiler i stor grad hvor folk bor. Sett i forhold til innbyggertallet er vognproduksjonen klart størst i Valdresregionen. Også i Nord-Gudbrandsdal er produksjonen pr innbygger større enn gjennomsnittet i fylket. Men sett i forhold til regionenes ulike avstandsforhold, synes ikke disse utslagene å være så store.

#### Taxi tilbyr nesten like mange vognkilometer som bussene

Det er verdt å legge merke til at målt i vognkilometer (og togkm) er tilbudet med taxi i offentlig betalt bestillingstrafikk nesten like stort som med buss i rute. Hele 44 prosent av antallet vognkilometer foregår med taxi.

De regionale forskjellene i andel trafikk med taxi er ganske betydelige, og er ikke uten videre så lette å forklare. Både Hadeland og Midt-Gudbrandsdal har godt

over 60 prosent av vognkilometerne som tilbys befolkningen med taxi, mens andelen er litt under 50 prosent i Lillehammer- og Gjøvikregionene.

Ved å se på forholdet mellom antall tilbudte vognkilometer og lengden av det offentlige vegnettet får en et grovt mål på hvor mange avganger med buss og taxi som i gjennomsnitt tilbys i fylket. Vi finner da at på det offentlige vegnettet i fylket på til sammen vel 5600 km, tilbys det 5,6 avganger pr døgn (årgjennomsnitt) i hver retning. Til sammenlikning får en 18 avganger pr time dersom det kjøres fast timestrafikk fra kl 6 til 24 alle dager i året.

### **Langruter med buss og jernbane betjener kollektivreiser mellom regionene**

Langrutene med buss og jernbane bidrar til å binde sammen de ulike regionene i fylket, og gir dessuten reisetilbud til og fra andre fylker. Målt i vogn- og togkilometer representerer langruter med buss 11 prosent av kollektivtilbudet i fylket, mens jernbanen bidrar med vel 6 prosent. I forhold til tilbudt setekapasitet er naturligvis andelene større, særlig jernbanens.

Målt i vognkilometer utgjør langrutebussene 11,5 prosent av kollektivtilbudet på vegene i Oppland, mens de bare tar 6 prosent av kollektivreisene, jfr. tabell 5 i forrige kapittel. Det henger selvsagt sammen med at disse reisene er mye lenger enn de øvrige buss- og taxireisene i fylket.

## **3.2 Jernbanens tilbud**

I tillegg til tilbudet med buss og taxi, har en i Oppland tre jernbanestrekninger som betjenes med persontrafikk.

### **Dovrebanen**

Dovrebanen har i Oppland kun Lillehammer som betjenes med tilnærmet timetraffikk på vanlige hverdager til/fra Hamar-Gardermoen-Oslo. På grunn av enkeltspor, godstrafikk med tog, og bindinger i ruteoppleggene i Oslo-området, er det foreløpig langt frem før jernbanen kan tilby stive rutetider med ankomst og avgang på faste minuttall. Heller ikke punktligheten har vært den beste de senere årene.

Nord for Lillehammer tilbyr jernbanen 6 avganger pr døgn på stasjonene Ringebu, Vinstra, Otta, Dovre og Dombås, med 2-4 varierende "behovstopp" i tillegg.

### **Raumabanen**

På strekningen Dombås – Åndalsnes kjøres det 4 avganger pr dag i hver retning, med stopp ved behov på Lesja og Lesjaverk.

## Gjøvikbanen

På Gjøvikbanen er det trafikk med avganger omlag hver annen time på linjene Oslo S – Gjøvik og Skøyen – Jaren, slik at det er tilnærmet timetrafikk fra Oslo S til Jaren. Men heller ikke på denne banen kan NSB tilby jevne intervaller og faste minuttall. Det er derfor ikke mulig å sette opp busstrafikk med stiv rutetabell og takting koordinert med jernbanens tilbud.

Følgende stasjoner blir i dag betjent med faste stopp; parentes angir de som kun betjenes hver annen time eller kun ”ved behov”: Harestua, (Furumo), Grua, Roa, (Lunner), Gran, Jaren, (Bleiken), (Eina), (Reinsvoll), (Raufoss), (Gjøvik).

### 3.3 Kvalitet for brukerne

Sett fra et brukersynspunkt er det mange faktorer som bestemmer hvor godt eller dårlig kollektivtilbudet er. Vi skal kort omtale de få kvalitetsfaktorene som vi har noenlunde objektive data om.

#### 80 prosent av innbyggerne har dårligere tilbud enn en avgang pr time

Fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene er det tatt ut tall for tilbudets kvalitet målt i forhold til frekvens og gangavstand på den holdeplassen som er mest aktuell dersom folk skal reise kollektivt fra og til boligen sin, tabell 7. Vi ser at nesten 20 prosent av de bosatte i Oppland har et kollektivtilbud innenfor 1 km gangavstand med minst 2 avganger pr time, eller 4 avganger pr time med ytterligere 500 meter å gå. De fleste av disse bor trolig i Lillehammerregionen.

På den annen side har over 60 prosent et tilbud som er definert som dårlig eller svært dårlig. Tilbudet i Oppland synes å ligge på omtrent samme nivå som i Hedmark, og klart bedre enn gjennomsnittet for spredtbygde kommuner i Norge. Regionale data fra fylket tyder på at det er Lillehammerregionen og til dels Gjøvik-regionen og Valdres som bidrar til dette siste.

*Tabell 7 Kollektivtilbud i Oppland, Hedmark og på landsbasis i følge RVU 2005. Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes.*

Avstand til holdeplass	< 1 km			1-1,5 km			over 1,5 km				
	Minst 4 pr. time	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig
2-3 pr. time		Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig						
1 pr. time		Middels godt	Dårlig	Svært dårlig							
Annenhver time / sjeldnere		Dårlig	Svært dårlig								
Fylke	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	SUM	Vet ikke				
Oppland	3	16	20	39	22	100	18				
Hedmark	3	15	25	42	15	100	21				
Norge, spredtbygde kommuner	2	8	18	50	21	100	21				
<b>Hele Norge</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>100</b>	<b>15</b>				

## **Reisetider og frekvens er avgjørende for etterspørselen utover de offentlig betalte transportene**

For lengre reiser i fylket viser en sammenlikning av reisetider med buss og bil fra kommunesentrene til regionsentrene, samt til Lillehammer og Gjøvik, at reisetidsforholdet mellom buss og bil i hovedsak er ganske bra. Men kollektivtransporten taper på grunn av for lav avgangsfrekvens, siden de reisende får for liten fleksibilitet til å reise når de ønsker.

Fast timetraffikk, 1 avgang pr time i hver retning det meste av trafikkdøgnet, har flere steder i Norge vist seg å være en standard som får suksess i reisemarkedet. I Oppland har tilbudet et omfang som nesten tilfredsstillende et slikt kvalitetsnivå på jernbanen mellom Oslo og både Lillehammer og Jaren, samt på busslinjen Gjøvik – Lillehammer.

Men siden de fleste reiser er korte og foregår innenfor folks egen kommune og region, er tilbudet i regionene mye viktigere for kollektivtransportens samlede posisjon i markedet. Gode tilbud i regionene styrker dessuten mulighetene for at folk reiser kollektivt også på de lange reisene.

## **Ulike løsninger for å kunne tilby bedre reisemuligheter**

Hovedoppmerksomheten videre fremover bør derfor rettes inn mot å utvikle bedre og mer effektive kollektive transportløsninger i de enkelte regionene. Et av de viktigste tiltakene for de reisende vil være høyere frekvens og dermed flere avganger. Men dette koster ofte så mye at det ikke er lett å få finansiert.

Tre andre alternativer for å kunne tilby innbyggerne bedre kollektive reisemuligheter bør derfor også undersøkes: For det første bør en tilstrebe samordning av ulike linjer i tid, slik at kollektivsystemet fungerer mer som et reisenettverk selv om det er få avganger på den enkelte linje. For det andre kan en ta sikte på å gi bedre muligheter for tur-retur reiser i løpet av en hel eller halv dag, eventuelt bare på noen faste dager i uken. For det tredje kan en legge til rette for bestillingstrafikk som bare kjøres når det er behov for transport og brukerne er villige til å betale nok for dette tilbudet. Vi utdyper noe av dette i senere kapitler i denne rapporten.

## **Andre kvalitetsfaktorer**

Selv om samlet reisetid og frihet til å velge reisetidspunkt er viktigst for kollektivtransportens konkurransedyktighet, er det flere andre faktorer som er vesentlige for brukerne:

- I deler av vegsystemet i sentrale deler av Lillehammer og Gjøvik har kollektivtrafikken så svak prioritering at punktligheten i rutetrafikken er mindre tilfredsstillende, noe som også svekker tilbudet gjennom redusert effektivitet i driften.
- Tilgjengeligheten til kjøretøyer og holdeplasser er fortsatt lite tilfredsstillende i forhold til lovfestet krav om universell utforming.

- Mangelfullt vintervedlikehold bidrar ganske ofte til redusert fremkommelighet for kollektive kjøretøyer, svekket sikkerhet ved holdeplasser og vanskelige forhold for gående til og fra holdeplassene.
- Holdeplassene i fylket holder generelt lav standard, og fylkeskommunen har anslått at det trengs investeringer av størrelsesorden 350 millioner kroner for å bringe disse opp på en akseptabel standard.
- Skysstasjonene i fylket har vært under utvikling siden 1990, og det har gitt dem en generelt meget god standard.
- Utviklingen av kvaliteten på jernbanens tilbud på Dovrebanen går sakte etter at en for ti år siden fikk løftet med Gardermobanen og raskere tog til Hovedflyplassen og Osloregionen. I følge Jernbaneverkets statistikk (2008) er punktligheten for regiontogene på Dovrebanen relativt dårlig: I 2007 og 2008 var henholdsvis 22 og 24 prosent av togene mer enn 3 minutter forsinket.<sup>4</sup>
- Trafikken på Gjøvikbanen ble forbedret da den ble overtatt av et eget trafikkelskap, NSB Gjøvikbanen AS. Men vedlikeholdet av Gjøvikbanen har vært så forsømt at selskapet har sagt at det ikke kan oppfylle sine leverings- og kvalitetsforpliktelser hvis dette fortsetter. I 2007 og 2008 var likevel ikke mer enn henholdsvis 7 og 9 prosent av togene mer enn 3 minutter forsinket.
- Pris er naturligvis også viktig for mange reisende, men prisnivået i Oppland synes ikke spesielt høyt i forhold til andre fylker. Vi omtaler takstpolitikken senere som en del av analysen av kollektivtransportens økonomi.

## Et brukerperspektiv på det samlede tilbudet

Dagens tilbud fremstår som temmelig oppdelt og komplisert, både med hensyn til ulike typer tilbud, detaljer vedrørende når rutetidene gjelder (mye kjøres kun på skoledager), pris for konkrete reiser, regler for deler av transport- og pristilbudene som bare gjelder bestemte brukergrupper, grad av tilpasning for ulike typer funksjonshemming, samt hvordan brukerne får tak i den informasjonen om systemet som de trenger.

Mangelfull tilpasning av systemet til ulike brukeres forutsetninger og ønsker skaper barrierer, som begrenser omfanget av kollektivreiser og svekker kollektivtrafikkens velferdsfunksjon. Dessuten blir andelen som velger å bruke bil fremfor å reise kollektivt større enn den trolig ville ha vært med et enklere og mer lettanvendelig system.

Erfaringer med enkle og tydelige, kundeorienterte kollektivtilbud viser at slike løsninger får mer trafikk og bedre driftsøkonomi enn mer tradisjonelle produksjonsopplegg med hovedfokus på interne driftshensyn. Eksempler i Norge er Timebussene, Flytoget, Jærbanen og enkelte stamlinjer i noen av de større

---

<sup>4</sup> Flytoget har best punktlighet av persontogene i Norge, med 5 prosent togavganger med mer enn 3 minutters forsinkelse i 2008 (4 prosent i 2007).

byene. I Oppland har en positive erfaringer med blant annet forenkling og koordinering av bybussene i Lillehammer, samt med Landekspresen og det nye ruteopplegget på Gjøvikbanen.



## 4 Kollektivtransportens økonomi og rammebetingelser

### 4.1 Hovedtrekk ved dagens kostnader og finansiering

Data om kostnader, inntekter og hva de offentlige midlene til kollektivtransporten i Oppland brukes til, er samlet og analysert i regneark. Tabell 8 gir oversikt over kostnader og finansiering for dagens tilbud med buss og taxi i Oppland.

Tabell 8. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Oppland i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	1000 kroner pr år			Off. kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Offentlig kjøp	Trafikant-betaling	Kostnad		Offentlig kjøp	Trafikant-betaling	Kostnad
Ekspress/langruter	24 610	22 190	46 800	52,6 %	45	40	85
Regionlinjer	222 302	41 400	263 702	84,3 %	28	5	33
<b>Sum linjetrafikk</b>	<b>246 912</b>	<b>63 591</b>	<b>310 503</b>	<b>79,5 %</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>37</b>
Bestillingsruter m/taxi	2 935	361	3 296	89,1 %	67	8	75
Skoleskyss m/taxi	31 998		31 998	100,0 %	76	0	76
Pasienttransport	77 626	6 584	84 210	92,2 %	320	27	347
TT-kjøring	5 823	832	6 655	87,5 %	127	18	145
Sum bestillingstrafikk	118 382	7 776	126 159	93,8 %	157	10	167
<b>Trafikk i alt</b>	<b>365 294</b>	<b>71 367</b>	<b>436 662</b>	<b>83,7 %</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>47</b>
Skystasjon og annet			7 810				
Markedsføring			3 178				
Administrasjon			9 900				
<b>Sum kollektivt transportsystem</b>			<b>457 550</b>				

### Det brukes en halv milliard kroner pr år på kollektivtransport i Oppland

I tabell 8 inngår både ordinær kollektiv trafikk med buss, bestillingsruter med taxi og offentlig betalt transport i form av skoleskyss, pasienttransport og TT-kjøring. I tillegg til denne innsatsen med buss og taxi, har en tilbudet med jernbanen. Dessuten får kommunene også utført offentlige transporter som ikke inngår i de offisielle ordningene, men dette har det ikke vært ressurser til å få kartlagt. Vi kan likevel fastslå at det brukes mer enn en halv milliard kroner pr år til kollektiv og offentlig betalt transport i Oppland.

## Det offentlige betaler om lag 85 prosent av kostnadene; brukerne bare 15 prosent

Tabell 8 viser at tilbudet med buss og taxi kostet ca 437 millioner kroner i 2007, og at tilbudet i hovedsak er finansiert av det offentlige. Denne hoveddelen av kollektivtransporten i Oppland ble finansiert med litt over 365 millioner kroner over offentlige budsjetter. Dette tilsvarer nærmere 2 000 kroner pr innbygger i fylket.

Den høye andelen offentlig finansiering henger sammen med at skoleskyssen er gratis og at skoleelever utgjør en meget stor del av de reisende. Utenfor Lillehammerregionen og Gjøvikregionen og er det svært få ”vanlige”, betalende trafikanter i fylket.

En meget stor del av de offentlige utgiftene gjelder lovpålagte oppgaver, der gratis skoleskyss alene står for halvparten av det offentliges del av kostnadene. Generelt betaler brukerne lite av kostnadene ved de kollektive og offentlige transporttjenestene i Oppland. Kommunene fastlegger en god del av rammebetingelsene for kollektivtransportens kostnader og effektivitet. Men deres ansvar for å dekke inn disse kostnadene er begrenset.

## Forskjeller mellom regionene i fylket

Tabell 9 viser hovedtall for antallet reiser, kollektivtrafikkens driftskostnader og offentlig kjøp for de enkelte regionene i fylket. En ser at det er betydelige forskjeller mellom regionene.

Tabell 9. Nøkkeltall for kollektivtrafikken i Opplands seks regioner, 2007. Kilde: Oppland fylkeskommune og beregninger av TØI.

Region	Koll. reiser pr innb./år	Reiser, 1000 pr år			Trafikkostnad		Offentlig kjøp	
		I alt	Skole-skyss	Andel skole	Mill kr/år	Kroner pr reise	Mill kr/år	Kroner pr reise
Hadeland	38*	1065,9	903,2	84,7 %	48,4	45	45,7	43
Gjøvikregionen	46*	3135,4	1761,4	56,2 %	131,5	42	112,5	36
Lillehammer-regionen	62*	2294,5	897,5	39,1 %	79,6	35	63,9	28
Valdres	53*	955,8	720,8	75,4 %	62,9	66	56,6	59
Midt-Gudbrandsdal	36*	488,6	431,7	88,4 %	19,6	40	18,6	38
Nord-Gudbrandsdal	40*	768,5	653,9	85,1 %	47,9	62	43,5	57
Langruter buss	3	553,0	0	-	46,8	85	24,6	45
Sum Oppland	50	9261,2	5368,5	58,0 %	436,7	47	365,3	39

\* Innen den enkelte region. I tillegg kommer reiser med jernbane.

Lillehammerregionen skiller seg ut med flest reiser pr innbygger og ved at bare 39 prosent av reisene er skoleskyss. Kostnaden pr reise er dessuten lavere enn i de andre regionene. Det kan være flere forklaringer på Lillehammerregionens

relative suksess, men satsing på utvikling og styrking av tilbudet gjennom mange år, er trolig en del av forklaringen.

Gjøvikregionen har også nesten halvparten av kollektivtrafikken utenom skole-reiser. Men på tross av at trafikkgrunnlaget i regionen er betydelig større enn i Lillehammerregionen, er antallet reiser pr innbygger bare oppunder fylkets gjennomsnittsnivå (inkl. langruter).

Valdresregionen, som er mest spredtbygd av alle regionene, har likevel relativt lav andel skoleskyss. Antallet kollektivreiser pr innbygger er også høyere i Valdres enn i Gjøvikregionen.

De tre siste regionene har få kollektivreiser utenom skoleskyss, som der utgjør 84-88 prosent av alle kollektivtrafikanter.

### Sammenlikning med andre fylker

Tabell 10 viser noen nøkkeltall for den fylkesinterne kollektivtransporten med buss i Norge i 2006.

Tabell 10. Fylkesintern kollektivtransport med buss, 2006. (Nøkkeltall transport i Norge, Statens vegvesen 2008). Tall som er "bedre" enn Oppland er merket *grønt*.

Fylke	Reiser pr. innbygger (påstigning)	Passasjer-kilometer pr. innbygger	Kostnads-dekning (prosent)	Kapasitets-utnyttelse (prosent)
Østfold	27	181	29	10
Akershus og Oslo	92	770	69	38
Hedmark	34	478	16	23
<b>Oppland</b>	<b>38</b>	<b>688</b>	<b>17</b>	<b>28</b>
Buskerud	44	599	36	28
Vestfold	32	159	:	11
Telemark	35	413	24	22
Aust-Agder	54	470	49	22
Vest-Agder	68	761	48	28
Rogaland	51	596	54	32
Hordaland	87	1421	:	44
Sogn og Fjordane	47	831	20	28
Møre og Romsdal	45	627	44	20
Sør-Trøndelag	89	983	54	39
Nord-Trøndelag	27	164	11	13
Nordland	29	539	24	28
Troms	68	850	43	25
Finnmark	24	696	28	31

En sammenlikning mellom Oppland og de andre fylkene, tyder på følgende:

- Antallet reiser pr innbygger er høyere enn i de fleste andre fylkene som har en stor del av befolkningen i spredtbygde strøk og i små byer og tettsteder.
- Det gjelder bare delvis for antallet passasjerkilometer.
- Kostnadsdekningen fra billettinntekter er lavere enn i de fleste andre fylker.

- Kapasitetsutnyttelsen er omtrent ”midt på treet”.
- Oppland kommer litt ”gunstigere” ut enn Hedmark.

Noen kostnadsindikatorer er vist i tabell 11. Det ser ut til at Oppland er litt bedre enn gjennomsnittet av fylkene med hensyn til den rene produksjonskostnaden målt pr vognkilometer og vogntime.

Med hensyn til markedseffektivitet, målt som kostnad pr passasjerkilometer, er Oppland blant de beste fylkene. Bare fylker med ganske stor og dominerende bytrafikk ligger her bedre an.

Sammenliknet med Hedmark, har Oppland litt høyere kostnad pr vognkilometer, litt lavere kostnad pr vogntime, og litt bedre markedseffektivitet, målt som kostnad pr passasjerkilometer.

Tabell 11. Fylkesintern kollektivtransport med buss, 2006. Driftskostnader (SSB, kollektivtransport). Tall som er ”bedre” enn Oppland er merket *grønt*.

2006	Totalt (1 000 kr)	Pr. vogn- kilometer	Pr. vogn- time	Pr. passasjer- kilometer
<i>Fylkesintern i alt</i>	6 038 062	21,0	489	1,87
Østfold	237 107	18,4	365	4,48
Akershus og Oslo	1 567 665	25,7	580	1,80
Hedmark	240 687	16,2	570	1,88
Oppland	243 988	18,4	520	1,76
Buskerud	327 655	24,3	684	2,05
Vestfold	:	:	:	:
Telemark	236 094	20,8	543	2,49
Aust-Agder	168 371	12,1	275	1,94
Vest-Agder	173 322	15,1	382	1,40
Rogaland	366 324	17,1	422	1,51
Hordaland	:	:	:	:
Sogn og Fjordane	267 367	20,2	563	2,20
Møre og Romsdal	390 031	18,6	407	2,34
Sør-Trøndelag	474 023	21,1	605	1,62
Nord-Trøndelag	112 854	18,3	518	5,04
Nordland	248 906	18,0	249	1,95
Troms	320 680	19,4	594	2,28
Finnmark	89 189	20,4	350	1,76

## 4.2 Kostnadenes struktur og utvikling

### En betydelig utfordring

For å kunne drive langsiktig utvikling av kollektiv og offentlig betalt transport er det nødvendig å ha kontroll på kostnadene og god oversikt over inntektene gjennom betaling fra brukerne eller andre kjøpere av de transporttjenestene fylket legger opp til.

De siste årenes budsjett-drøftinger i Oppland fylkeskommune viser tydelig at dette vil være en hovedutfordring i årene som kommer. Ved behandlingen av fylkeskommunens budsjetter for 2008 og 2009 ble resultatet at ressursbruken til kollektivtransport måtte reduseres, enten gjennom effektivisering, omlegging av drift, redusert standard, økt betaling fra brukere eller kommuner, eller nedskjæringer i tilbudet.

To års tilpasninger er imidlertid ikke tilstrekkelig til å løse utfordringene når det er tunge, strukturelle forhold som driver kostnadene opp, og det samtidig er forventninger om et bedre og mer konkurransedyktig kollektivtilbud. Oppland trenger en strategi for å møte de kryssende kravene om bedre kollektivtransport og økende kostnader for driften av tilbudet. Dette er en utfordring som Oppland fylke deler med resten av landet.

Først ser vi nærmere på kostnadsstrukturen i bussdrift og hva som ligger bak den registrerte kostnadsøkningen.

### Oversikt over kostnadselementene

Ved analyse av kostnadsutviklingen er det viktig å kjenne til hvor mye ulike kostnadselementer bidrar til de totale kostnadene for driften av kollektivtransporten. Det er ofte hensiktsmessig å skille mellom følgende faktorer (Bekken 2004):

#### Kapitalkostnader

- Vognparkens størrelse
- Enhetsprisen for materiell
- Levetid på materiellet
- Avskrivningsrente

#### Produksjonsavhengige kostnader

- Distanseavhengige: Energi, drift- og vedlikehold
- Tidsavhengige: Mannskap, mannskapsutnyttelse, lønn og sosiale kostnader

#### Passasjeravhengige kostnader

- Billettering
- Kundeservice
- Systemkostnader

- Administrasjon

### **Vognparken bestemmer kapitalkostnadene**

Kapitalkostnadene bestemmes av vognparkens omfang og hvor mye bussene koster i anskaffelse. Både størrelsen og typen buss, alderen, kvalitetskravene og miljøkravene påvirker dette. Hvor stor vognpark en trenger, og hvilken sammensetning av busstørrelser en trenger ved toppbelastningene i systemet, blir da svært viktig. I Oppland er det først og fremst skoletransportene som dimensjonerer vognparken. Ved oppfølgingen av strategiplanen anbefales det at det foretas en grundig gjennomgang av løsningene for disse transportene. I bytrafikken, først og fremst i Lillehammer, er det også et betydelig innslag av arbeidsreiser i rushtidene, som også bidrar til økte kapitalkostnader.

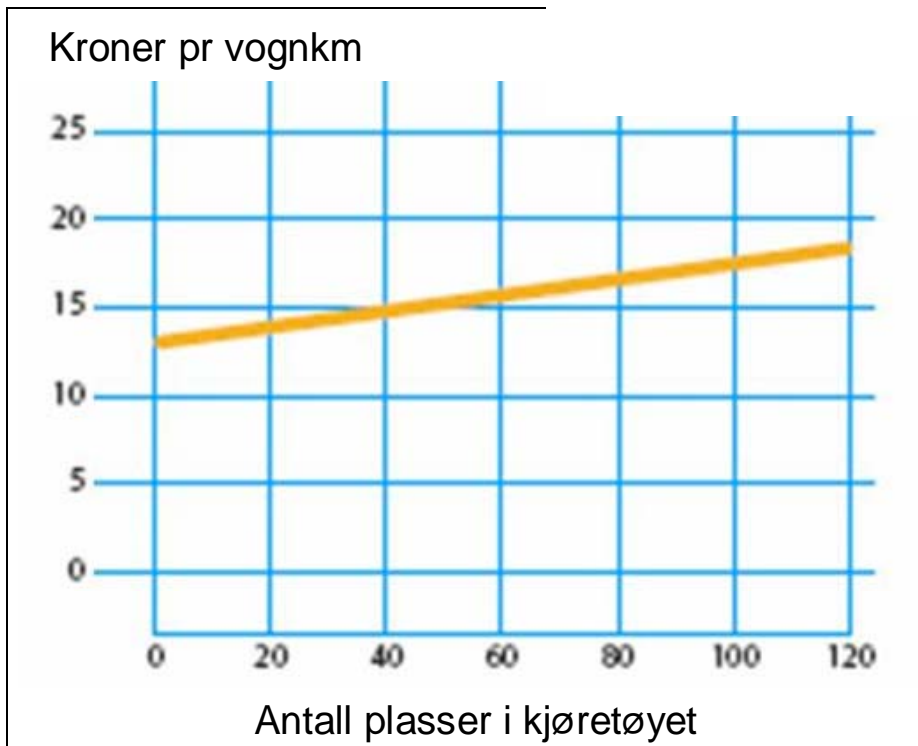
På kort sikt kan nye kvalitetskrav til bussene medføre økte kostnader ved anskaffelse av busser, særlig hvis det kreves ombygging eller tilleggsinstallasjoner i eldre busser, som for eksempel rullestolheis, setebelter eller krav om tiltak som reduserer avgassutslipp eller støy. Det er bedre å innføre slike krav gjennom krav til nytt materiell.

Det er likevel viktig å være klar over at høy standard på vognmateriellet ikke trenger å slå så mye ut på kostnadene og kollektivtransportssystemets økonomi. For det første gir eksempelvis 200.000 kr i ekstra investeringskostnad ingen betydelig økning i kapitalkostnadene over en levetid på 12 år. For det andre kan en, ved rett valg av modell, oppnå reduserte vedlikeholds- og driftskostnader i forhold til eldre bussmateriell. Videre, selv om en har registrert at lavgulvbusser har høyere skadefrekvens og reparasjonskostnader enn normalbusser (Furu 2009), oppfyller disse bussene krav om universell utforming og kan bidra til raskere betjening av publikum på holdeplasser, som gir raskere fremføring og dermed økt effektivitet i driften. For det fjerde kan høykvalitets bussmateriell være et trekkplaster for de reisende, slik at det (sammen med andre kvalitetstiltak) kan bidra til større billettinntjening enn det busser med en mer nøktern standard vil ha.

Noen kostnader kan spares ved å ta i bruk mindre busser; hvis disse gir tilstrekkelig kapasitet ved toppbelastninger. Som vist i figur 2, er den potensielle besparelsen likevel begrenset. Det skyldes at en må ha både førerkostnadene og de mest kostbare delene av bussen, uansett hvor mange plasser bussen har.

Ved valg av busstandard og busstørrelse er antakelig vedlikeholdskostnadene de viktigste for kollektivtransportens kostnader, siden de kan variere ganske mye mellom ulike busstyper og modeller. Disse omtales nedenfor som en del av de produktionsavhengige kostnadene.

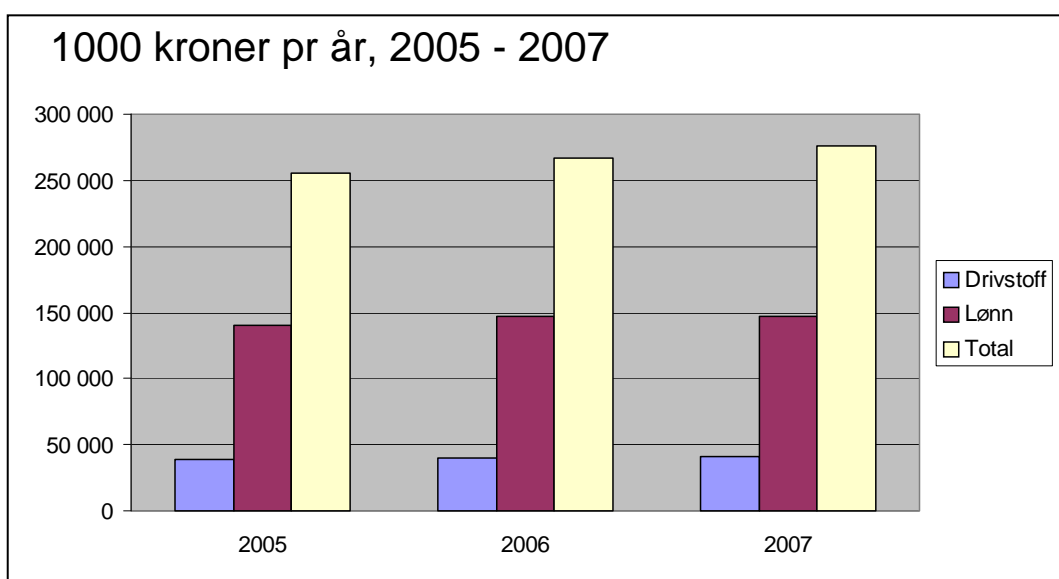
Skjerpede miljøkrav kan også påvirke valg av bussmodeller og kostnadene for vognparken. Så lenge en følger generelle, og internasjonale krav til støy, utslipp og energibruk kan en gå ut fra at det blir små kostnadsmessige konsekvenser. Dette gjelder ved bruk av dagens drivstoff for dieselmotorer, inklusive 5 prosent innblanding av biodiesel. Ved overgang til 100 prosent biodiesel, bioetanol eller biogass er de tekniske forventningene pr 2008 at det må påregnes opptil 15 prosent høyere pris for bussen, samt 5-20 prosent høyere driftskostnad (Hagmann 2008). Både drivstoffavgifter og graden av tilskudd til landbruket og produksjonen av ulike biodrivstoff, kan sterkt påvirke lønnsomheten av ulike løsninger.



Figur 2. Samlet driftskostnad pr vognkilometer for busser i rutetrafikk, etter antall plasser i bussen (Nielsen og Lange 2007b, basert på data fra Bekken 2004).

### Produksjonen styrer hoveddelen av kostnadene

Mens det er toppbehovet for busser og andre kjøretøyer som styrer kapitalkostnadene, er det produksjonen av busskilometer og busstimer som bestemmer det meste av driftskostnadene for kollektivtransporten. Data fra Oppland viser da også at to av de største kostnadselementene i rutebildriften er lønn og sosiale kostnader til førerne, samt drivstoff, se figur 3.



Figur 3. Kostnadselementer i rutebildriften i Oppland 2005 – 2007 (Furu 2007).

En mer detaljert oversikt over en typisk kostnadssammensetning for bussdrift er vist i tabell 12, som er hentet fra TØIs busskostnadsmodell FINMOD. Den tar utgangspunkt i et skille mellom distanseavhengige og tidsavhengige kostnader, som er nyttig når en skal planlegge busstilbudet. Tabellen bekrefter at den klart dominerende kostnadsposten er lønn og sosiale utgifter til sjåførene, med vel halvparten av de produksjonsavhengige kostnadene. Dernest kommer drivstoffkostnader. Begge disse postene går vi nærmere inn på nedenfor.

*Tabell 12. Eksempel på produksjonsavhengige kostnader for bussdrift. Kroner pr vognkilometer og kroner pr vogntime i 2005 (inkl. alle avgifter), for rutegruppe III med 20 km/t som gjennomsnittsfart og vogngruppe IV. (Kilde: Bekken 2004).*

	Pr vognkm	Pr vogntime; V = 20 km/t	
	Kroner	Kroner	Prosent
<b>Distanseavhengige kostnader</b>			
Drivstoff	2,96	59,20	13,3
Reparasjon, vedlikehold	2,30	46,00	10,3
Distanseavhengig avskrivning	0,59	11,80	2,7
Olje	0,05	1,00	0,2
Dekk	0,30	6,00	1,3
<b>Sum</b>	<b>6,20</b>	<b>124,00</b>	<b>27,9</b>
<b>Tidsavhengige kostnader</b>			
Renter, avskrivninger		45,68	10,3
Lønn		224,32	50,4
Administrasjon		48,13	10,8
Avgifter		2,95	0,7
<b>Sum</b>		<b>321,08</b>	<b>72,1</b>
<b>Produksjon til sammen</b>		<b>445,80</b>	<b>100,0</b>

### Nye busser gir billigere vedlikehold

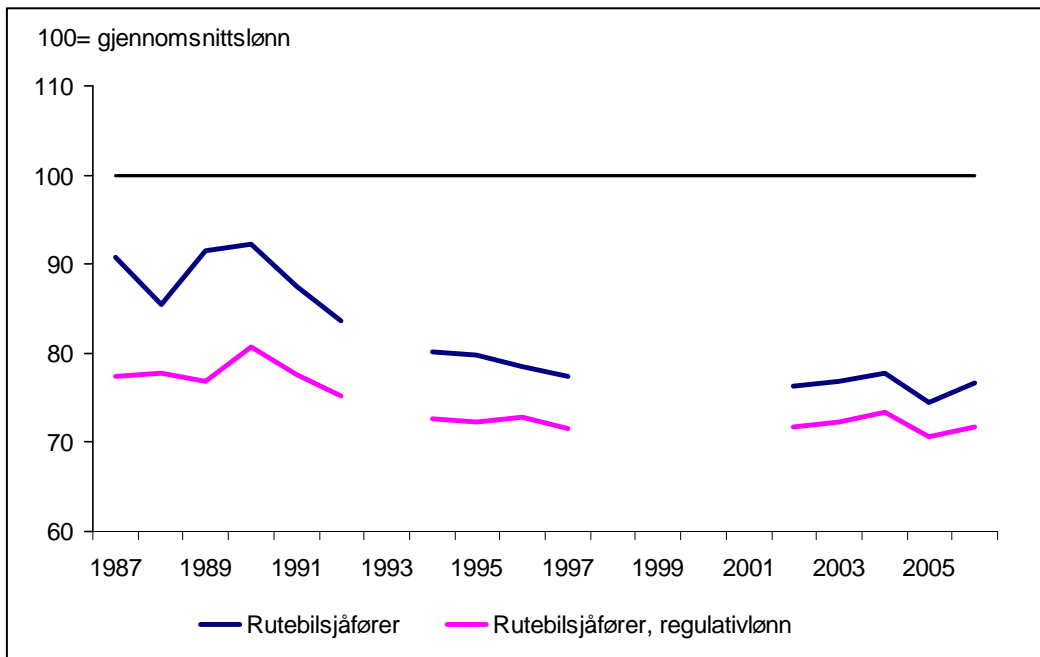
Reparasjons- og vedlikeholdskostnadene for busser er nesten like store som drivstoffkostnadene i denne modellen med data for 2005. Både busstype, rutetype og trafikkmiljø påvirker denne kostnadsposten. Veistandard, holdeplassutforming og veivedlikehold, samt omfanget av konflikter med biltrafikk, påvirker også omfanget av uhell, skader og reparasjonsbehov. Hvis slike forhold ikke holder mål, kan for eksempel lavgulvbusser i bytrafikk få dobbel vedlikeholdskostnad sammenliknet med andre bybusser (jfr. [www.bussanbud.no](http://www.bussanbud.no)).

Det er også viktig å merke seg at vedlikeholdskostnadene øker ganske kraftig med bussenes alder. Data fra Asplan-Viaks Busskostmodell viser at gjennomsnittlig kostnad pr vognkm for 10-12 år gamle busser er 3-4 ganger så høy som for 3-4 år gamle busser. Det kan altså være signifikante gevinster å hente bare ved å redusere vognparkens gjennomsnittsalder med et par år (Furu 2009b).



## Bransjeavtalen for bussførere gir betydelig kostnadsøkning

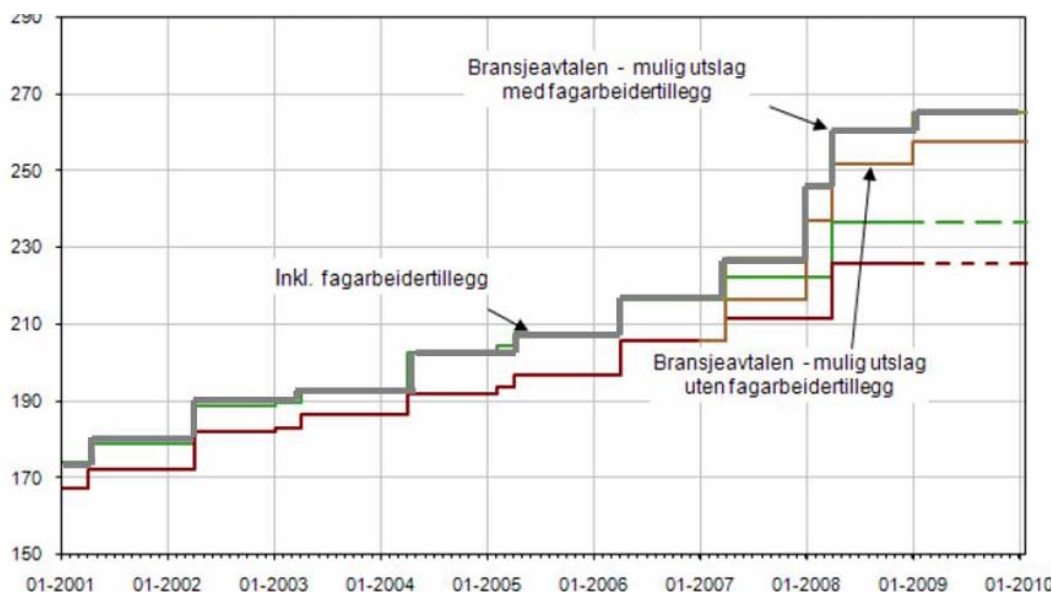
Gjennom en tyveårsperiode fram til 2005 var lønnsutviklingen for bussførere lite gunstig, sett fra arbeidstakersynspunkt, sammenliknet med andre yrkesgrupper, jfr. figur 4. Dette bidro til å begrense kostnadsveksten i bussnæringen, samtidig som stadig større deler av kollektivtransporten ble satt under konkurranse. Dermed ble det mulig å opprettholde, og til dels videreutvikle det lokale og regionale kollektivtilbudet, selv om de totale tilskuddene fra det offentlige gikk ned etter at det øremerkede tilskuddet ble erstattet av rammeoverføringene til fylkeskommunene (jfr. Bekken et al. 2006).



Figur 4. Lønnsutvikling for bussførere, sammenliknet med gjennomsnittslønnen for industriarbeidere i Norge 1987 - 2006. (Kilde: SSB og TØI).

Denne lønnsutviklingen bidro, sammen med andre forhold, til å skape rekrutteringsproblemer for bussbransjen. Etter hvert innså arbeidsgiverne og de offentlige kjøperne av kollektiv transport at det var behov for en heving av bussjåføryrkets lønnsnivå, kompetanse og status. Resultatet ble den nye bransjeavtalen som fikk praktiske konsekvenser for kollektivtransporten i Oppland fra budsjettåret 2008.

Løftet i bussjåførenes lønnsnivå er vist i figur 5. Furu (2007) har beregnet at bransjeavtalen vil føre til at sjåførlønningene vil øke med 32 – 34 prosent i perioden 2006 – 2010, som han anslår til å være omtrent det dobbelte av en forventet normal lønnsutviklingen i tidligere avtale mellom LO og NAF. På landsbasis er det beregnet at avtalen vil øke kostnadene for rutebildriften med om lag 500 millioner kroner pr år (Furu 2009).



Figur 5. Lønnsutvikling for bussjåfører i følge [www.bussanbud.no](http://www.bussanbud.no). Indeks i forhold til nivået pr 1.1. 1988, med og uten fagarbeidertillegg, etter åtte års satsen/trinn2.

Som en kunne forvente, har dette økede kostnadsnivået skapt betydelige utfordringer for opprettholdelsen av kollektivtilbudet i Oppland. Etter hvert som det skal inngås nye kontrakter med operatører i Oppland, vil bransjeavtalen slå inn i rutedriften i hele fylket. I følge administrasjonens saksframlegg til fylkesutvalgets budsjettbehandling i desember 2007 (Oppland fylkeskommune 2007), er de årlige merkostnadene for Oppland beregnet å øke fra ca 11 millioner kroner i 2008 til ca 21 millioner kroner i 2012, da bransjeavtalen vil være fullt innført:

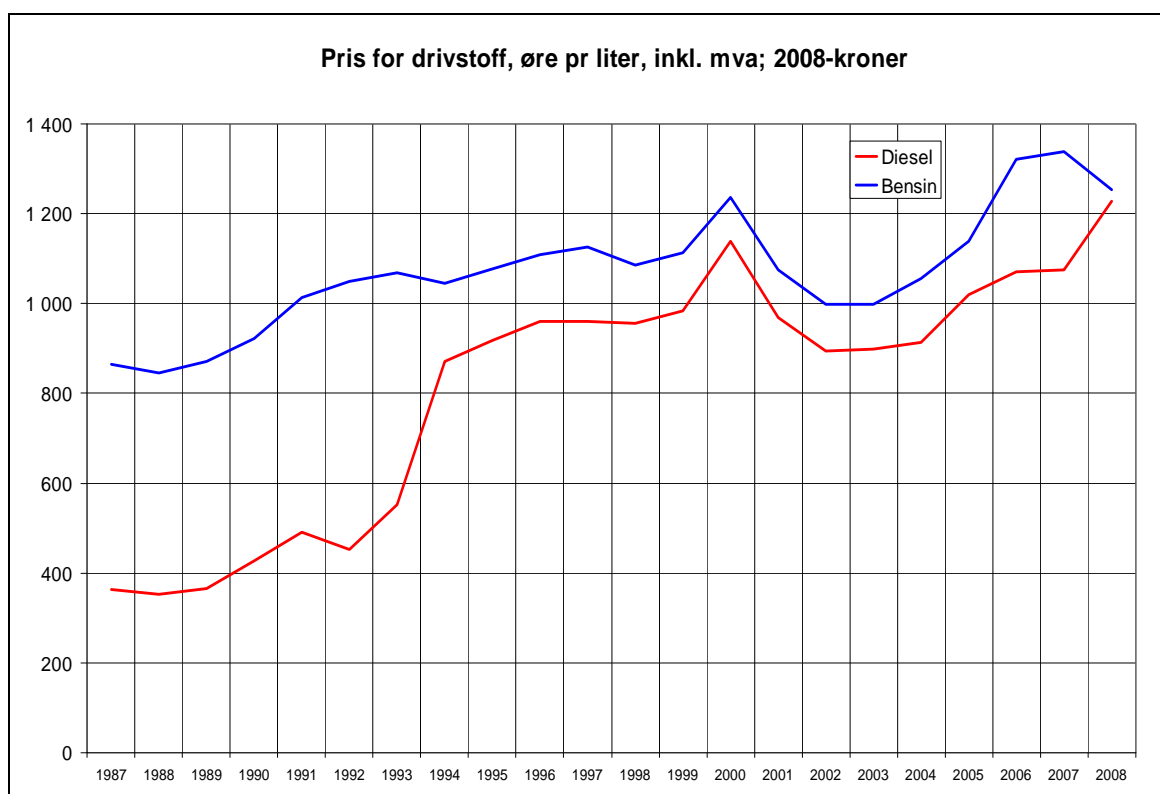
År	2008	2009	2010	2011	2012
Merkostnad	10,8 mill	14,4 mill	16,4 mill	19,1 mill	20,7 mill

Fylkestingets gjeldende regionale handlingsprogram (Oppland fylkeskommune 2008) legger opp til at fylkeskommunens netto driftsutgifter (etter refusjon fra kommunene for grunnskoleskyss og billettinntekter fra ruteselskaper med bruttoavtaler) i hele perioden 2009 – 2011 skal ligge på et nivå (177,9 millioner kroner) som ligger litt under 2006-regnskapet (178,8 millioner kroner). For å bidra til dette, har fylkestinget gjennomført en takstøkning fra 1. april 2008, og i tillegg forutsettes det gjennomført aktivitets- og kostnadsbesparende tiltak.

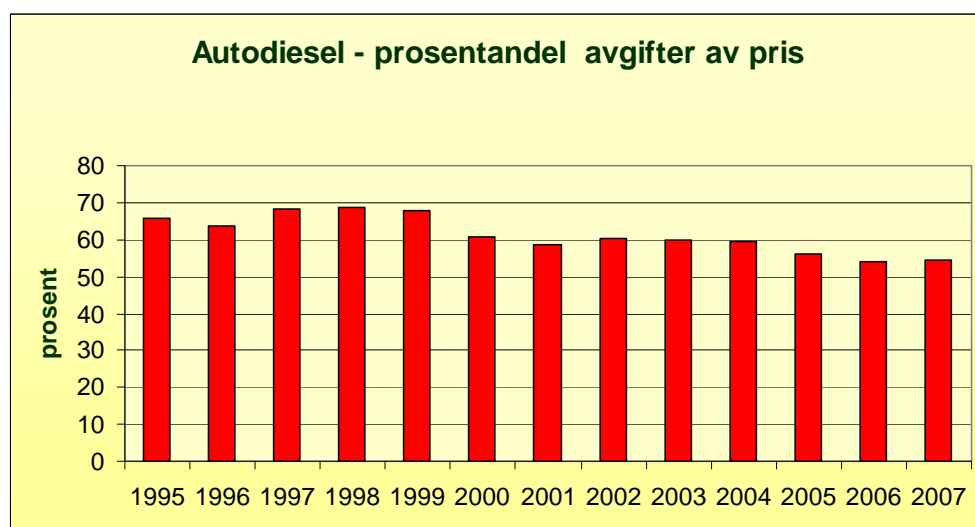
Hovedkonklusjonen som en må trekke etter innføringen av bransjeavtalen er at bussførerne og deres tid er mer verdt enn noen sinne. Dette styrker kravene om fornuftig tidsbruk og effektiv logistikk i kollektivtrafikken, og skjerper kravene om nytte og inntekter av tilbudet som kjøpes. Videre vil løftet i bussjåførenes lønn og arbeidsvilkår trolig etter hvert også få en "smitteeffekt" til drosjenæringen, slik at også bestillingstrafikken vil bli satt under et tilsvarende effektiviseringspress, understøttet av skjerpet anbudskonkurranse for offentlig betalte drosjetjenester.

## Energikostnadene vil trolig fortsette å vokse

Prisen på drivstoff er en annen faktor som bidrar til at kostnadene for drift av kollektiv transport vokser. Som vist i figur 6, har prisen for autodiesel i Norge økt betydelig mer enn bensinprisen de siste tyve årene. Mens utsalgsprisen for diesel i første del av 1990-tallet var under halvparten av prisen for bensin, er den nå kommet opp på samme nivå. Figur 7 viser at dette i hovedsak ikke skyldes avgiftsøkninger på diesel, men at prisene fra leverandørene har økt etter hvert som etterspørselen etter diesel har vokst.



Figur 6. Pris pr liter for autodiesel og bensin (gjennomsnitt for ulike oktanverdier) 1987 - 2008. (Kilde: NPI, justert for konsumprisindeksen fra SSB).



Figur 7. Andel av prisen på autodiesel som er offentlige avgifter, 1995 – 2007. Prosent av utsalgspris (Kilde: NPI og SSB).

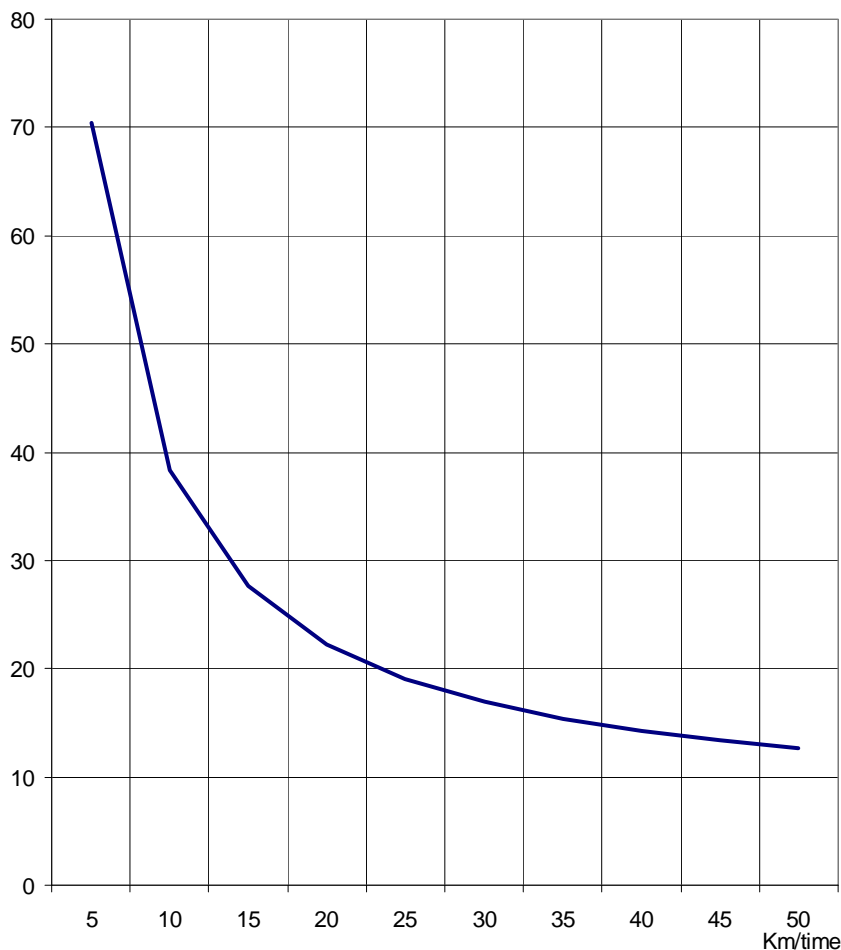
Videre fremover vil drivstoffprisene avhenge av internasjonal økonomi og teknologisk utvikling av alternative drivstoff og energikilder. Det synes mest sannsynlig at prisene på drivstoff til vei- og kollektivtransport vil fortsette å øke etter hvert som fossilt brensel kan forventes å bli et stadig knappere gode på verdensbasis.

### Kjørefart, fremkommelighet og logistikk er avgjørende

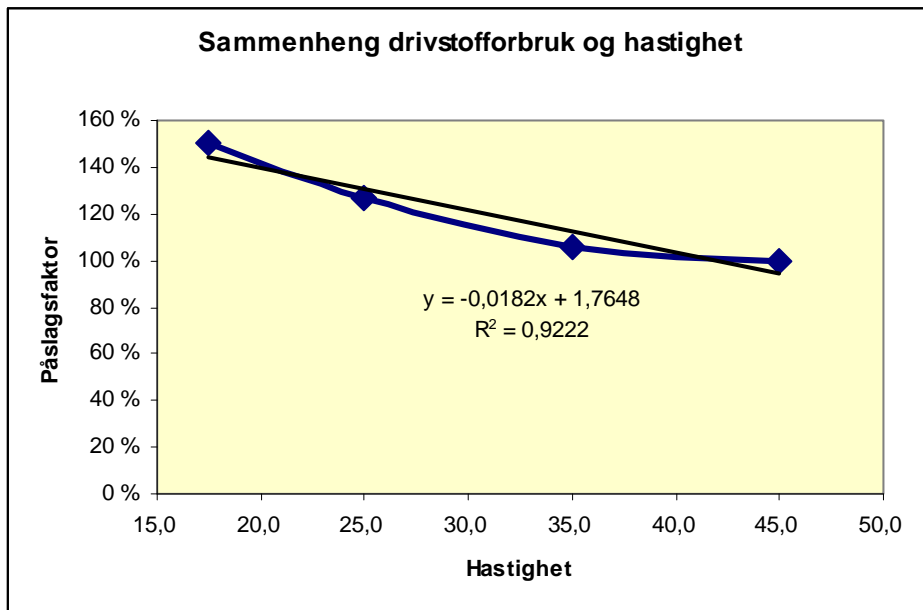
Kollektivtransportens kostnadsstruktur er slik at de mest avgjørende faktorene bak kostnadene ved driften er kjørefarten, fremkommeligheten i vegnettet, samt effektiviteten i disponeringen av kjøretøyer og førere. Dette illustreres godt av figur 8, som viser kostnad pr vognkilometer som funksjon av gjennomsnittlig hastighet (inklusive stopp underveis). Transportstrekninger med hastighet under 20 km/time er svært mye dyrere å betjene enn kollektivtrafikk som kan avvikles med hastigheter rundt 30 km/time eller enda raskere. Også miljømessig, med hensyn til utslipp fra drivstoff, er det en klar fordel med forholdsvis høy hastighet på den lokale og regionale kollektivtrafikken med buss, figur 9.

#### Produksjonsavhengig kostnad for bussdrift

Kroner pr vognkm



Figur 8. Kostnad pr vognkilometer med buss, som funksjon av kjørefarten. 2005-kroner (rutegruppe III vogngruppe IV i følge Bekken 2004).



Figur 9. Sammenheng mellom rutehastighet og drivstofforbruk for busser (Bekken 2004).

For å utvikle et effektivt og konkurransedyktig kollektivtilbud er det altså avgjørende at kjøreveien tillater hurtig fremføring med færrest mulig forstyrrelser underveis, og at det lages ruteopplegg som utnytter førernes tid og bussenes kapitalkostnad så godt som praktisk mulig. Dette tilsier at linjenettet bør utvikles som en kombinasjon av ganske raske forbindelser mellom de tyngste reisemålene i fylket og regionene for å dekke de lange kollektivreisene, samt lokale tilbud med hyppige stopp og god lokal betjening for de korte reisene. Utfordringen er å finne den riktige balansen mellom de ulike tilbudene, og å integrere disse til et helhetlig nettverk for kollektivreiser.

### Billig å utnytte ledig kapasitet

Det er også viktig å notere at det er ganske lave ekstrakostnader (marginalkostnad) i kollektivtrafikken når en kan klare å utnytte mannskap og materiell som står ubrukt, eller som har ledig plass i kjøretøyene.

Når en setter inn en ledig buss der de tidsavhengige kostnader uansett vil påløpe, står en igjen med km-kostnadene, som i tabell 12 foran er oppgitt til 6,20 kroner pr vognkm i 2005-verdier. Dette er bare ca 1/3 av gjennomsnittlige totalkostnader per rutekilometer i Oppland samme år. Dette understreker igjen betydningen av effektiv utnyttelse av busser og sjåførere, og er en indikasjon på at en hele tiden bør undersøke muligheter til å lage nye ekstratilbud i systemet med mindre krav til trafikkgrunnlag enn det en vanligvis må kreve.

Videre er det en kjensgjerning at det er ganske sjelden at bussenes passasjerkapasitet er fullt utnyttet, og da gjerne bare over korte strekninger i en bestemt reiseretning. Når bussen likevel kjører og det er ledig plass ombord, vil det koste svært lite å ta med ekstra passasjerer, særlig hvis de ikke krever nye stopp underveis. Dette kan i fremtiden kanskje utnyttes til å utvikle mer differensierte og dynamiske taksttilbud, spesielt i distrikter der belegget er lavt og det er en utfordring å holde oppe antallet avganger pr dag.

## Infrastruktur med økende krav til standard

Kravet om rask og uforstyrret fremføring av de kollektive transportmidlene betyr at kjøreveiene og den tilhørende infrastrukturen i form av stoppesteder, knutepunkter og atkomstveier til holdeplasser må tilpasses kollektivtransportens og kollektivtrafikanternes spesielle behov og ønsker. Med økende kvalitetskrav til hele kollektivtrafikksystemet øker også kravene til infrastrukturen ganske sterkt.

Tre ulike typer krav kan fremheves som spesielt krevende å tilfredsstille, sammenliknet med det som har vært normal standard opp til i dag:

- Høyere krav til kjøreveien: Full fremkommelighet og mest mulig effektiv, direkte og komfortabel fremføring av buss og taxi i vegnettet, mest mulig uavhengig av kjørende og parkerte biler.
- Krav om universell utforming av kollektivtrafikksystemet, som krever omfattende investeringer i holdeplasser og knutepunkter med tilhørende atkomster, betydelig tilrettelegging av informasjon og lokal veivisning, samt trafikktekniske løsninger som sikrer at kjøretøyene stopper presist og nøyaktig ved holdeplassene.
- Krav om mer funksjonell komfort for de reisende, som gjør det lettere og mer komfortabelt å reise kollektivt for alle grupper av reisende og som dessuten bidrar til å heve kollektivtrafikksystemets status som en foretrukket reisemåte i et moderne og velstående samfunn.

For å kunne tilfredsstille disse kravene må det komme en betydelig økning av de offentlige budsjettene for investeringer i infrastrukturen for kollektiv transport på vei og bane. Eksempler på hva dette kan innebære av kostnader pr enkelttiltak, er vist i tabell 13. For øvrig omtales investeringsbehovet i Oppland nærmere i kapittel 5.

Tabell 13. Eksempel på kostnader for investeringer i bedre kvalitet og driftsøkonomi. 2005-kroner pr enhet (Fearnley og Killi 2006).

Tiltak	Investering
Opphøyet holdeplass for enklere av-/påstigning	100 000
Laventrebuss	65 000
Omgjøring av busslomme til fortausstopp	150 000
Kollektivprioritering i lyskryss	500 000
Kollektivprioritering ved skilting i vegkryss	10 000
Nedlegge holdeplass	50 000
Omgjøring til anropstyrt holdeplass	50 000

## 4.3 Økonomisk klemme krever nye grep

### Kollektivtransporten er i en økonomisk klemme

Med de mange politiske ønsker som en har i Norge om å få mange flere til å reise kollektivt fremfor å bruke bil, skulle en forvente at økte enhetskostnader i drift av transporttilbudet ville medføre at denne sektoren også ble prioritert over offentlige budsjetter for drift av kollektiv transport. Men dette synes ikke å ha vært tilfelle på det fylkeskommunale nivået, der ansvaret for driften ligger.

De siste årene har fylkeskommunene i Norge fått økte frie inntekter fra Staten. I følge en utredning fra Asplan-Viak (Furu 2009) økte de med 28 prosent fra 2004 til 2008, og da er det korrigert for endringer i fylkeskommunenes oppgaver. I samme periode økte kjøpene av rutebiltjenester med 15 prosent, mens gjennomsnittskostnadene pr vognkilometer økte med 19 prosent. Slik oppstod det et "finansieringsgap" på 4 prosent. Utredningen anslo at gapet vil øke til 10 prosent i 2011, dersom tilbudet opprettholdes som før. Den viser altså at fylkeskommunene generelt har hatt økonomisk handlefrihet til å bruke mer penger på kollektiv transport, men at det er andre oppgaver som har fått høyere prioritet.

Dette bildet fra de siste årene er en fortsettelse av utviklingen i de tyve foregående årene, som TØI tidligere har analysert. Etter innføringen av det nye inntektsystemet uten øremerkede midler fra staten til fylkeskommunene til kjøp av kollektivtransport, fikk en fra 1986 reduserte tilskudd i alle fylker, som ble fulgt opp med kutt av kostnader. Effekten gjorde seg gjeldende gjennom hele 1990-tallet, men avtok i første del av 2000-tallet (Bekken et al. 2006).

Både de generelle utviklingstrekkene for alle fylkene, og de vedtatte planleggings-rammene for kollektivtransporten i Oppland i fylkeskommunens regionale handlingsprogram, tyder altså på at kollektivtransporten ikke kan påregne større økonomiske rammer. Samtidig må det, i følge kapittel 4.2, forventes at enhets-kostnader for produksjon av kollektive transporttjenester vil øke i årene fremover.

I det følgende skal vi drøfte mulige strategiske grep som fylkeskommunen kan ta for å svare på denne ganske akutte problemstillingen. Samtidig må slike grep også ses i forhold til et mer langsiktig perspektiv på de behov og utfordringer som kollektivtransporten står overfor i årene som kommer.

### Demografiske endringer vil øke presset

Med utgangspunkt i tidligere omtalt prognose for befolkningsutviklingen i Opplands ulike kommuner og regioner, kan en se for seg en del viktige endringer i behovet for kollektive transporttjenester i årene fremover.

I de større tettstedsområdene forventes vekst i folketallet, og det satses på fortetting av eksisterende byområder. For eksempel i Lillehammer forventes det 30 – 100 prosent vekst i biltrafikken på veiene i sentrale deler av Lillehammer, dersom dagens trender i reisemiddelfordelingen fortsetter frem til 2025. Dette vil gi problemer med trafikkavvikling på veinettet i byen, og derfor ønsker kommunen og Statens vegvesen å legge til rette for at mer av trafikkveksten kan tas med buss,

gange og sykling. Tilsvarende behov og ønsker har en i Gjøvik og andre tettsteder som planlegges for vekst i folketallet. Men der er kollektivtrafikkens markedsandel i dag enda mindre enn i Lillehammer-regionen og utfordringene tilsvarende større.

I de spredtbygde deler av fylket, også i utkantene av vekstregionene rundt Lillehammer, Gjøvik og på Hadeland, går derimot folketallet ned, og befolkningens gjennomsnittsalder øker. Dette svekker trafikkgrunnlaget for vanlige bussruter, men øker behovet for ulike former for offentlig betalt transport. I distriktene, til dels også på bybussene, er busstilbudet i hovedsak dimensjonert for å avvikle lovpålagt skyss av skoleelever til grunnskolene og videregående skoler.

Som vist i tabell 14, viser SSBs fremskrivning for perioden 2008-2020 at antallet skolebarn forventes å gå ned i alle kommunene i fylket, unntatt Gjøvik, Lillehammer og Øystre Slidre, men med betydelige variasjoner mellom kommunene.

Tabell 14. Prognose for endring i befolkningen totalt og for aldersgruppene i grunnskolealderen og i pensjonsalderen for kommuner og regioner i Oppland 2008 – 2020 (Kilde: SSBs prognose alternativ MMMM).

Kommune	Endring 2008-2020, prosent		
	6-15 år	67+ år	Alle aldre
Jevnaker	-14,8 %	20,8 %	3,1 %
Lunner	-4,1 %	34,3 %	7,7 %
Gran	-3,6 %	15,5 %	4,3 %
<b>Hadeland i alt</b>	<b>-6,2 %</b>	<b>22,2 %</b>	<b>5,1 %</b>
Gjøvik	7,4 %	20,2 %	11,3 %
Østre Toten	-19,7 %	16,3 %	-0,4 %
Vestre Toten	-19,3 %	26,2 %	2,5 %
Søndre Land	-45,5 %	18,0 %	-5,4 %
Nordre Land	-31,0 %	14,6 %	-5,4 %
<b>Gjøvikregionen i alt</b>	<b>-9,3 %</b>	<b>19,7 %</b>	<b>4,6 %</b>
Lillehammer	0,7 %	19,7 %	9,2 %
Øyer	-22,5 %	20,1 %	6,6 %
Gausdal	-20,2 %	13,0 %	0,7 %
<b>Lillehammerregionen i alt</b>	<b>-5,4 %</b>	<b>18,6 %</b>	<b>7,5 %</b>
Sør-Aurdal	-22,9 %	8,9 %	-1,8 %
Etnedal	-32,1 %	2,9 %	-1,7 %
Nord-Aurdal	-8,1 %	26,1 %	2,3 %
Vestre Slidre	-16,7 %	12,5 %	-1,8 %
Øystre Slidre	4,3 %	28,3 %	9,7 %
Vang	-2,6 %	17,7 %	2,2 %
<b>Valdres i alt</b>	<b>-10,2 %</b>	<b>19,2 %</b>	<b>2,2 %</b>
Nord-Fron	-17,1 %	24,3 %	1,2 %
Sør-Fron	-26,8 %	11,9 %	-5,6 %
Ringebu	-17,4 %	12,0 %	-0,1 %
<b>Midt-Gudbrandsdal i alt</b>	<b>-19,3 %</b>	<b>17,3 %</b>	<b>-0,8 %</b>
Dovre	-19,2 %	15,0 %	-7,1 %
Lesja	-9,3 %	12,4 %	2,1 %
Skjåk	-15,9 %	11,4 %	-5,2 %
Lom	-16,1 %	9,1 %	-2,8 %
Vågå	-18,1 %	10,9 %	-1,4 %
Sel	-21,6 %	14,3 %	-1,8 %
<b>Nord-Gudbrandsdal i alt</b>	<b>-19,2 %</b>	<b>12,6 %</b>	<b>-2,7 %</b>



Over 30 prosent reduksjon i antallet elever i grunnskolen kan ventes i Søndre og Nordre Land og Etnedal, mens 15 kommuner forventes å få mellom 10 og 30 prosent nedgang i elevtallene. Denne nedgangen kan medføre nedlegging av skoler, som ofte vil resultere i økt behov for skoleskyss, men kan også tømme noen grender helt for skolebarn, slik at kollektivtilbudet blir nedlagt hvis dagens praksis for utforming av tilbudet i distriktene skal fortsette.

På den annen side kan det forventes en økning i antallet eldre over 67 år i alle kommunene i fylket, også i de kommunene som i følge SSBs prognose vil få nedgang i det samlede innbyggertallet. Forventet økning i antallet eldre over 67 år er på over 20 prosent for 8 av fylkets 26 kommuner. Dette vil trolig gi økt etterspørsel etter transporttjenester for eldre og funksjonshemmede, samt økt behov for syketransporter og andre behandlingsreiser. Dette er transportertjenester som det i dag er vesentlig dyrere å levere enn ordinære kollektivreiser.

Når vi i tillegg vet at det samlede antallet innbyggere i fylket øker noe, er det grunn til å tro at de demografiske endringene vil forsterke dagens betydelige press på kostnader og kvalitet av tilbudet på kollektive og offentlig betalte transportertjenester i årene som kommer.

### **Staten fastlegger mange krav og brukeres rettigheter**

Som et ledd i den alminnelige samfunnsutviklingen, fastlegger Staten jevnlig nye krav som kollektivtransporten må dekke, og som slår ut i økte kostnader.

Noen av disse kravene gjelder kjøretøyenes egenskaper.

Som en følge av den nye loven om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), er det under innføring nye forskrifter til forstads- og ekspressbussene i rute, samt til drosjer som skal benyttes til transport av personer med nedsatt funksjonsevne. Transportbedriftenes landsforening har anslått at kravene vil medføre 4-11 prosent økning i investeringskostnadene og 3-8 prosent økning i driftskostnader, mest for ekspressbussene. På den annen side kan det hevdes at de nye kravene kan gi mer effektiv av- og påstigning og dessuten heves standarden for alle reisende.

Nye krav til passasjersikkerhet i EUs bussdirektiv vil trolig komplisere oppbyggingen av bussene. Videre skjerpes utslippskravene til kjøretøyene trinnvis fra EURO I som ble innført i 1992 til EURO V som gjelder fra 2009, til EURO VI som er planlagt satt i verk i 2014. Som følge av at dette er en forutsigbar og langsiktig prosess, har det vist seg at det meste av disse miljøkravene har latt seg fange opp gjennom den tekniske utviklingen av kjøretøyer, motorer og drivstoff. Kostnadsøkningen har vært begrenset.

Sammenstilling av erfaringer med ulike typer ”miljøbuss” foretatt av TØI (Hagmann 2009) tyder på at innblanding av 5 prosent biodiesel ikke gir endret kostnad og bare liten klimaeffekt. Bussene som kjører på rapsbasert biodiesel, bioetanol, biogass eller flytende naturgass synes å komme ut med noe lavere drivstoffkostnad, men økte driftskostnader for motoren. Her vil miljøgevinsten være større.

Regelverket som styrer de offentlige transportene har også mye å si for kostnadsnivået og omfanget av slike transporter. Ofte vil kravene til kollektivtilbudet fremkomme som en følge av nye mål og hensyn som utvikles i andre samfunnssektorer. Eksempler er betingelser for skoleskyss, ventetider og aksept av eventuelle omstigninger, tilpasninger til delte familier der barna har to bosteder, fritt skolevalg, regler for pasienttransport, krav til brukere av TT-tjenester, begrensninger i antallet reiser eller reiseformål, osv.

I hovedsak er dette rammebetingelser som fastlegges av Staten, der det fylkeskommunale og kommunale handlingsrommet er ganske lite.

Som vi så av oversikten over dagens kollektivtilbud og kostnader foran i kapitlet, er det meste av den økonomiske innsatsen som fylkeskommunen yter innenfor kollektiv og offentlig betalt transport, knyttet til skoleskyss. Deler av kostnadene for grunnskoleskyssen dekkes gjennom refusjon fra kommunene, og andre deler av de offentlig betalte transportene dekkes direkte av helsesektoren (staten) og kommunene.

Uansett er dette transporttjenester som er lovpålagt gjennom sektorlover helt utenom samferdsel. Det meste av kostnadsbildet er preget av innholdet i lover og forskrifter som styrer omfanget, samt hva slags sektorpolitikk som føres. For eksempel vil sentralisering av skoler ofte føre til mer transport. Det samme kan skje dersom en deler opp skoletilbudet i flere spesialiserte linjetilbud, slik at flere elever må reise lenger for å få det tilbudet de ønsker seg og har rett til.

Det kan også stilles spørsmål om statens lovgivning alltid er kostnadseffektiv nok. Regelverket omkring drosjeløyver begrenser fylkeskommunens handlingsfrihet og konkurransen i transportmarkedet. For eksempel burde busselskapene stå fritt i sin anvendelse av transportmateriell både i og utenfor rute. Buss- og taxinæringene burde få bedre muligheter til å konkurrere i de samme markedene, slik at tilbudet kan bli best mulig effektivt tilpasset behovene.

## **Staten bestemmer avgifter og skatteregler**

Staten fastlegger også offentlige avgifter og skatter som påvirker kollektivtransportens kostnader og konkurranseflatene mot bilbruk ganske sterkt. Avgiftene som kollektivtransporten må betale til staten har vært en betydelig usikkerhetsfaktor i de senere år. Dette gjelder både regelverket for merverdiavgift og avgiftene på diesel.

Når det gjelder merverdiavgiften har en måttet innarbeide flere endringer:

- Mars 2004 ble det innført 6 prosent moms på persontransport. Kollektivselskapene fikk samtidig anledning til å trekke fra 24 prosent på innkjøp. Dette fikk betydelig, men varierende, nytte for kollektivtransporten.
- Fra 1.1. 2005 ble satsen økt til 7 prosent
- Fra 1.1. 2006 ble satsen økt til 8 prosent

Dieselavgiftene har også vært under endring:

- 1993 dieselavgift innført for busser, som fikk fylle farget, avgiftsfri diesel

- 1999: Fritaket for avgift ble avskaffet, en delvis kompensasjonsordning ble opprettet via fylkeskommunale budsjetter, og over statsbudsjettet for ekspressbussene.
- 2003: Kompensasjonen for ekspressbusser ble avskaffet da den ble ansett som konkurransevridende av EFTAs overvåkningsorgan ESA.
- 2004: Kompensasjonsordningen ble avskaffet for lokal kollektivtransport
- 2008: Dieselavgift utgjør på landsbasis 400-500 millioner kroner årlig i bussbransjen (TL).

Over tid har også skattebestemmelsene knyttet til transport med bil og kollektivtransport variert en god del. Det er fortsatt slik at de skattemessige insentivene til transportmiddelvalg er til større fordel for bilbruk enn kollektivreiser og sykling.

Sammen med de andre fylkeskommunene bør Oppland arbeide for at staten sørger for bedre og mer langsiktige rammebetingelser for alle disse forholdene, som vil påvirke kollektivtransportens videre utvikling i fylket.

### **Fylkeskommunen kan påvirke en del av rammebetingelsene**

På tross av alle gitte føringer, kan også fylkeskommunen påvirke kostnadsnivået for kollektivtransporten i Oppland. TØI har tidligere studert resultater av anbudsutsetting og fremforhandlede kontrakter i Oppland (og andre fylker og storbyområder i Norge) i perioden 2001-2007. I de mest passasjertunge delene av fylkets kollektivtransport, der anbud har funnet sted, har en oppnådd økt ruteproduksjon for et gitt tilskuddsnivå. Men i de mer spredtbygde delene av fylket, der en har benyttet fremforhandlede kontrakter uten anbudskonkurranse, har ruteproduksjonen holdt seg ganske stabil (Longva et al 2007).

Siden det fortsatt er over 70 prosent av ruteproduksjonen i Oppland som ikke har vært konkurranseutsatt, er det trolig et potensial for effektivisering i deler av systemet, og dette er også planlagt som oppfølging av nytt, internasjonalt regelverk (se nedenfor). Det kan også tenkes at det gjennom ulike former for insentivavtaler vil være mulig å oppnå effektiviseringsgevinster i andre deler av systemet, for eksempel gjennom avtaler med kommuner og andre kjøpere av tjenester, eller med tjenesteleverandører innen informasjon, administrasjon og liknende.

En faktor som i denne forbindelse ofte nevnes av transportnæringen, er anbefalingen om å unngå lokale spesialkrav til kjøretøyer, billettsystemer, informasjon med videre, og heller bruke nasjonale/internasjonale krav slik at operatørene ikke trenger å ”skreddersy” materiellet og løsningene til de enkelte områder eller regioner.

Det er også mulig for fylkeskommunen å justere detaljer i praktiseringen av det statlige regelverket for skoleskyss og andre offentlig betalte transportere. Det ser en av det faktum at praksis varierer en god del mellom ulike fylker og regioner rundt om i landet.

Formålet med tilpasning av krav og rammebetingelser som fylkeskommunen kan påvirke, kan både være kostnadsreduksjon og/eller effektivisering som gir høyere standard for pengene.

## Takster, priser og egenandeler bidrar til finansieringen

Takstpolitikken er et av feltene som fylkeskommunen kan styre, men innenfor generelle statlige rammer og det som markedet finner akseptabelt. Egenbetaling er jo den mest direkte måten å finansiere kollektivtrafikken på, dvs. gjennom billettinntekter fra ordinære reisende og fra kommunene, som betaler billettpris for skolereiser i grunnskolen.

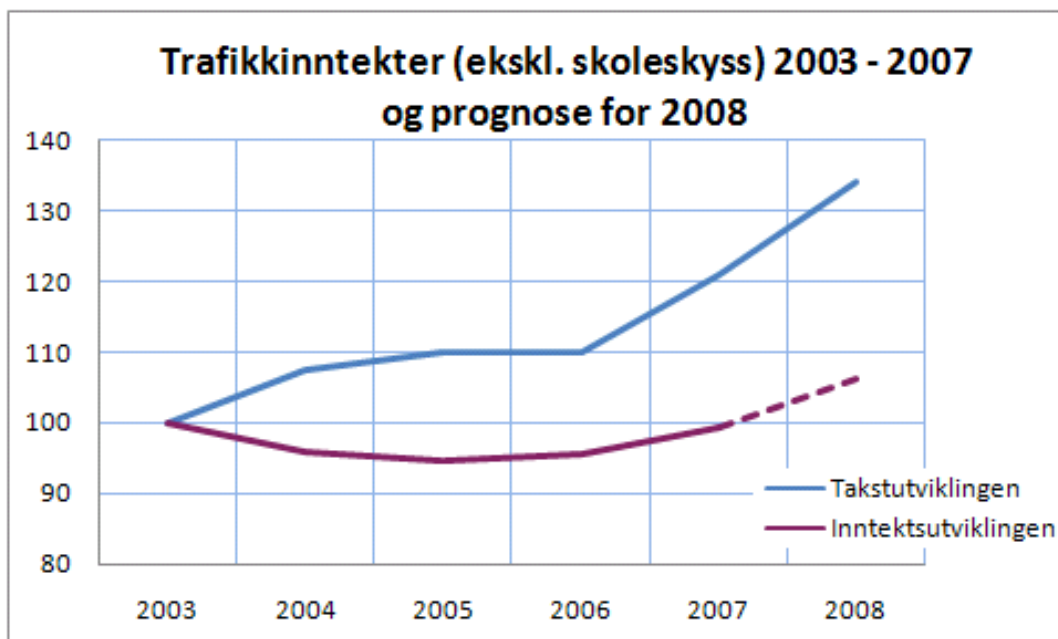
I 2007 var inntekten fra ordinære reisende i Oppland 59,6 millioner kroner. Kommunene betalte 47,5 millioner kroner for skoleskyssen.

Når kollektivtransportens kostnader øker, er det nærliggende å sette opp prisene som brukerne må betale. Men takstøkninger har begrenset effekt på økonomien så lenge det meste av ressursene brukes på transport som er helt eller nesten gratis for brukerne.

Generelt synes prisene for å reise kollektivt i Oppland å ha vært gunstige for brukerne. Men når kostnadene øker og tilskuddene fra fylkeskommunen holdes nede, betyr dette at tilbudets standard ikke kan holde følge med den alminnelige standardøkningen i samfunnet og tilretteleggingen for bilbruk.

Takstøkninger i kollektivtrafikken, og særlig takstøkninger som overstiger veksten i konsumprisindeksen, gir vanligvis lavere inntektsvekst enn den nominelle økningen av billettprisene skulle tilsi. Dette skyldes som regel en kombinasjon av trafikkbortfall og overgang til billettyper med større rabatt. Begge deler har skjedd i Oppland. I alle årene fra 2004 til 2007 var trafikkinntektene fra ordinære passasjerer lavere enn i 2003, til tross for takstøkninger.

*Figur 10. Inntektene fra de ordinære kollektivtrafikanter med bussene i Oppland har ikke økt, selv om takstene har økt (Oppland fylkeskommune).*



1. mai 2008 ble det gjennomført en større takstøkning i Oppland. Dette brakte prisen for å reise med fylkets bussruter i gjennomsnitt 22 prosent over nivået for 2007.

Trafikkinntektene fra ordinære passasjerer økte med 6,9 prosent fra 2007 til 2008. Skoleskysstakstene økte som de øvrige billettprisene. Inntekten fra skoleskysst økte med 20 prosent, slik at samlet inntektsvekst ble på 13,6 mill.kr., dvs. 13 prosent på årsbasis (opplysninger fra Oppland fylkeskommune).

En analyse av hva som skjedde, illustrerer at det ofte er vanskelig å hente inn økte inntekter fra passasjertrafikken gjennom takstøkninger. Antallet reiser på enkeltbillett – som gir høyest inntekt pr reise – gikk sterkt tilbake, mens salg av ungdomskort og periodekort økte. Samtidig vokste antallet skoleelever, slik at inntekten per reise er redusert, men disse reisene er på den annen side ikke utsatt for bortfall ved takstøkninger.

For å sikre en jevn inntektsvekst, bør takstutviklingen trolig ligge nær endringene i konsumprisindeksen. "Takstfrys" gir sjelden eller aldri den trafikkveksten som skal til for å kompensere for en normal kostnadsvekst. Dersom det ikke medfølger varige løft i de offentlige tilskuddene, fører en slik lavtakstpolitikk til at en før eller senere må gå til store takstøkninger eller nedskjæringer av tilbudet. Da kan det gi betydelige negative politiske reaksjoner, og trafikkbortfall og overgang til billigere billettslag kan da gi store utslag på etterspørsel og økonomi.

### **Mer kreativ prising og betaling kan styrke inntektene**

Det anbefales at fylkeskommunen foretar en grundig analyse av takstpolitikken og prisene som kommuner og andre må betale for de transporttjenestene som fylkeskommunen legger til rette for.

På tross av de blandede erfaringene en har med tidligere takstendringer, er det trolig fortsatt muligheter for å øke inntektene fra de reisende, som fylkeskommunen kan utprøve i de nærmeste årene. Rent teoretisk vil det mest effektive være å sette opp prisene for de reisende som ikke kan redusere eller velge bort kollektivreisene sine. Elever som bruker skoleskysst er en slik gruppe, og for grunnskolen er det kommunene som betaler. Også for videregående skoleskysst er det et spørsmål om hvilken pris som kan forsvares politisk.

Folk uten tilgang til bil er en annen gruppe med relativt lav prispfølsomhet, men disse har ofte mulighet til å redusere antallet reiser og løse sine transportoppgaver ved å sitte på med andre i bil. Gruppen med små muligheter til å velge bort kollektivtransporten, er etter hvert blitt en ganske liten del av befolkningen, og den går nedover etter som også eldre kvinner har førerkort og er vant til å kjøre bil.

Takstøkninger er ikke alltid lette å forsvare i opinionen og dermed politisk. På den annen side er det ikke lave kostnader som er hovedårsaken til at folk foretrekker bil fremfor å reise kollektivt, men at kollektivtilbudet er for dårlig. Og skal tilbudet kunne styrkes så mye at det fremstår som et brukbart alternativ for større deler av befolkningen, så må det skaffes mer midler til å finansiere tilbudsforbedringene. Den del av en slik satsing som ikke kan finansieres ved direkte kjøp over offentlige budsjetter, må på en eller annen måte finansieres av brukerne.

Det er altså nødvendig med noen nye løsninger. Og de må kunne selges inn hos det store flertallet av husholdninger og enkeltpersoner som har og bruker bil i dag.

En takstpolitikk for økte inntekter fra brukerne – slik at tilbudet kan styrkes – kan bygge på mye eksisterende kunnskap om markedet for kollektiv transport, jfr. bl.a. Fearnley (2003). Noen prinsipper for løsningene skal bare kort nevnes.

Målrettet takstpolitikk betyr gjerne at rabatter rettes mot prisfølsomme passasjergrupper som det koster forholdsvis lite å betjene. Typiske eksempler er besøks- og fritidsreisende utenom rush. I distriktene kan dette gjerne bidra til at skolebussene utnyttes bedre utenom skoletransportene til å betjene eldre og hjemmearbeidendes reisebehov. I helger og ferier kan det gis rabatter til familier og turister som utnytter ledig kapasitet og styrker grunnlaget for å kunne tilby et stabilt rutetilbud også utenom skole- og arbeidsdager.

Internasjonale erfaringer tilsier at det bør satses mye på radikal forenkling av takst- og billettsystemene. I Tyskland (for eksempel i Freiburg-regionen) er det vanlig at en stor majoritet av brukerne har et periodekort med rett til å ta med andre i husholdningen i helgene. Stadig flere kollektivselskaper rundt om i verden innfører billettsystemer uten kontanter på bussene, men med bruk av elektroniske kort, slik som Innlandskortet som er i bruk i Oppland og Hedmark.

Et mulig neste skritt i utviklingen kan være full overgang til betaling pr internett og mobiltelefon (jfr. pågående samarbeidsprosjekt mellom DnB og Telenor om dette). Da kan en klare seg uten billettmaskiner eller kortlesere på bussene, og det kan gis særskilte rabatter for dem som kjøper reiser på forhånd.

For brukerne vil det være en klar fordel at de slipper alt plunder med betaling eller kortregistrering når de går på og av bussen, og holdeplasstidene kan kuttes ned til et minimum. Kontrollene kan løses ved stikkprøver mot fremvisning av sms-koder på mobiltelefoner. De som ikke kan eller vil benytte mobiltelefon kan tilbys et eget kort som kjøpes i butikker, kiosker etc.

En innvending kan være at dette (foreløpig) ikke vil gi den samme reisestatistikken som de elektroniske billettsystemene med kortlesere på bussen kan gi. Da er det verdt å registrere at tradisjonelle trafikantintervjuer fortsatt kan benyttes som supplement til salgsstatistikken. Årlige kundeintervjuer er den foretrukne løsningen i Zürich-regionen, selv etter at en har introdusert elektronisk billettering. Intervjuene gir nemlig mulighet for en bedre og mer presis kartlegging av reise-mønsteret i kollektivnettet – og egenskaper ved kundene og deres preferanser – enn det et elektronisk billettsystem kan gi. Dessuten har det vist seg at et krav om validering av billetter også ved avstigning, som er en forutsetning for å kartlegge reisemønsteret elektronisk, byr på praktiske utfordringer når avstigende passasjerer har glemt å ”dra kortet” og når det oppstår feil ved avlesningen. Programvareutviklingen, og den praktiske organiseringen, har heller ikke helt svart til forventningene når det gjelder systematisering av statistikk fra de elektroniske billettsystemene.

Vestfold fylkeskommune har de siste årene gjennomført en stor omlegging av sitt takstsystem i retning av en kraftig forenkling og reduksjon av antallet takstsoner i fylket. Erfaringene fra Vestfold bør en kunne bygge videre på også i Oppland. Et forprosjekt om mer kundesvennlige og attraktive takst- og betalingsløsninger er utført på oppdrag for Oppland fylkeskommune av konsulentfirmaet Livework, med råd og innspill fra TØI.

I oppfølgingen av strategiplanen bør takstpolitikken og betalingssystemene være et viktig utviklingsområde for fylkeskommunen. Da bør takstpolitikk og tilbudsutvikling henge sammen. Nye tilbud kan gi grunnlag for særskilt markedsføring og betalingsløsninger, som kanskje bør utprøves i mindre skala før de gjennomføres i hele fylket.

Det vil være ulike effekter på etterspørsel ved økt pris/egenbetaling i ulike deler av markedet, og for en stor del av inntektene fra brukerne må det forhandles om betalingen fra offentlige og eventuelle private kjøpere, først og fremst med kommunene i fylket. Her gjelder det ulike rammebetingelser for:

- Ordinære kollektivreiser; arbeidsreiser og andre
- Skoletransport
- Pasienttransport
- Annen offentlig eller privat (for eksempel reiseliv eller handelssnæring) betalt transport.

Før en går inn i slike forhandlinger, må fylkeskommunen ha god oversikt over kostnadsstrukturen og hva det koster å gi ulike typer tilbud med varierende standard. Analysene i denne rapporten er kun starten på et slikt arbeid.

Ofte vil det være mest å hente i de tyngste markedene, og det er også viktig å ta hensyn til at det tar tid å bygge opp nye markeder. Noen tiltak vil få full effekt først etter 5-7 år, og da trengs det en strategi for å dekke inn etableringskostnadene. En langsiktig og konsistent strategi for utvikling av både tilbud, takster og finansiering er nødvendig for å få suksess. Her er det trolig mye å hente i forhold til det som har vært vanlig praksis i både Oppland og i resten av Norge.

## **Flere utveier og muligheter bør undersøkes**

Gjennomgangen foran viser at svært mye tyder på at de offentlige utgiftene til kollektiv transport vil øke i årene fremover. Selv uten noen som helst økning av standarden i forhold til i dag, vil det koste mer å opprettholde kollektivtilbudet, slik det nå driftes. Dette skyldes mange ulike forhold, hvorav noen er nærmere omtalt foran. Vi kan stikkordsmessig nevne følgende:

- Økte enhetskostnader som følge av blant annet økte lønnskostnader, dyrere energi, bedre materiell og avgifter
- Økte krav fra innkjøpere i forhold til miljø, kvalitet, universell utforming osv.
- Økt bilhold og vekst i eldre og kvinners bilbruk har bidra til å svekke markedet for ordinær kollektivtransport
- Sentralisering av skoler, fritt skolevalg og skolespesialisering har økt behovet for skoleskyss
- Spesialisering og sentralisering av helsetjenester, samt økt bruk av poliklinisk behandling har økt behovet for pasienttransporter
- Ikke så lett å oppnå kostnadsbesparelser gjennom anbud i spredt befolkede områder.

I tillegg har det altså vist seg at verken Oppland eller andre fylkeskommuner har maktet eller villet prioritere å bruke større ressurser på kollektivtransporten.

Politisk er det nå likevel (atter en gang) uttrykt klare intensjoner om at en vil forbedre kollektivtilbudet og øke kollektivtransportens andel av befolkningens reiser. Nasjonalt kommer dette til uttrykk i det nyeste framlegget til Nasjonal transportplan, og i fylkeskommunens regionale handlingsprogram for 2008 sies det samme. Da er det tre ulike muligheter som må vurderes:

1. Gjøre ting på nye måter, som gir mer for pengene
2. Sette opp prisene og la brukerne betale mer, eller
3. Øke offentlige kjøp, fra fylkeskommunen eller andre

Analysene foran viser at utfordringene er så store at fylkeskommunen bør forberede seg på å måtte satse på alle tre muligheter – eller redusere sine mål til et mer realistisk og beskjedent nivå. Denne rapporten er første trinnet i en analyse av mulighetene. Men for å kunne konkludere må det arbeides videre med et mer detaljert og konkret handlingsprogram for de enkelte regioner og ulike typer transporttilbud i fylket.

### **Se kostnader, inntekter og samfunnsmessig nytte i sammenheng**

Flere momenter bør ses på når en i det videre arbeidet skal vurdere kostnader og nytte av tiltak i et handlingsprogram:

*Noen tiltak vil fjerne barrierer mot bruk – en forutsetning for å få økt trafikk:* Det bør vurderes konkret hvilke elementer som først og fremst vil gjøre utslag i form av forenkling for brukerne, hva de aktuelle tiltakene vil koste og hvordan dette kan gi økt nytte for ulike grupper av brukere og for samfunnet. Med økt trafikk kan en bedre utnytte kollektivtransportens stordriftsfordeler.

*Forenklings- og effektiviseringsgevinster som kan gi reduserte kostnader:* Dette kan blant annet være mer effektive driftskonsepter, økt kjørefart, færre linjer, færre stoppesteder, et mer stabilt linjenett og mer kostnadseffektiv informasjon og markedsføring.

*Samordningsgevinster:* Hvor mye kan spares ved å se mer helhetlig på alle offentlige utgifter til transport i de enkelte regioner? Det dreier seg ikke bare om å få flere til å reise sammen i samme kjøretøy; her er det en rekke praktiske begrensninger, særlig i spredtbygde strøk. Det dreier seg like mye om å utnytte felles vognpark, førere, informasjonsressurser, administrasjon og styring som dessuten kan gjøre hele virksomheten mer profesjonell og effektiv som følge av at en har mulighet til å skaffe seg, og holde på, høykompetent personell.

*Små tilleggs-kostnader for mange av tiltakene:* Videre konkretisering av konsepter for driftsopplegg vil kanskje vise at en liten økning i antallet busser i bruk og en noe større kilometerproduksjon ikke nødvendigvis trenger å summere seg opp til et stort beløp. Kan det for eksempel oppnås effektiviseringsgevinster ved økt bruk av små busser? Videre kan det tenkes at en kan oppnå en del ved en begrenset innsats med de viktigste infrastrukturtiltakene (prioritering i flaskehalser, for eksempel).



*Større inntekter fra de reisende:* Med økt kvalitet i tilbudet og mindre barrierer mot bruk, bør det være mulig å hente inn en større del av kostnadene fra brukerne. Det vil da trolig bli behov for en klargjøring av de politiske rammer for takstpolitikken. Disse rammene bør både konkretisere sosiale mål for tilbudet og åpne for kostnadseffektiv prissetting, der en legger opp til størst mulig samfunnsmessig nytte av de tilbudene som gis.

*Verdien av kollektivtrafikkens bidrag til regionenes utvikling:* Konseptene for kollektivtrafikken bør ha som en del av sin målsetting å bidra til regionenes økonomiske og sosiale utvikling. Dette skulle tilsi at de ulike offentlige sektorer og private aktører kan bidra til gjennomføringen, enten direkte ved finansiering av tiltak eller indirekte gjennom egen innsats. Et samarbeid med både reiselivsnæringen og handelsnæringen synes nærliggende. Men det er her snakk om fremtidsmuligheter og velferdsgevinster som vanskelig lar seg tallfeste uten erfaringer med hva som kan oppnås i praksis. Felles eierskap til systemet og tiltakene vil gjøre det lettere å få de gjennomført.

### **Bestiller av transporttjenester bør ha kostnadsansvaret**

I Oppland er trafikantbetalingen lav, under 25 prosent i rutetrafikken og under 10 prosent i annen offentlig betalt transport. Annen offentlig betalt transport utgjør en økende andel av de totale kjøpene. Lav trafikantbetaling innebærer at kostnadsutviklingen i stor grad går direkte på fylkeskommunens budsjett. Dette stiller store krav til fylkeskommunens planlegging og forvaltning av transportoppgavene, og gjør at betydelige deler av kostnadsveksten i sektoren ikke kan hentes inn gjennom takstøkninger for vanlige kollektivtrafikanter.

Kostnadsdrivende beslutninger treffes ofte av andre enn fylkeskommunen. Kommunene kan organisere skoledagene slik at det påvirker kostnadene i betydelig grad. Staten fastsetter kostnadsdrivende, tekniske krav til bussmateriell, som gjenspeiler statlige ambisjoner om universell tilgjengelighet og bedre miljø, men som ikke alltid springer ut av fylkeskommunale prioriteringer.

Fylkeskommunens svar på dette bør være å utvikle organisering og styring slik at den kan kreve at alle offentlige kjøpere av transporttjenester selv må ta ansvaret for hva det koster å levere tjenestene med den standard som de ønsker. Samtidig må organiseringen og driften være slik at alle kjøpere kan være sikre på at de ikke betaler mer for tjenestene enn det som er nødvendig, og at utførelsen skjer med den kvalitet og pålitelighet som de betaler for.

Hovedkonklusjonen fra gjennomgangen av økonomien er at videre utvikling av kollektiv og offentlig betalt transport i Oppland må bygge på et samarbeid mellom alle offentlige transportkjøpere og beslutningstakere, der også de reisende som får bedre tilbud må være med på å betale for kostnadene. Det trengs altså en justert organisering av sektoren som sikrer bedre samsvar mellom det bestiller av tjenestene må betale. En slik ordning vil dessuten sikre at samfunnet ikke har store kostnader for noe som brukerne og befolkningen ellers egentlig ikke er interessert i å betale for.

Det bør utvikles et bredt samarbeid mellom samferdsel og de viktigste offentlige sektorer der transporttjenester utgjør en vesentlig del av forutsetningene for deres drift og måloppnåelse. Skole-, helse- og kommunesektorene generelt bør bli

delaktige i en organisasjon som sammen med samferdsel har brukerne og det alminnelige publikum som målgruppe.

#### **4.4 Mer effektiv skoleskyss tilpasset elevenes og lokalsamfunnets behov**

Skoleskyssen er den klart største delen av kollektivtransporten i Oppland, både målt i antall reiser, tilbudte vognkilometer og bruk av ressurser. Som i andre fylker, inngår bussene som dekker skoleskyssen i Opplands ordinære rutetilbud. I så godt som hele fylket er transport av skoleelever den viktigste dimensjonerende faktoren for vognmateriellet og vognparken.

Spesielt i spredtbygde områder betyr dette at materiellets kapasitet ofte er klart overdimensjonert i forhold til behovet til resten av kollektivtrafikken. Det er derfor avgjørende at denne delen av transporttilbudet i Oppland er effektivt lagt opp og at ressursene som brukes til dette bidrar best mulig til å dekke både skoleelevenes og lokalsamfunnets behov.

#### **Elevene har lovbestemte rettigheter**

Som skoleskyss regnes den daglige transporten mellom hjem og skole til skolens ordinære start- og sluttider. Retten til gratis skoleskyss er bestemt av avstanden mellom skolen og elevens bosted, og er differensiert mellom klassetrinnene:

- 1. klasse: Mer enn to kilometer
- 2. – 10. klasse: Mer enn fire kilometer
- Videregående skole: Mer enn seks kilometer

Elever som har behov for skyss på grunn av funksjonshemming, midlertidig skade eller sykdom, har rett til skyss selv om skoleveien er kortere. I tillegg har elever rett til skyss når skoleveien er særlig farlig eller vanskelig, uten hensyn til veilengden.

Kommunens eller fylkeskommunens avgjørelse knyttet til skyssrett, vil ofte være individuelle vedtak etter forvaltningslovens § 2. I grunnskolen er ansvaret delt mellom kommunene og fylkeskommunen. Fylkeskommunens og kommunens enkeltvedtak om skyss for grunnskoleelever, er omfattet av særregler om statlig klage i opplæringslovens § 15-2 første ledd. Fylkesmennene er klageinstans for fylkeskommunale vedtak etter opplæringsloven.

Skoleskyssen skal organiseres slik at elevene får en akseptabel reisetid. Særlig for seksåringene er det viktig å organisere skyssen slik at reisetiden blir så kort som mulig. Skoleskyssen skal avvikles punktlig, sikkert og oppleves trygt for den enkelte elev.

#### **Delt ansvar og mange regler**

Fylkeskommunen er forpliktet til å organisere og tilrettelegge skoleskyssen i samarbeid med kommunene. Skyssen skal gjennomføres i samsvar med Opplæringsloven (§ 7-1) og tilhørende forskrifter. Loven trekker opp de grove linjene, mens

fylkeskommunen kan utforme mer detaljerte regler. Dersom kommunene og fylkeskommunen ikke blir enige om hvordan skoleskyssen skal organiseres og finansieres, kan departementet / fylkesmannen gi pålegg.

Når fylkeskommunen oppfyller skyssrettighetene for grunnskoleelever, må kommunen dekke de delene av fylkeskommunens utgifter som svarer til vanlig persontakst. Kommunene betaler busstakst uavhengig om det benyttes drosje eller buss for å imøtekomme transportbehovene.

Elever som har særlig farlig eller vanskelig skolevei har rett til gratis skyss uavhengig av avstand mellom bopel og skole. Kommunene er ansvarlig for å fatte vedtak, og dekke kostnadene for dette. For elever som har skyssrett i forhold til avstand mellom bopel og skole, men hvor veien til holdeplass er særlig trafikkfarlig eller vanskelig, har fylkeskommunen ansvaret.

Kommunene bestemmer skolestrukturen og skoletidene, som medfører at kommunene kan gjennomføre endringer i skolesektoren, selv om det vil gi fylkeskommunen økte kostnader til skoleskyss.

Midtskyss er skyss i skoletiden mellom ordinær skolestart og skoleslutt. Enkelte skoler kan ha ulike sluttider for de ulike klassetrinnene. All skyss før den ordinære sluttiden er midtskyss, og kommunene skal bære kostnadene. I den grad det blir ventetid på grunn av manglende midtskysstilbud, skal det organiseres og finansieres av kommunen.

## Rom for ulik praktisering av regelverket

Hovedtrekkene i elevenes rettigheter er altså fastlagt nasjonalt. Likevel er det rom for ulik praktisering av reglene, blant annet på følgende områder:

*Fritt skolevalg kan påvirke skoleskyssen.* Grunnskoleelevene har rett til å gå på den skolen som ligger nærmest, eller den skolen i nærmiljøet som de sokner til. Kommunene kan gi forskrifter om hvilke skoler de ulike områdene i kommunen sokner til. Vurderingene skal ta utgangspunkt i geografien, men skal også ta hensyn til andre forhold; for eksempel om søsken er plassert på samme skole, kapasiteten på skolene, og om skoleveien er farlig. Etter søknad kan eleven tas inn på en annen skole enn den eleven sokner til. Erfaringsmessig setter kommunene vilkår om at foreldrene må dekke eventuell skoleskyss ved skifte av skole. Elever som ut fra pedagogiske, sosiale, eller medisinske grunner går på en annen skole enn nærskolen, får innvilget skoleskyss.

*Trafikkfarlig skolevei:* Om skoleveien er særlig farlig eller vanskelig, skal blant annet vurderes ut fra skoleveiens tilstand, klima, trafikkforhold og forhold knyttet til den enkelte elev. Det skal foretas en konkret vurdering knyttet til den enkelte elev. Elevens alder og modenhet kan være avgjørende for om skolevegen er særlig farlig, og forholdene kan variere mye over året. Det kan derfor være aktuelt med rett til skyss deler av skoleåret. Kriterier for hva som oppfattes som farlig veg kan justeres ut fra individuelle, og til dels tilfeldige, vurderinger.

*Farbar og vinterbrøytet vei:* Skoleveien skal regnes fra dør til dør etter alminnelig farbar veg. Farbar vei betyr ikke nødvendigvis veg tilrettelagt for motorisert ferdsel. Det kan være stier og gutuer. Vinterbrøytet betyr ikke at veien eller stien

er brøytet. Ei gutu eller sti som er i allmenn bruk hele året, som ikke brøytes, men hvor snøen er hardtråkket, forstås som vinterbrøytet.

*Voksenopplæring:* Elever i grunnskoleopplæring spesielt tilrettelagt for voksne er ikke omfattet av skyssrettighetene, jfr. opplæringsloven § 1-1 tredje ledd.

Opplæringsloven § 4A-7 fastsetter at rettighetene likevel gjelder for voksne med rett til opplæring. Rettighetene gjelder alle elever i grunnskolen, uansett alder.

### **Flere forhold leder til økte kostnader**

I de senere årene er det i Oppland registrert en betydelig økning av kostnadene for skoleskyssen. Det er flere årsaker til dette, utover de generelle faktorene som påvirker buss- og drosjetransport i sin alminnelighet:

*Utvidet skoleplikt* med skolestart for 6 åringer. Over 50 prosent av førsteklasingene i Oppland har rett til fri skyss som følge av at avstanden mellom hjem og skole er over 2 kilometer.

*Delt daglig omsorg:* Det er en økning av skyss til begge foreldrene hvor det er delt daglig omsorg. Der hvor foreldrene bor langt fra hverandre, vil skysskostnadene bli høye. Omfanget av skyss til to bopeler er sterkt økende. Flere klagesaker om skyss ved delt omsorg er behandlet av fylkesmennene. Disse sier svært tydelig at skyssretten ikke kan begrenses til kun å gjelde innen bostedskommunen, men gjelder til nabokommune og fylke.

*Utvidet skyssansvar,* som følge av at regelverket for grunnskolen utvikler seg i retning av større fleksibilitet og flere undervisningstimer, spesielt på barnetrinnet med 1. – 4. klasse.

*Endringer i skoledagens lengde og organisering:* Kommunene bestemmer selv hvordan skoledagen skal organiseres. Det har ført til forskjeller mellom kommuner, men også forskjeller fra skole til skole i samme kommune. På barnetrinnet kan enkelte klasser ha fem dagers uke fordelt på noen timer pr dag, mens andre har det samme uketimetallet fordelt på tre dager. Gjennomføringen av kunnskapsløftet i 2006 - 2008 har medført at både grunnskolen og videregående skole tar i bruk nye læreplaner og ny fag- og timefordeling. Disse variasjonene og endringene virker inn på mulighetene til å få rasjonelle og effektive skyssopplegg.

*Alternative arbeidstidsordninger for lærere:* Staten har gitt kommunene og skolene muligheter til å drive forsøk med alternative arbeidstidsordninger, som skal bidra til økt elevkontakt, økt fleksibilitet og bedre ressursutnyttelse, samtidig som lærernes arbeidsvilkår og profesjonelle handlingsrom skal ivaretas. Større fleksibilitet i skolen kan etterspørre en mer fleksibel skoleskyss.

*Sykdom og funksjonshemming:* Funksjonshemmede har rett til skyss uavhengig av avstand mellom hjem og skole. Fylkeskommunen har også ansvar for å organisere midlertidig skyss ved beinbrudd og lignende. Den erfarer at flere barn innvilges skoleskyss av helsemessige årsaker.

*Sterk økning i bruk av drosjer* i skoleskyssen gir økte kostnader for fylkeskommunen, men ikke nødvendigvis for kommunene.

*Krav til sikkerhet i bussene:* Det er krav om setebelter i busser av klasse 2 og 3 registrert etter 01.10.1999. Mye av materiellet som benyttes i skoleskyssen er

eldre busser. Ettermontering av sikkerhetsbelter utgjør ca 50 000 kroner pr buss. Fylkeskommunen planlegger med sikte på at alle skysselever skal ha sitteplass. For å oppnå dette fullt ut, må en styrke tilbudet på enkelte ruter, spesielt i vinterhalvåret, hvor mange uten skyssrett kjører på ordinær billett.

*Trafikkfarlig skolevei:* Undersøkelser viser at svært mange barn uten skyssrett blir kjørt til skolen. Det oppstår trafikkfarlige situasjoner ved skolene rundt skolestart da det er mye blandingstrafikk, og dette kan bidra til at flere barn får krav på skyss. Endringer i de foresattes tilrettelegging av turen til og fra skolen, organisert følging av de yngste elevene, og bedre tilrettelegging med gang- og sykkelstier ved skolene, kan bidra til at flere går eller sykler i stedet for å bruke bil.

## Analyse av skoleskyssen på Hadeland

For noen år siden gjennomførte TØI, på oppdrag for fylkeskommunen, en ganske detaljert analyse av skoleskyssen og det ordinære kollektivtilbudet på Hadeland (Bekken et al. 2005). Rapporten konkluderte med følgende hovedpunkter:

- Det trengs en bedre systematisering av data om elever, passasjerer og ruteproduksjon, som bør legges til rette for planlegging og drift av skoleskyss til gjensidig nytte for de ulike aktørene.
- Rutetilbudet bør utformes med større fleksibilitet fremfor rutekutt. Kutt i kollektivtilbudet utenom skoleskyssen vil gi samfunnsøkonomiske tap og det bør gis rom for større grad av tilpassede vognstørrelser.
- Rutestrukturen bør forenkles og knutepunkter defineres. Det anbefales en inndeling i primærruter og sekundærruter, der de førstnevnte kjører faste traseer og forbinder de sentrale stedene i regionen.
- Rutetabellene er vanskelig tilgjengelige og bør forenkles. Dette vil dessuten gjøre det lettere å informere godt om tilbudet.
- Oppmøtetidspunkt for skolene bør spres bedre. En bedre fordeling av skoleavgangene vil være den mest fornuftige måten å redusere kostnadene på, fordi vognparken da kan utnyttes bedre. Skyssbehovene for alle skolene i en region bør vurderes i fellesskap. For å oppnå slike tilpasninger er det nødvendig med et godt samarbeid mellom alle aktørene.
- Identifisering og fokus på farlig skolevei kan redusere skyssbehovet. Farlige veistreknings bør identifiseres og det bør samarbeides for å utbedre disse uavhengig av hvem som har ansvaret. (Dette bør bli enklere når fylkeskommunen fra 1.1. 2010 overtar ansvaret for riksveiene utenom stamveinettet).
- Fylkeskommunen må finne metoder til bedre samarbeid om optimale løsninger fremfor at hver aktør kun tenker på sin egen økonomi. Samarbeid bør formaliseres gjennom jevnlig møter og ved at gevinstene av samarbeidet deles og ikke tas ut av enkelte aktører. I tillegg til kommunene, skolene og fylkeskommunen bør også transporttøverne delta i samarbeidet.

Fylkeskommunen har igangsatt en ny planprosess for kollektivtransporten på Hadeland, med tanke på anbudsutsetting og nye kontrakter med operatører. Erfaringene fra Hadeland bør etter hvert kunne overføres til andre deler av fylket.

### **Bestillerne bør få kostnadsansvar – fylkeskommunens utøverrolle presiseres**

Det er i dag ingen direkte kobling mellom de reelle skysskostnader og den godtgjørelsen som kommunene betaler for å få gjennomført skoleskyssen. Kommunene skal som nevnt godtgjøre skyssutgiftene med utgangspunkt i de til enhver tid gjeldende busstakster, også om det benyttes drosje. Trolig betaler kommunene i dag en forholdsvis mindre andel av de reelle skysskostnader enn på det tidspunkt reglene for kostnadsberegninger ble fastsatt.

I enkelte tilfeller legges det opp til pedagogiske opplegg som ikke er forenlig med en rasjonell tilrettelegging av skoleskyssen. Det bør undersøkes om det kan utvikles modeller for organisering av skoledagen som både ivaretar de pedagogiske og sosiale hensynene og som muliggjør mer effektiv skoleskyss og bedre bruk av transportressursene i kommuner og lokalsamfunn.

Som et hovedprinsipp bør kostnadsbærer også ha kostnadsansvar for skoleskyssen. Da må den aktør som legger hovedpremissene for skyssen i form av skolestruktur, skoletider og praktisering av regelverket, også ta konsekvensene i form av endringer i kostnader for skoleskyssen. Når kommunene som følge av dette får større økonomisk ansvar for endringer i skoleskyssen, må de også få fordeler av endringer som reduserer kostnadene.

Samtidig bør det legges til rette for et klarere skille mellom bestiller- og utøverrollene. I forhold til grunnskoleskyssen er kommunene bestiller av skoleskyss. Fylkeskommunen har utførerrollen. Det betyr at kommunene fatter vedtak om grunnskoleskyssen. Dette gjelder ordinær skyss, men også skyss ved delt omsorg, funksjonshemming/ sykdom. Fylkeskommunen har både bestiller- og utøverrolle i forhold til transport til videregående skole, også der kan rolledelingen presiseres.

### **Videre utvikling og samarbeid med kommunene**

For å iverksette disse prinsippene, bør det utvikles et tettere samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene, slik TØI også anbefalte i rapporten om skoleskyss på Hadeland. Dette bør omfatte flere forhold:

*Rutiner og samarbeid om skyssplaner:* Det bør utarbeides avtaler mellom partene som styrker kvaliteten og sikrer forutsigbarheten i skoleskyssen. Det er ønskelig å fastsette skyssstilbudet for de enkelte elever så tidlig som mulig. Dette er viktig både i forhold til den øvrige ruteplanleggingen og for å kunne samordne drosje- og rutetransport. Planarbeidet kan forbedres ved at det etableres rutiner for hvilke data og opplysninger som skal benyttes og når de skal foreligge; på et så tidlig tidspunkt som mulig. Ved endringer i skolestruktur og vesentlige endringer i skoletilbud gjennomføres det vurderinger av hvordan skoleskyssen påvirkes i forhold til elevene, fylkeskommunen og kommunene. For å følge opp dette bør følgende tiltak vurderes:

- Årlige, regionale kontaktmøter og dialog gjennom skoleåret om forbedringstiltak og eventuelle endringer i planforutsetningene
- Det utpekes skyssansvarlig person i hver kommune
- Det sikres tilstrekkelig plankapasitet i fylkeskommunen til å bistå kommunene på et tidlig tidspunkt i planleggings- og beslutningsprosessen.
- Gjennomføring av kostnadsansvarsprinsippet kan skje ved at fylkeskommunen tilbyr kommunene et kostnadseffektivt transportopplegg som tilfredsstillende de lovbestemte minimumskravene, og deler den økonomiske gevinsten med kommunene dersom disse oppleggene blir gjennomført. Hvis ikke, må kommunene dekke merkostnadene som følger av den prioritering av andre hensyn som kommunene gjør. Tilsvarende bør gjelde for kommunale tiltak som øker transportkostnadene, for eksempel nedleggelse av utkantskoler.
- Fylkeskommunen og kommunen bør kunne dele innsparinger ved justeringer i opplegget av skoleskyssen, etter en forhåndsbestemt nøkkel. I denne forbindelse bør det utvikles enkle beregningsopplegg for endringer i skolestruktur og undervisningsopplegg. Det kan være utfordrende å konkretisere hvor mye kostnadene er redusert, så en ny praksis må utvikles over tid. Eventuelt kan deler av, eller hele innsparinger, benyttes til å utvide kollektivtilbudet i kommunen, eksempelvis i form av bedre tilbud til andre brukere utenom skoleskyssen.

*Kostnadsanalyse:* I svært mange tilfeller tas det ikke hensyn til utfordringene i skoleskyssen ved gjennomføring av strukturendringer og omlokaliseringer i skolesektoren. For at fylkeskommunene skal være bedre rustet til å se konsekvenser av slike endringer, bør det utarbeides oversikt over hvilket omfang skoleskyssen har, hva den koster, om mulig kostnadsfordelinger og hvilke faktorer som ”driver” kostnadene. Dette vil være basis for å kunne si noe om endringer.

*Skoleskyss til videregående skole:* Det kan vurderes om fylkeskommunen i større grad skal overlate skoleskyss til elevene mot full skyssgodtgjørelse. I de bynære områdene er det et godt utbygd kollektivtilbud. Det kan legges opp til at elever som har et særlig godt tilrettelagt kollektivtilbud, må betale for skyssen i form av et generelt ungdomskort (må godkjennes av departementet). Fylkeskommunen bør vurdere å ”styre” elever til nærmeste skole i henhold til linjevalg; altså ikke helt fritt skolevalg.

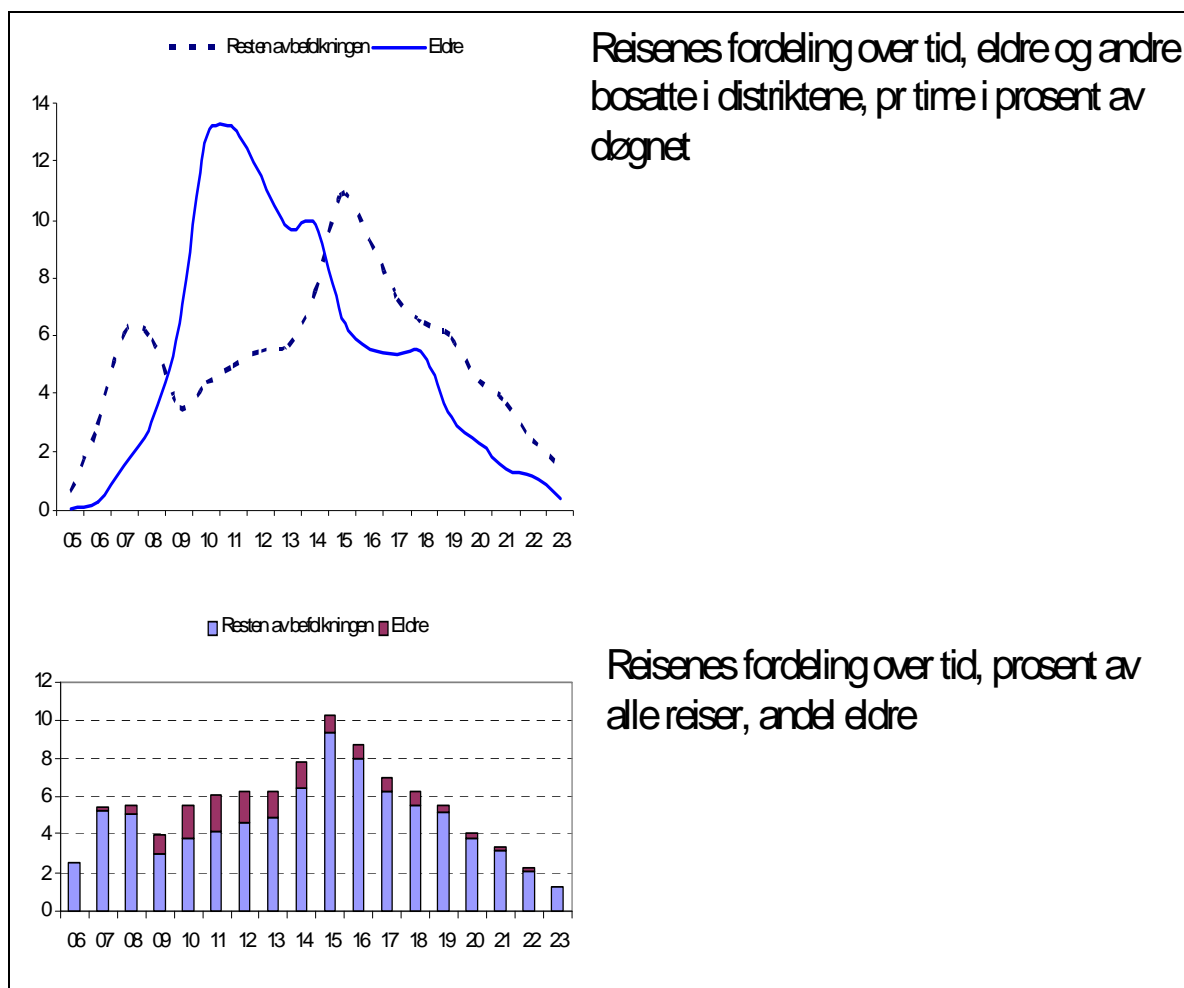
*Andre fellesløsninger* som bør vurderes:

- Det er et mål at elever uten skyssrett kan gå eller sykle til og fra skolen. Dette krever utbygging av gang og sykkelveinettet, som også kan bidra til å redusere behovet for skoleskyss på korte avstander med trafikkfarlig skolevei.
- Opprette ulike transport- og serviceordninger for ungdom mot at kommunene tilpasser skoletilbudet i forhold til skoleskyssen
- Betale kostnader for overføring av elever til andre skoler dersom dette samlet sett blir mer lønnsomt

- Fleksible løsninger bør honoreres

Figur 11 gir en indikasjon på at samarbeid mellom ulike interesser kan være en fruktbar vei å gå når gevinstene av bedre tilpasning av skoletider og skoleskyss skal deles. Den viser hvordan reisetterspørselen fra de eldre (67 + år) fordeler seg over døgnet, sammenliknet med hvordan reisene til resten av befolkningen (13+år) i distriktene fordeler seg over tid.

Bruk av "skolebusser" for å betjene særlig de eldres behov for transport til ærend, butikk, helsesenter, lege og private besøk midt på dagen mens elevene er på skolen, burde kunne utprøves som en praktisk og kostnadseffektiv forbedring av kollektivbetjeningen i distriktene. Men da må altså skoleskyss og andre reisebehov ses i sammenheng, og oppgaven defineres til å gi lokalsamfunnet et bedre kollektivtilbud, ikke bare å tilfredsstille enkeltelevers rett til skoleskyss.



Figur 11. Reisenes fordeling over døgnet. Eldre og andre bosatte i distriktene i Norge (Kilde til data/RVU 2005: Liv Vågane, TØI).



## 4.5 Regler for offentlige kjøp i årene fremover

### Oppland kjøper transport for 360 millioner kroner pr år

Oppland fylkeskommune kjøper i dag transporttjenester fra ruteselskapene for ca 320 millioner kroner pr år. Det er 20 ulike avtaler med 11 transportører, som er framkommet på ulike måter. En har bruttoavtaler (fylkeskommunen har inntektsansvar) etter kjøp i konkurranse (anbud) og tilsvarende avtaler inngått etter forhandlinger. Alle disse avtalene er flerårige. I tillegg er det inngått nettoavtaler (selskapet har inntektsansvar) og disse er i hovedsak av ett års varighet. Alle avtalene er inngått innenfor bestemmelsene i lov og forskrifter om yrkestransport eller etter lov og forskrifter om offentlige anskaffelser.

Rutedriften er den største delen av den transporten fylkeskommunen kjøper, men det er også en omfattende transport som skjer med drosjer, særlig til skoleskyss og TT-kjøring. Alle disse kjøpene er gjennomført med utgangspunkt i lov om offentlige anskaffelser, og i alt vesentlig i samarbeid med Hedmark Trafikk og Sykehus Innlandet. For Oppland fylkeskommunes del har disse transportene et samlet omfang på ca 40 millioner kroner pr år. I hvilken grad fylkeskommunen fortsatt skal samarbeide med andre om disse transportene, er ikke avklart. Men kjøpene vil fortsatt måtte skje med utgangspunkt i lov om offentlige anskaffelser.

### EU-forordning og ny forskrift om kjøp av kollektiv transport

EU har vedtatt ny forordning om kollektivtransport på vei og jernbane. Som følge av dette, vil det i løpet av 2009 bli iverksatt nye forskrifter til yrkestransportloven om kjøp av kollektivtransport. Forordningen gjelder ved inngåelse av kontrakt om offentlig tjenesteytelse (tjenestekonsesjonskontrakt). I anskaffelsesforskriften er dette definert på en måte som samsvarer med begrepet nettokontrakt. Forutsetningen for å komme inn under nevnte definisjon er at operatøren reelt tar på seg den økonomiske risikoen ved å ha ansvaret for driften og billettinntektene.

Forordningen fastsetter at hovedprinsippet for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse skal være konkurranse. Konkurransesprosedyren skal være åpen for alle foretak, rettferdig og ivareta prinsippene om åpenhet og likebehandling. For mindre selskap er det mulig med unntak fra kravet om kjøp etter konkurranse. I Oppland gjelder dette seks mindre lokale ruteselskap. Det er også unntak for ruter uten tilskudd, normalt ekspressrutene.

### Konkurransesprosedyre med sikring av mangfold

Hovedregelen videre fremover vil altså være at kontrakt om forpliktelse til offentlig tjenesteytelse skal skje ved konkurranse. EU-forordningen gir ingen anbefalinger om særskilte prosedyreregler, men Samferdselsdepartementet har opplyst at det vil være et alternativ å benytte framgangsmåtene som følger av lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter. I de anbud fylkeskommunen har benyttet for kjøp av kollektivtransport, er disse bestemmelser lagt til grunn og konkurransene er gjennomført uten vesentlige vansker.

Ny lovgivning legger altså klare premisser for hvordan kollektivtransporten skal anskaffes. Dette innebærer at hovedregelen skal være kjøp etter konkurranse og i Oppland er det foreslått at prosedyren for kjøpene skal gjennomføres i samsvar med lov om offentlige anskaffelser. Det er dessuten foreslått at kontrakter som inngås etter forutgående konkurranse, som hovedregel skal være bruttoavtaler hvor kjøper (fylkeskommunen) skal ha inntektsansvaret.

For å opprettholde et mangfold blant ruteselskapene, er det også foreslått at en utnytter handlingsrommet som loven gir med hensyn til unntak, slik at de små selskapene ikke utsettes for konkurranse og avtalene inngås gjennom direkte kjøp/forhandlinger.

### **Etappevis gjennomføring i Oppland**

EU-forordningen trer i kraft 3. desember 2009, og det er en overgangstid på 10 år for at forordningens regler og bestemmelser skal gjelde i berørte land. I denne overgangsperioden forutsettes det at det skjer en gradvis innføring av regelverket, først og fremst for å unngå alvorlige strukturproblemer, særlig med transportkapasiteten.

I Oppland er det naturlig å legge geografien – sammen med utløp av gjeldende avtaler/konjesjoner - til grunn for når kjøp etter konkurranse skal gjennomføres. Det første anbudet som skal ut i 2009, gjelder Hadelandsområdet med tilgrensende områder og Landekspresen. For de øvrige regionene har en følgende tidsplan:

2010: Nord-Gudbrandsdal

2011: Valdres

2012: Gjøvik – Land – Toten

2013: Lillehammerregionen

## 5 Om infrastrukturen for kollektivtransport

### 5.1 Bedre tilrettelegging for buss og taxi

For å oppnå gode resultater for det samlede kollektivsystemet, er det svært viktig at infrastrukturen holder god, gjerne høy, standard i forhold til kollektivtransportens behov.

I denne sammenhengen består kollektivtransportens infrastruktur først og fremst av det offentlige veinettet, som både er kjørevei for buss og taxi og atkomstvei for gående, syklende og kjørende til og fra holdeplasser, og selve holdeplassene med tilhørende utstyr. Den omfatter også terminaler og skystasjoner, samt nødvendige baser for vognmateriell og førere. Infrastrukturen knyttet til jernbanetilbudet omtales i neste underkapittel.

#### **Infrastrukturen har stor betydning for kollektivsystemets attraktivitet og økonomi**

Kollektivtransportens infrastruktur har stor betydning for flere forhold som i stor grad bestemmer kollektivtilbudets attraktivitet og driftskostnader:

*Kjøreveiens egenskaper* bestemmer mye av mulighetene for rasjonell og effektiv drift, gjennom hastighetsstandard og fartsgrenser, fremkommelighet og kvalitet av vedlikeholdet, samt muligheter for å etablere direkte linjer mellom de viktigste reisemålene i ulike transportkorridorer. Disse forholdene påvirker også reisetid og punktlighet og dermed kollektivsystemets konkurransedyktighet, etterspørsel og størrelsen på billettinntektene.

*Holdeplassene og deres utstyr* er med på å bestemme tilgjengeligheten til de kollektive transportmidlene (sammen med egenskaper ved kjøretøyene), de reisendes komfort og systemets status. Lokalisering og utforming av holdeplasser påvirker både hvor godt systemet betjener kundenes behov og effektiviteten av driften gjennom tiden som går med til å stoppe og sette av og ta opp passasjerer.

*Atkomstveiene* for gående, syklist og kjørende i bil til og fra holdeplasser og knutepunkter er en viktig del av sammenhengende kollektivreiser fra dør til dør. Både sikkerhet, kort avstand til/fra reisemål, kvalitet, og mest mulig direkte linjeføring, kan være avgjørende for bruken av kollektivtilbudet. For de som sykler eller kjører er det viktig med gode muligheter for trygg parkering nær holdeplass, samt trygg plass for henting og bringing med bil eller taxi.

*Knutepunkters og skystasjoners* lokalisering, kvalitet, dimensjonering og servicenivå påvirker sterkt mulighetene for å lage sammenhengende kollektivnett for ”sømløse” reiser med flere linjer og driftsarter. Både knutepunkter og

holdeplasser bør utformes slik at de bidrar til å heve systemets funksjonalitet for alle brukere, og styrke kollektivtrafikkens status som en reisemåte som samfunnet vil at flere skal benytte.

*Basene for busser og sjåførere* er også viktige for kollektivsystemets effektivitet, ikke minst lokalisering slik at en får minst mulig kjøring til og fra basene utenom selve rutedriften. Normalt er stasjonsstedene for busser, verksteder, administrasjon, etc. operatørselskapenes ansvar. For å sikre god konkurranse mellom operatører, kan det i en del tilfeller være hensiktsmessig for fylkeskommunen å stå for sentralt beliggende reguleringsområder i de ulike regioner, som det ofte ikke er hensiktsmessig å legge til skyss-stasjoner og knutepunkter. Disse stilles så til disposisjon for utøvere som får kontrakt på kjøringen.

Så lenge en benytter det allmenne, offentlige veinettet, er kostnadene for infrastrukturen en liten del av de totale kostnadene for kollektivtilbudet. Likevel kan dårlig tilpasset infrastruktur medføre store tap i form av økte driftskostnader og redusert trafikk og billettinntekter. Hovedutfordringen er tilpasning av veisystemet til kollektivtrafikkens behov, som ofte krever andre detaljløsninger enn det som i dag finnes og praktiseres, selv ved nyanlegg.

### **Mangelfull framkommelighet**

De mest effektive og attraktive ruteoppleggene stiller store krav til at bussene holder god fart og de fastlagte rutetider. Problemer med dårlig framkommelighet i kollektivsystemet er størst i Lillehammer og Gjøvik, og de vil trolig øke i årene fremover. Problemene skyldes:

- Økende biltrafikk og mangelfull prioritering av kollektivtrafikken i veier, gatenett og regulerte kryss (med signaler eller rundkjøringer)
- Fysiske hindringer, som for eksempel parkerte biler og fartsdempende tiltak
- Mangelfullt vedlikehold, særlig om vinteren

### **Krav om universell utforming**

Universell utforming av infrastruktur og transportmateriell vil bidra til at flere kan benytte kollektive transportløsninger uten behov for spesielle løsninger. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, som gjelder fra 1. januar 2009, legger et klart ansvar på myndighetene til å bedre tilgjengeligheten i kollektivsystemet. Det statlige tilgjengelighetsprogrammet BRA<sup>5</sup>, som ble opprettet i 2006, fokuserer på universell utforming som prinsipp for hele reisekjeden fra reisens start til den avsluttes, og det fokuseres på tre hovedområder:

- Bedre transportinfrastruktur, som omfatter tilrettelegging av terminaler, omstignings- og knutepunkter gjennom universell utforming
- Tilrettelegging av transportmateriell

---

<sup>5</sup> BRA = Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring. Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009 ble utgitt av Samferdselsdepartementet 5. april 2006.

- Aktiv logistikkforbedring med fokus på hele reisekjeden innenfor offentlig kollektivtransport, inklusiv billettering, informasjon, etc.

### **For lav standard på holdeplasser og knutepunkter**

I fylkeskommunens rutedatabase er det registrert ca 3500 holdeplasser som benyttes i den daglige transporten. Standarden som er registret er generelt lav, og det vil koste ca 350 mill kroner å oppruste disse etter gjeldende krav.

Siden 1990 har det vært en satsing på knutepunktsutvikling. Dette har gitt en generelt høy standard på skystasjonene. Fra 2006 har holdeplasser i byområdene stått i fokus gjennom bruk av BRA-midler og KID-midler<sup>6</sup>.

Holdeplassene utenom skystasjonene har imidlertid tildels svært mangelfull standard. Dette går på alt fra lokalisering, trafikksikker adkomst, utforming både for buss (og sjåfør) og reisende, mangel på fasiliteter som venteeareal, lehus, belysning, informasjon osv.

Fylkeskommunens mål for planperioden bør være å utforme alle holdeplasser og skystasjoner ut fra kravet til universell utforming. Videre tas det sikte på å sette opp lehus på holdeplasser som har minst 10 påstigende passasjerer pr dag. Det må også sørges for et effektivt vedlikehold (sommer som vinter) av holdeplasser og lehus, slik at det holdes høy visuell og bruksmessig standard for de reisende.

### **Fylkeskommunen er avhengig av samarbeid om utvikling av infrastrukturen**

Det er i dag klare ansvarsforhold for planlegging, finansiering og drift av infrastrukturen, men fylkeskommunens ansvar og myndighet er begrenset. Fylkeskommunen får imidlertid ansvar for det regionale veinettet fra 2010. I forbindelse med denne ansvarsoverføringen fra Statens vegvesen bør det avsettes årlige rammer til kollektivtransportens infrastruktur og utarbeides planer som sikrer at infrastrukturen mer effektivt enn før bidrar til å oppnå kollektivtransportens mål. Infrastrukturen foreslås utbygget ut fra følgende hovedoppgaver:

1. Holdeplassutvikling med vekt på universell utforming
2. Infrastrukturen i byområdene Gjøvik og Lillehammer
3. Infrastrukturen rundt byområdene
4. Infrastrukturen på langrutestrekningene
5. Infrastrukturen knyttet til videregående skoler
6. Infrastrukturen i øvrige områder
7. Utbygging av skystasjonen på Gjøvik
8. Vurdere eie/leie av reguleringsterminaler i byområdene og regionsentrene

---

<sup>6</sup> KID = Kollektivtransport i distriktene, Samferdselsdepartementets forsøksordning for 2007-2009.

Selv om regionreformen fører til at fylket vil overta ansvar for mye av riksveiene, vil fortsatt en stor del av infrastrukturen være et kommunalt (kommunale veier) eller statlig ansvar (stamveier). Oppland fylkeskommune bør derfor utvikle videre et tett samarbeid med kommunene og Statens vegvesen om å forbedre infrastrukturen for buss- og drosjetrafikken i fylket. Videre bør fylkeskommunen fortsette samarbeidet med kommuner, transportutøvere, reiselivsaktører og andre om å utvikle og drifte knutepunkter og skystasjoner i det omfang som er nødvendig for å skape et attraktivt og sammenhengende reisenettverk med kundeorientert service i hele fylket, samt for kollektivreiser til/fra andre reisemål utenfor fylket.

Finansielle kilder for gjennomføring av infrastrukturtiltak er i dag:

- Fylkeskommunen; rammer til vegformål og årlige rammer til kollektiv transport
- Samferdselsdepartementet; kollektivmidler
- Statens vegvesen; riksvegmidler
- Jernbaneverket; utbyggingsmidler
- Kommunenes ordinære rammer

Samarbeidspartnerne bør inviteres til et viktig arbeid med felles målavklaring, definisjon av behov for tiltak på tvers av aktørenes ansvarsområder, og en enighet om felles utnyttelse av de tilgjengelige ressurser til planlegging og gjennomføring av tiltak.

For fylket generelt må det være et mål å tilrettelegge og høyne standarden på holdeplasser langs hovedveinettet. Her er antall reisende størst, og dermed også antall busspasseringer. En prioritering av dette vil også være i samsvar med standardheving av det nasjonale ekspressbussnettet. Til ekspressbussplanen for Statens vegvesen Region øst er det foretatt en standardinndeling av knutepunkt og holdeplasser i tre kategorier, og fylkeskommunen har gitt innspill om viktige holdeplasser, som har både en lokal, regional og nasjonal betydning for kollektivtransporten.

For å kunne gjennomføre tiltakene er det avgjørende at alle aktører deltar aktivt og i fellesskap bidrar til fullfinansieringen. Likevel er finansiering av infrastruktur for kollektivtrafikk i dag en flaskehals. Derfor bør en undersøke mulighetene for å få styrket finansiering av infrastrukturtiltakene, med prioritet til de tiltakene som gir størst reduksjon av driftskostnader og økt tilgjengelighet, attraktivitet og komfort for flest mulig av de reisende.

## 5.2 Modernisering av jernbanen

Dette delkapitlet bygger på grunnlagsmateriale fra Oppland fylkeskommune med anbefalinger om hvordan jernbanen bør styrkes. Et bedre jernbanetilbud mellom Oslo og Lillehammer, og mellom Oslo og Gjøvik, anses viktig for å styrke utviklingen av Mjøsregionen. Raskere framføring, stive rutetider og flere avganger vil medføre at flere personer velger tog framfor bil.

### Gjøvikbanen – trafikkvekst på tross av svakt vedlikehold

Etter at NSB Gjøvikbanen AS tok over driften, er persontrafikktilbudet forbedret og trafikken har økt med 3 – 4 prosent i året. Kjøretidene er i dag ca 2 timer fra Oslo S til Gjøvik og ca 1:20 til Jaren.

8 200 passasjerer bruker banen hver hverdag (2008). Banens markedsandel blant motoriserte reiser til/fra Oslo i banens influensområde er ca 25 prosent og opp mot 50 prosent på arbeidsreiser mellom Hadeland og Oslo.

Godstrafikken på jernbanen mellom Oslo og Bergen er sterkt økende, og benytter Gjøvikbanen mellom Oslo og Roa.

Vedlikeholdet av banen har vært svakt i mange år. NSB Gjøvikbanen AS har sagt at selskapet etter hvert ikke kan oppfylle sine leverings- og kvalitetsforpliktelser hvis dette fortsetter. Det har heller ikke vært foretatt investeringer på banen på mange år.

### Nytt løft for Gjøvikbanen?

For å få flere passasjerer og økt markedsandel må tilbudet forbedres. På kort sikt synes det realistisk å ha tog hver time Oslo – Jaren med kjøretider på 1:10 og i tillegg tog til Gjøvik hver annen time med kjøretid 1:45 (som i 1995). Tilbudet Oslo – Hakadal (eller Nittedal) bør styrkes i rushtidene, og alle togene bør gå på samme minuttall gjennom hele driftsdøgnet. Togtilbudet blir da mer attraktivt for mange, og en får et grunnlag for økt vekst i kommunene langs banen.

Videre bør kapasiteten på strekningen Oslo – Roa kunne bygges ut slik at godstogene mellom Oslo og Bergen kan ta minst dobbelt så mye gods som i dag. Dette vil i så fall avlaste veiene og miljøet for 50 000 lange trailerturer i året og ha stor betydning både på Øst- og Vestlandet.

På lengre sikt bør det være et mål å komme ned i kjøretider på 1:30 til Gjøvik og 0:50 til Jaren. På denne måten krympes hele området Gjøvik/ Toten – Hadeland – Oslo slik at det blir mye lettere å bo ett sted og arbeide et annet sted. Hadeland blir et godt område for dagpendling til Oslo. Fritidsreisene med bane vil øke. En slik tilbudsbedring vil ha vesentlig betydning for samfunnsutviklingen i Hadelandsregionen.

For å kunne kjøre persontogene fortere og kjøre flere og lengre godstog, er det nødvendig at banen løftes til ”baneprioritet 2” – på linje med andre banestekninger på Østlandet. Det er i dag et stort etterslep i vedlikeholdet, som gir langsommere kjøring enn banen er bygget for. Skinner må skiftes og sporet justeres. Vedlikeholdstilstanden på hele banen må heves, slik at togene kan kjøre

raskere. Dette er anslått å kreve i størrelsesorden 100 millioner kroner i sum til økt vedlikehold over 3-4 år.

For å kunne kjøre persontogene fortere, og på faste minuttall, trengs det flere og lengre kryssingsspor. Dette er også nødvendig for å få godstogene fram. CargoNet og Jernbaneverket legger opp til å kjøre 600 m lange godstog mot bare 3–400 m lange tog i dag. Ringeriksbanen vil ikke løse utfordringene med godstrafikk til og fra Bergen. Kapasitetsproblemer i Oslotunnelen gjør at denne trafikken vil fortsette å gå over Roa. Dessuten kan tømmertrafikken på banen bli gjenopptatt. I tillegg har Gjøvik/Toten-regionen Innlandets sterkeste industribase med nesten 7 000 ansatte. Det bør legges til rette for at godstrafikk herfra i framtida kan skje på bane.

I dag er det bare en stasjon på Gjøvikbanen der to lange tog kan krysse. Det er derfor behov for følgende tiltak:

- Bygge to nye kryssingsstasjoner; på Jensrud mellom Hakadal og Stryken og en på strekningen Kjelsås – Sandermosen – Movatn.
- Bygge lengre spor, ”samtidig innkjøring” og bedre plattformer på fire kryssingsstasjoner; Kjelsås, Nittedal, Harestua og Roa.

Dette forutsetter ca 400 millioner kroner til investeringer.

Ved siden av dette trengs det 150 millioner kroner til strømforsyningen nord for Roa, og 250 millioner kroner til fjernstyring og automatisk stopp og hastighetsovervåking nord for Roa. Fjernstyringen vil frigjøre personalressurser i Jernbaneverket som vil betale for mye av investeringen. Dette vil bedre både kapasitet, regularitet og sikkerhet på banens nordre del.

Den foreslåtte økningen i persontogkjøringen oppnås med en moderat økning av driftskostnadene. Kostnadsøkningen vil sannsynligvis til en stor del bli oppveid ved at NSB Gjøvikbanen AS vil få økte inntekter når trafikken øker.

### **Dovrebanen; manglende kapasitet**

Dovrebanen omfatter i denne sammenheng Hovedbanen fra Oslo S til Trondheim. I tillegg inngår Gardermobanen som går parallelt med Hovedbanen fra Etterstad via Lillestrøm til Oslo Lufthavn (OSL) og videre til Eidsvoll.

Dovrebanen trafikkeres både med person- og godstog. For persontrafikken spiller banen en viktig rolle i nærtrafikken inn mot Oslo og i regiontrafikken mot Lillehammer. Mellom Oslo og Lillehammer var det ca 1 million reiser i 2005 (tellepunkt Hamar). Mellom Oslo og Trondheim var det ca 400.000 reiser i 2005 (tellepunkt Hjerkin).

I forhold til godstrafikk har Dovrebanen en betydelig rolle med tog til Åndalsnes og Trondheim. Godstrafikken domineres av containertog. I tillegg kjøres det systemtog (tømmer og flis) og noe spesialtransporter. Det har de siste årene vært en økende etterspørsel etter containertogene og en kraftig vekst i antall containere og seminhengere som transporteres på banen. Jernbanens markedsandel for gods mellom Oslo og Trondheim er ca 40 %.

Mellom Oslo og Hamar er reisetidene med tog kortere enn med bil og ekspressbuss, mens reisetidene med tog på strekningen Oslo-Lillehammer omtrent



tilsvarer bilens kjøretid utenom rush. I forhold til buss er toget betydelig raskere til Lillehammer.

Dagens bane er i hovedsak enkeltsporet med kryssingsspor, men det er fire spor fra Oslo til Lillestrøm og tre spor videre til Eidsvoll. Hastighetsstandarden er variabel, ca 40 % av banen har hastighetsstandard over 100 km/t mens bare Gardermobanen har hastighet over 160 km/t. Mellom Eidsvoll og Lillehammer er det betydelige kapasitetsproblemer; strekningen er delvis overbelastet. Dette medfører forlengede reisetider og stor sårbarhet for drift og punktlighet.

### **Dovrebanen må utvikles for å kunne konkurrere med veitransporten**

Et utgangspunkt for utvikling av Dovrebanen fram mot 2040, bør kunne være at banen fortsatt skal utgjøre en grunnstamme i kollektivtrafikktilbudet for regionene nord for Oslo. Da er det viktig at banen får et togtilbud som gjør den i stand til å fylle denne rollen.

Forventede reisetidsreduksjoner for personbil og ekspressbuss som følge av den pågående utbyggingen av E6, gjør at togenes kjøretider må reduseres kraftig for at jernbanen fortsatt skal være konkurransedyktig. Økt frekvens i forhold til dagens tilbud, tilstrekkelig setekapasitet og komfort, god tilgjengelighet til stasjonene og konkurransedyktige priser vil også være viktig.

For at langdistansetrafikken på Dovrebanen skal ha en sikker framtid bør reisetidene Oslo - Trondheim reduseres med minst en time, helst mer, i forhold til i dag. Dette vil også ha effekt for strekningen Dombås – Lillehammer - Oslo. Dette vil bidra til å opprettholde reisetidsforpranget i forhold til bil og buss.

Også konkurransen med lastebil vil bli ytterligere skjerpet i årene framover etter hvert som stamvegnettet bygges ut, særlig der det bygges ut til fire-felts motorveg. Økonomisk vekst og handel vil etter alt å dømme bidra til fortsatt sterk vekst i godstransporten langs de tunge transportkorridorene innenlands i Norge. For å ivareta den sannsynlige etterspørselsveksten og bidra til avlastning av vegnettet, bør kapasiteten i godstransporten med jernbane økes vesentlig. I utviklingen av Dovrebanen er det mulig å legge opp til at banen skal kunne avvikle en tredobling av dagens godsvolum på jernbane mellom Oslo og Trondheim.

Et utgangspunkt for utvikling av Dovrebanen fram mot 2040, kan være at banen skal utvikles videre til en betydelig godsbane mellom Oslo, Nord-Vestlandet, Trondheim (og Bodø) og eventuelt underveis der det er markedsmessig grunnlag for det. For persontrafikken bør det først og fremst legges opp til å utvikle mellomdistansetrafikken fra Oslo mot Lillehammer. For at toget skal opprettholde eller øke sin konkurransekraft mot vegtrafikken samtidig som veinettet bygges ut, er det i årene framover nødvendig å foreta en betydelig oppgradering av banen, særlig fra Eidsvoll mot Lillehammer.

Følgende mål bør kunne settes for utvikling av banen fram mot 2040 (hurtigere realisering er ønskelig):

- Kjøretiden Oslo - Lillehammer bør reduseres fra dagens 2:15 til 1:30, og kjøretiden Oslo - Trondheim bør reduseres fra dagens 6:30 til 5:30.

- Det bør kunne tilbys halvtimesfrekvens i stive ruter mellom Oslo og Hamar i første omgang og deretter videre til Lillehammer.
- Banen bør kunne avvikle en tredobling av dagens godsvolum mellom Oslo og Trondheim.

For å kunne oppnå disse målene for utvikling av Dovrebanen, må det bygges dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar i første omgang. På lengre sikt bør dette forlenges til Lillehammer. På strekningen fra Lillehammer til Trondheim bør banen utvikles som enkeltsporet strekning med kryssingsspor. Mellom Trondheim og Støren og mellom Lillestrøm og Jessheim (på dagens Hovedbane) bør det vurderes om det er grunnlag og behov for kapasitetsøkende tiltak, eventuelt dobbeltsporparseller. I grove trekk er det anbefalt følgende prioritering av disse tiltakene:

1. Oppgradering og forlengelse av en del kryssingsspor mellom Eidsvoll og Hamar og mellom Lillehammer og Trondheim. I tillegg bygges to dobbeltsporparseller mellom Eidsvoll og Hamar innenfor framtidig dobbeltsportrasé.
2. Bygging av dobbeltsporparseller på gjenstående deler av strekningen Eidsvoll - Hamar
3. Utbygging av dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer
4. Eventuelle kapasitetsøkende tiltak mellom Trondheim og Støren og på dagens Hovedbane mellom Lillestrøm og Jessheim

Med de anbefalte tiltakene oppnås målsettingene ovenfor om kjøretider, frekvens og kapasitet, herunder en reisetid Oslo - Lillehammer på under 1:30. Med direkte tog kan det kjøres Oslo - Lillehammer på ca 1:15. I tillegg oppnås bedre pålitelighet, fleksibilitet og robusthet i togframføringen. Dobbeltspor og flere og lengre kryssingsspor gir i tillegg større mulighet for å tilby rutetider i samsvar med etterspørselen i markedet.

## 6 Status og utfordringer i ulike deler av Oppland

### 6.1 Grunnlag for videre planlegging og handlingsprogram

I dette kapitlet har vi sammenstilt noen fakta om de enkelte regionene i Oppland og nøkkeltall for kollektivtransporten med buss og taxi i hver av disse regionene. Formålet med dette er å legge fram et felles plangrunnlag for samtlige regioner som også er konsistent med de data om fylket og kollektivtransporten som vi har presentert i tidligere kapitler i rapporten.

Videre konkretisering av strategiplanen til et handlingsprogram bør skje på regionalt nivå, da både status, utfordringer og mulige tiltak er ulike i de forskjellige deler av fylket. Videre er det anbefalt utvikling av et mye tettere samarbeid med kommunene og Statens vegvesen om den videre utviklingen av tilbud og løsninger, og da er de seks planleggingsregionene både naturlige og hensiktsmessige geografiske og organisatoriske enheter.

I det kommende planarbeidet vil det trolig være nyttig å ta utgangspunkt i disse korte regionale oversiktene, og bruke dette som starten på en regional statusoversikt og problembeskrivelse, samt videre arbeid med konkretisering av tiltak til et handlingsprogram som følger opp den overordnede strategien som fylkeskommunen vedtar.

## 6.2 Hadeland

### Befolkning

Hadeland består av kommunene Jevnaker , Lunner og Gran med til sammen ca 28 000 innbyggere; tabell 15. 54 prosent av innbyggerne bor i seks små tettsteder med til sammen over 15 000 innbyggere. De største tettstedene er Brandbu/Jaren og Jevnaker som begge nærmer seg 4 500 innbyggere. Nesten 13 000 bor i spredtbygde områder, de fleste i ganske korte avstander fra kommunesentrene.

Tabell 15. Antall innbyggere i regionen Hadeland pr. 01.01.08, etter tettsted og spredtbygde områder ( SSB 2008).

<b>Bosted</b>	<b>2008</b>	<b>Andel (%)</b>
<b>Tettsted</b>		
Brandbu/Jaren	4 423	15,8
Jevnaker	4 275	15,2
Harestua	1 880	6,7
Roa/Lunner	1 576	5,6
Grua	1 522	5,4
Gran/Ringstad	1 467	5,2
<b>Totalt</b>	<b>15 143</b>	<b>54,0</b>
<b>Spredtbygde etter kommune</b>		
Gran	7 299	26,0
Lunner	3 620	12,9
Jevnaker	1 981	7,1
<b>Totalt</b>	<b>12 900</b>	<b>46,0</b>
<b>Regionen i alt</b>	<b>28 043</b>	<b>100,0</b>

### Arbeidsreiser

SSBs pendlingsdata, tabell 16, viser at de fleste yrkesaktive bosatt i Hadelandsregionen, 59 prosent, har sin arbeidsplass i regionen. Det er bare 3 prosent som pendler til andre regioner i Oppland, i hovedsak bosatte i Gran kommune som pendler til Gjøvikregionen.

37 prosent av arbeidsreisene er reiser til arbeidssteder utenfor fylket. Av disse er nesten halvparten, 48 prosent, av reisene til Oslo. De fleste som pendler til Oslo er bosatt i Lunner kommune. I tillegg er det ganske mange arbeidsreiser som går til Buskerud; først og fremst personer bosatt i Jevnaker kommune. Det er også en god del som pendler til Akershus, og de fleste av disse er reiser fra Lunner kommune.

Pendlerne til Hadeland fra øvrige regioner i Oppland er i hovedsak bosatt i Gjøvikregionen (368 personer). I tillegg er det 1048 personer fra resten av landet som arbeider i Hadelandsregionen. Av disse bor 57 prosent i Buskerud og øvrige fylker i sørvest, 21 prosent i Akershus/Østfold og 18 prosent bor i Oslo (SSB 2008).

Tabell 16. Arbeidsreiser fra kommunene i Hadelandsregionen i 2007 (SSB, Statistikkbanken 2008).

Arbeidssted	Bosted			
	Jevnaker	Lunner	Gran	I alt
Jevnaker	1 424	104	170	1 698
Lunner	107	1 435	294	1 836
Gran	150	654	4 460	5 264
<b>Sum Hadeland</b>	<b>1 681</b>	<b>2 193</b>	<b>4 924</b>	<b>8 798</b>
Øvrige regioner i Oppland	29	93	287	409
Sum utenom Oppland	1 494	2 379	1 635	5 508
<b>Til sammen</b>	<b>3 204</b>	<b>4 665</b>	<b>6 846</b>	<b>14 715</b>

### Skolereiser

Tall fra Oppland fylkeskommune (for 2008) viser at 77 prosent av elevene i den videregående skolen bosatt i Hadelandsregionen går på skole innen regionen. Det er totalt 637 elever som går på Hadeland videregående skole på Gran, Brandbu og Roa. Elevene er jevnt fordelt på disse skolene fra de tre kommunene Gran, Jevnaker og Lunner.

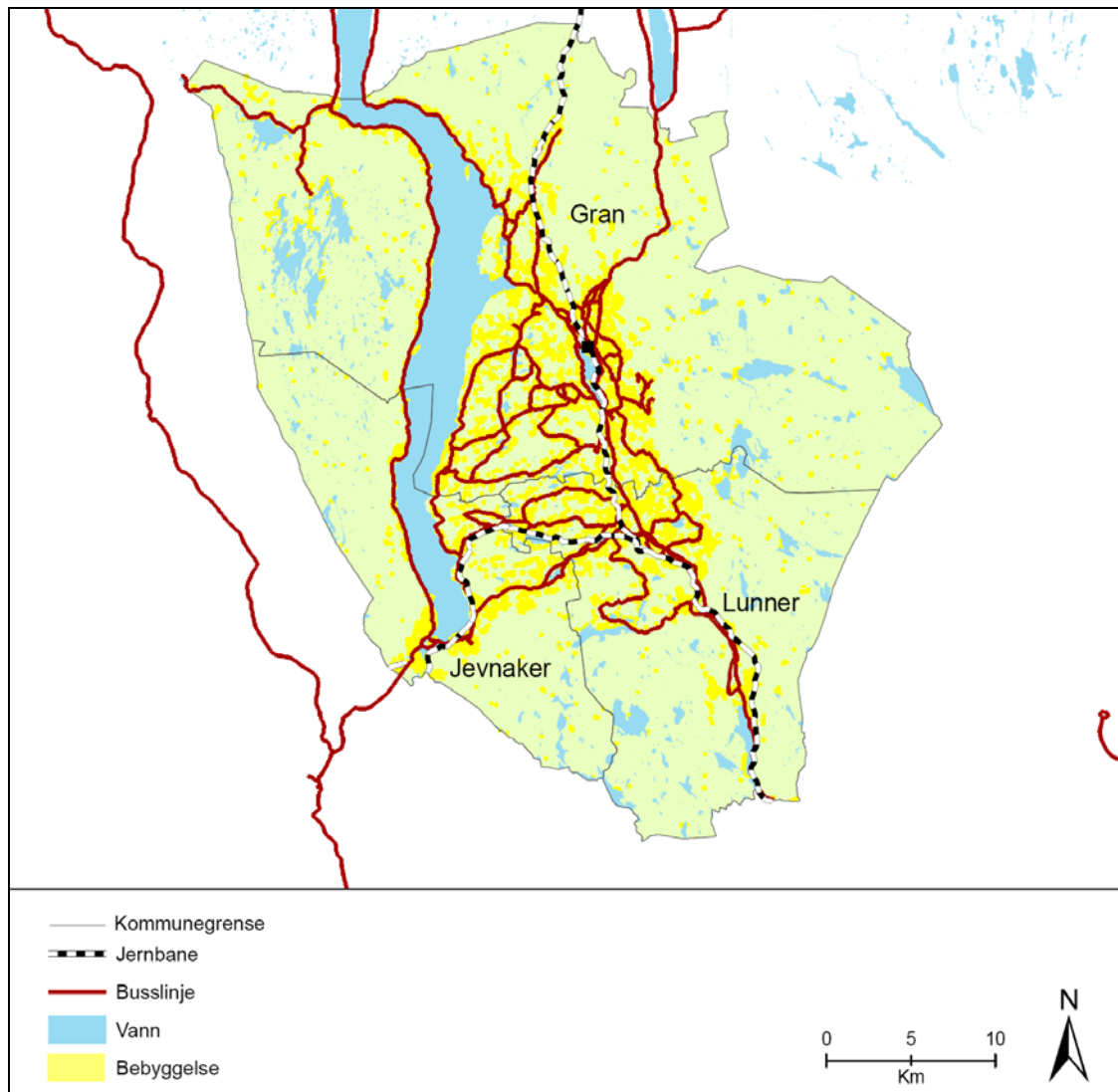
Omtrent 15 prosent av elevene bosatt i Hadelandsregionen går på skole i Ringerike kommune (122 elever). Elevene er jevnt fordelt på Hønefoss videregående skole og Ringerike videregående skole, og er alle bosatt i Jevnaker kommune. I tillegg er det 68 elever i Hadelandsregionen som går på skole i Gjøvikregionen. De går på Gjøvik videregående, Raufoss videregående og Lena videregående skole. Disse elevene er i hovedsak bosatt i Gran og Lunner kommune.

### Dagens kollektivtilbud

Figur 12 viser traseene for det linjebundne kollektivtilbudet i regionen. Det anbefales at fylkeskommunen arbeider videre med sin database, slik at kartet også kan vise antallet avganger pr døgn. Linjenettet er ganske omfattende, men samtidig komplekst og uoversiktlig, slik TØI også påviste i sin analyse for noen år siden (Bekken et al. 2005). Gjøvikbanen betjener de fleste kollektivreisene mellom Hadeland og Osloregionen.

Det kreves mer detaljerte analyser for å vurdere hvor godt tilbudet dekker reise-mønsteret og reisebehovene i denne relativt kompakte regionen med mange små tettstedsentra og et ganske spredt skolemønster. Avstandene er slik at svært få kollektivreiser internt i regionen trenger å ta mer enn en time, og de fleste vil være langt kortere.

Tabell 17 viser reisetidene med buss og bil mellom noen kommune- og region-senter, som illustrerer litt av konkurranseflaten mellom de to transportmidlene. For flere av de viste reiserelasjonene er reisetiden med buss 40-50 prosent lenger enn med bil, og da vil det normalt være mulig for kollektivtransporten å konkurrere med deler av markedet for bilreiser, dersom en kan tilby hyppige nok avganger.



Figur 12. Hadelandsregionen og dagens buss- og jernbanetraseer i regionen (Kart ved TØI, linjedata fra Oppland fylkeskommune, hverdagstrafikk vinter 2008/2009).

Tabell 17. Reisetider med buss og bil. Reisetid med buss er basert på Oppland Trafikk sin reiseplanlegger på nett, samt gjennomgang av rutetabell, og viser minste sammenlagte reisetid av flere mulige busslinjer. Reisetid med bil er basert på reiseplanleggeren Vis veg fra Statens vegvesen.

	Regionsenteret Jaren			Lillehammer			Gjøvik		
	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetidsforhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetidsforhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetidsforhold (buss/bil)
<b>Kommunesenter</b>									
Lunner (Roa)	00:35	00:14	2,5	03:20	01:49	1,8	02:35	01:09	2,2
Jevnaker (Jevnaker)	00:42	00:30	1,4	03:00	02:06	1,4	02:10	01:25	1,5
Gran (Jaren)				02:15	01:35	1,4	01:25	00:54	1,6

## Etterspørsel etter kollektivtransport i regionen

Tabell 18 viser dagens etterspørsel etter reiser med buss og taxi i regionen. Antallet reiser pr innbygger i regionen var bare 38 i 2008. I tillegg kommer reiser med langruter til og fra andre regioner, samt reiser med Gjøvikbanen.

Regionens kollektivtilbud betjener nesten bare den lovbestemte skoleskyssen, så et tilbud som skal dekke andre reisebehov må nesten bygges opp fra ingenting.

Tabell 18. Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Hadelands-regionen i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Hadelandsregionen Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Regionlinjer	918,5	86,2 %	808,2	88,0 %
Sum linjetrafikk	918,5	86,2 %	808,2	88,0 %
Bestillingsruter m/taxi	4,9	0,5 %		
Skoleskyss m/taxi	95,0	8,9 %	95,0	100,0 %
Pasienttransport	40,8	3,8 %		
TT-kjøring	6,7	0,6 %		
Sum bestillingstrafikk	147,4	13,8 %	95,0	64,5 %
<b>Til sammen</b>	<b>1 065,9</b>	<b>100,0 %</b>	<b>903,2</b>	<b>84,7 %</b>
<b>Reiser pr innbygger og år</b>	<b>38</b>			

## Samlede driftskostnader

Som vist i tabell 19, var kostnadene for regionens kollektivtrafikk med buss og taxi 49 millioner kroner i 2008. Nesten 46 millioner kroner av dette ble dekket over offentlige budsjetter.

Tabell 19. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i regionen Hadeland i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Kr/år, i alt			Offentlig kjøp prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad		Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad
Regionlinjer	27 677 404	1 639 125	29 316 529	94,4 %	30	2	32
Sum linjetrafikk	27 677 404	1 639 125	29 316 529	94,4 %	30	2	32
Bestillingsruter m/taxi	589 683	9 372	599 055	98,4 %	120	2	122
Skoleskyss m/taxi	6 009 161		6 009 161	100,0 %	63	0	63
Pasienttransport	10 630 448	968 629	11 599 077	91,6 %	261	24	284
TT-kjøring	743 446	129 143	872 589	85,2 %	111	19	130
Sum bestillingstrafikk	17 972 738	1 107 144	19 079 882	94,2 %	122	8	129
<b>Trafikk i alt</b>	<b>45 650 142</b>	<b>2 746 269</b>	<b>48 396 411</b>	<b>94,3 %</b>	<b>43</b>	<b>3</b>	<b>45</b>
Skysstasjon og annet			220 000				
Markedsføring			400 000				
<b>Sum kollektivsystem</b>			<b>49 016 411</b>				

## 6.3 Gjøvikregionen

### Befolkning

Gjøvikregionen består av kommunene Gjøvik, Vestre og Østre Toten, samt Nordre og Søndre Land med til sammen ca 68 000 innbyggere; tabell 20.

59 prosent av innbyggerne bor i Gjøvik, Raufoss og 14 små tettsteder med til sammen over 40 000 innbyggere i tettbygde strøk. Nesten 28 000 bor i spredtbygde områder, de fleste i ganske korte avstander fra kommunesentrene eller et av de andre tettstedene.

Tabell 20. Antall innbyggere i Gjøvik-regionen pr. 01.01.08, etter tettsted og spredtbygde områder (SSB 2008).

Bosted	2008	Andel (%)
<b>Tettsted</b>		
Gjøvik	18 424	27,1
Raufoss	6 250	9,2
Dokka	2 774	4,1
Hov	2 033	3,0
Kapp	1 986	2,9
Biri	1 358	2,0
Skreia	1 310	1,9
Lena	1 131	1,7
Reinsvoll	1 058	1,6
Bøverbru	674	1,0
Eina	652	1,0
Kolbu	594	0,9
Bybrua	566	0,8
Lensbygda	555	0,8
Nordlia	527	0,8
Sletta	299	0,4
<b>Totalt</b>	<b>40 191</b>	<b>59,2</b>
<b>Spredtbygde etter kommune</b>		
Østre Toten	8 057	11,9
Gjøvik	7 953	11,7
Vestre Toten	4 001	5,9
Nordre Land	3 862	5,7
Søndre Land	3 820	5,6
<b>Totalt</b>	<b>27 693</b>	<b>40,8</b>
<b>Regionen i alt</b>	<b>67 884</b>	<b>100,0</b>

### Arbeidsreiser

SSBs pendlingsdata, tabell 21, viser at 85 prosent av de yrkesaktive bosatt i Gjøvikregionen har sin arbeidsplass i regionen. De fleste jobber i egen bostedskommune, men det er også mange som pendler til Gjøvik. Arbeidsreiser til andre regioner i Oppland utgjør bare 4 prosent av alle reisene. De fleste av disse arbeidsreisene er til Lillehammerregionen, og det er særlig personer bosatt i Gjøvik kommune som pendler dit.



Arbeidsreiser til resten av landet utgjør 11 prosent av reisene, og de fleste pendler til Oslo (1 282 personer). I tillegg er det 708 og 584 personer som pendler til henholdsvis Akershus/Østfold og Ringsaker. Det er særlig personer bosatt i Gjøvik kommune som pendler til øvrige deler av landet.

Det er 1 070 personer som reiser til arbeidsplasser i Gjøvikregionen fra andre regioner i Oppland. De fleste av disse kommer fra Lillehammer-regionen og Hadeland (totalt 819 personer). I tillegg reiser 170 personer fra Valdres til arbeidsplasser i Gjøvikregionen. Nesten 2 300 personer pendler til regionen fra øvrige deler av landet utenom Oppland. De fleste av disse er bosatt i Ringsaker (617 personer). Resten av innpendlerne er omtrent jevnt fordelt mellom personer bosatt i Sørvest (Buskerud, Telemark osv.), Akershus/Østfold, Hamarregionen og Oslo (i synkende sortering) (SSB 2008).

Tabell 21. Arbeidsreiser fra kommunene i Gjøvik-regionen i 2007(SSB, Statistikkbanken 2008).

Arbeidssted	Bosted					I alt
	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Søndre Land	Nordre Land	
Gjøvik	10 210	1 679	1 456	396	280	14 021
Østre Toten	363	3 815	358	31	13	4 580
Vestre Toten	1 207	942	3 883	179	28	6 239
Søndre Land	88	8	46	1 476	195	1 813
Nordre Land	122	24	8	271	2 308	2 733
<b>Gjøvik-regionen</b>	<b>11 990</b>	<b>6 468</b>	<b>5 751</b>	<b>2 353</b>	<b>2 824</b>	<b>29 386</b>
Øvrige regioner i Oppland	764	179	198	148	217	1 506
Sum utenom Oppland	1 793	800	499	279	241	3 612
<b>Til sammen</b>	<b>14 547</b>	<b>7 447</b>	<b>6 448</b>	<b>2 780</b>	<b>3 282</b>	<b>34 504</b>

## Skolereiser

Tall fra Oppland fylkeskommune viser at de aller fleste elevene i videregående skole bosatt i Gjøvikregionen går på skole i samme region (92 prosent). Det er totalt 1628 elever som går på følgende skoler:

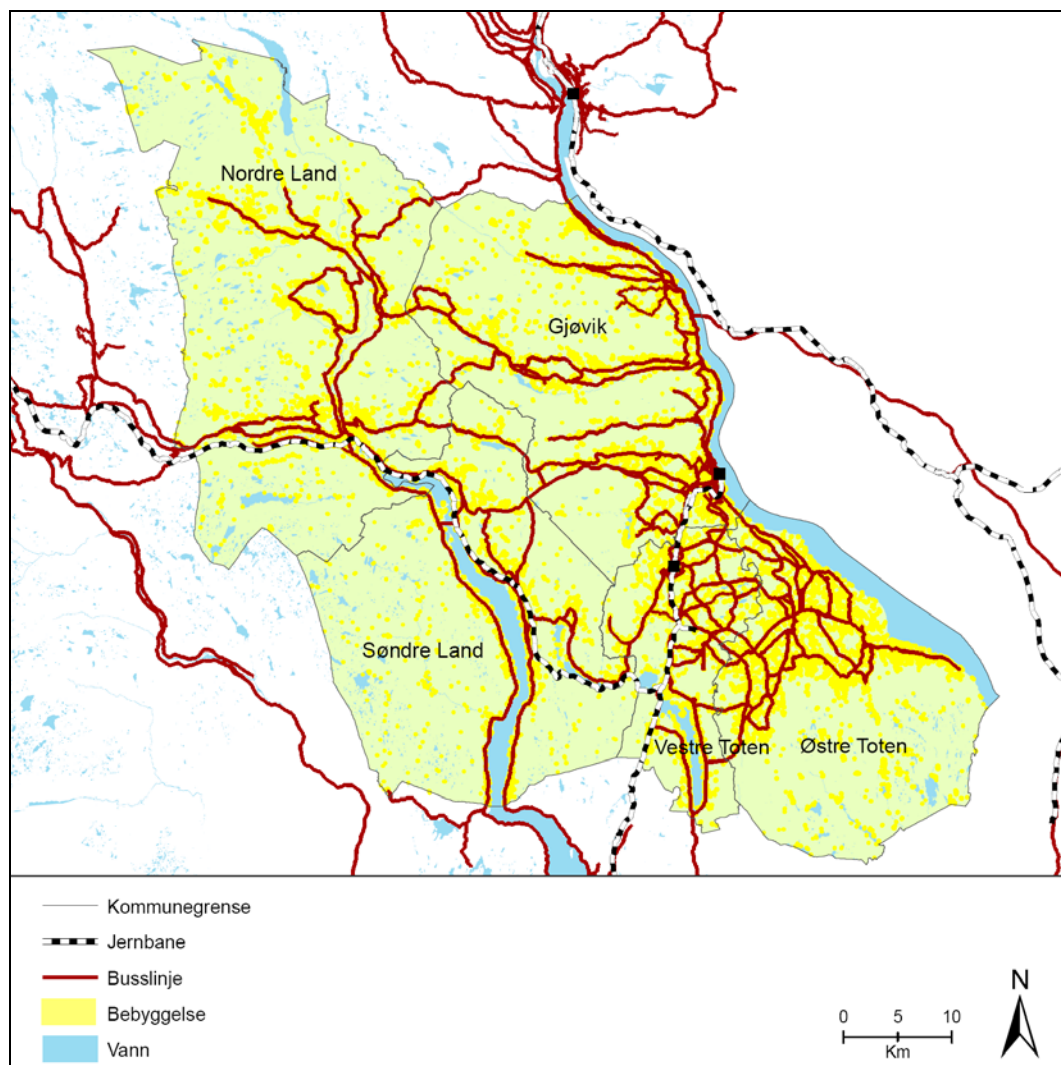
- Gjøvik videregående skole, Gjøvik
- Dokka videregående skole, Nordre Land
- Raufoss videregående skole, Vestre Toten
- Lena videregående skole, Østre Toten
- Valle videregående skole, Østre Toten

I tillegg er det ca 120 elever bosatt i Gjøvik-regionen som går på videregående skole i Lillehammerregionen. De fleste bor i Gjøvik kommune.

Det er også mange skoleelever som reiser til videregående skole i Gjøvikregionen fra andre regioner. Det er 68 elever fra Hadelandsregionen som pendler til Gjøvik-regionen, og de fleste av disse bor i Gran kommune. Fra Lillehammerregionen er det 54 elever som pendler, og de fleste bor i Lillehammer kommune.

## Dagens kollektivtilbud

Figur 13 viser traseene for det linjebundne kollektivtilbudet i regionen. Det anbefales at fylkeskommunen arbeider videre med sin database, slik at kartet også kan vise antallet avganger pr døgn. Linjenettet er ganske omfattende, men samtidig komplekst og uoversiktlig. Gjøvikbanen betjener regionen med togforbindelse til og fra Osloregionen omtrent hver andre time. Det kreves mer detaljerte analyser for å vurdere hvor godt tilbudet dekker reisemønsteret og reisebehovene i denne regionen med både mange små tettstedsentra og mange små dalfører med spredt bosetting. Avstandene er slik at svært få kollektivreiser internt i regionen trenger å ta mer enn en time, og de fleste vil være kortere enn en halv time.



Figur 13. Gjøvikregionen og dagens buss- og jernbanetraseer i regionen (Kart ved TØI, linjedata fra Oppland fylkeskommune, hverdagstrafikk vinter 2008/2009).

Tabell 22 viser reisetidene med buss og bil mellom noen kommune- og region-senter, som illustrerer litt av konkurranseflaten mellom de to transportmidlene. For de viste reiserelasjonene er reisetiden med buss mellom 10 og 50 prosent lenger enn med bil, og da vil det normalt være mulig for kollektivtransporten å konkurrere med bil, dersom en kan tilby ganske hyppige avganger.

Tabellen illustrerer også at reiselengdene i regionen er ganske korte. De fleste viktige reiserelasjoner kan dekkes i løpet av en times kjøring med buss, og de fleste reisene vil være mye kortere enn dette.

*Tabell 22. Reisetider med buss og bil. Reisetid med buss er basert på Oppland Trafikk sin reiseplanlegger på nett, samt gjennomgang av rutetabell, og viser minste sammenlagte reisetid av flere mulige busslinjer. Reisetid med bil er basert på reiseplanleggeren Vis veg fra Statens vegvesen.*

	Regionsenteret Gjøvik			Lillehammer		
	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids- forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids- forhold (buss/bil)
<b>Kommunesenter</b>						
Vestre Toten (Raufoss)	00:20	00:14	1,4	01:12	00:54	1,3
Nordre Land (Dokka)	00:47	00:42	1,1	01:00	00:52	1,2
Søndre Land (Hov)	00:45	00:30	1,5	01:47	01:11	1,5
Gjøvik				01:00	00:41	1,5

## Etterspørsel etter kollektivtransport i regionen

Tabell 23 viser dagens etterspørsel etter reiser med buss og taxi i regionen. Antallet reiser pr innbygger i regionen var bare 46 i 2008. Tallet er betydelig lavere enn i Lillehammerregionen. I tillegg kommer reiser med langruter til og fra andre regioner, samt reiser med Gjøvikbanen.

Skoleskyss utgjør 56 prosent av reisene og andre offentlig betalte transporter ytterligere 5 prosent. Litt under 40 prosent av reisene er ordinære kollektivreiser.

*Tabell 23. Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Gjøvikregionen i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).*

Gjøvikregionen	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Type trafikk				
Regionlinjer	2 914,4	93,0 %	1 661,0	57,0 %
Sum linjetrafikk	2 914,4	93,0 %	1 661,0	57,0 %
Bestillingsruter m/taxi	21,6	0,7 %		
Skoleskyss m/taxi	100,4	3,2 %	100,4	100,0 %
Pasienttransport	82,8	2,6 %		
TT-kjøring	16,2	0,5 %		
Sum bestillingstrafikk	221,0	7,0 %	100,4	45,4 %
Til sammen	3 135,4	100,0 %	1 761,4	56,2 %
Reiser pr innbygger og år	46			

## Samlede driftskostnader

Som vist i tabell 24, var kostnadene for regionens kollektivtrafikk med buss og taxi på mer enn 133 millioner kroner i 2008, og litt over 114 millioner kroner av dette ble dekket over offentlige budsjetter.

Tabell 24. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Gjøvik-regionen i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Kr/år, i alt		Kostnad	Offentlig kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Off. kjøp	Trafikant- betaling			Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad
Regionlinjer	73 408 697	16 479 382	89 888 079	81,7 %	25	6	31
Sum linjetrafikk	73 408 697	16 479 382	89 888 079	81,7 %	25	6	31
Bestillingsruter m/taxi	1 068 813	84 414	1 153 227	92,7 %	49	4	53
Skoleskyss m/taxi	11 503 535	2	11 503 537	100,0 %	115	0	115
Pasienttransport	24 355 409	2 197 827	26 553 236	91,7 %	294	27	321
TT-kjøring	2 179 742	262 057	2 441 799	89,3 %	135	16	151
Sum bestillingstrafikk	39 107 499	2 544 300	41 651 799	93,9 %	177	12	188
<b>Trafikk i alt</b>	<b>112 516 196</b>	<b>19 023 682</b>	<b>131 539 878</b>	<b>85,5 %</b>	<b>36</b>	<b>6</b>	<b>42</b>
Skystasjon og annet			980 000				
Markedsføring			820 000				18
<b>Sum kollektivsystemet</b>			<b>133 339 878</b>				

## 6.4 Lillehammer-regionen

Omtalen av Lillehammerregionen er en del fyldigere enn for de andre regionene. Det skyldes at TØI tidligere har analysert denne regionen og utarbeidet et forslag til konsept for kollektivtrafikken som er lagt til grunn for utviklingen av tilbudet der (Nielsen og Lange 2007a).

### Befolkning

Lillehammerregionen består av kommunene Lillehammer, Øyer og Gausdal. Men også nordre deler av Ringsaker kommune inngår i områdene som betjenes med lokale busslinjer til/fra Lillehammer. Regionens sentrum er Lillehammer by, der skysstasjonen ved jernbanestasjonen er det sentrale knutepunktet for kollektivtrafikken. Lillehammer er også et servicesentrum for en stor del av Gudbrandsdalen nord for Øyer.

Regionen har om lag 37.000 innbyggere, hvorav nesten 20.000 bor i Lillehammer tettsted, vel 7000 bor i de andre syv tettstedene i regionen, og vel 10.000 (27 prosent) bor i spredtbygde områder. Avstandene fra Lillehammer sentrum til regionens utkanter varierer fra ca. 6 km sørover langs Rv 213 til Lillehammer kommunes grense mot Ringsaker kommune like sør for Søre Ål til ca 70 km nordvestover langs Rv 255 til Gausdal kommunes grense mot Fron kommune i Espedal.

Tabell 25. Antall innbyggere i Lillehammerregionen pr. 01.01.08, etter tettsted og spredtbygde områder (SSB 2008).

<b>Bosted</b>	<b>2008</b>	<b>Andel (%)</b>
<b>Tettsted</b>		
Lillehammer	19 922	54,1
Granrudmoen	1 742	4,7
Jørstadmoen/Fåberg	1 408	3,8
Follebu	1 014	2,7
Segalstad Bru	888	2,4
Tretten	882	2,4
Forset	650	1,8
Vingrom	394	1,1
<b>Totalt</b>	<b>26 900</b>	<b>73,0</b>
<b>Spredtbygde etter kommune</b>		
Lillehammer	4 052	11,0
Gausdal	3 577	9,7
Øyer	2 305	6,3
<b>Totalt</b>	<b>9 934</b>	<b>27,0</b>
<b>Regionen i alt</b>	<b>36 834</b>	<b>100,0</b>

### Arbeidsreiser

SSBs pendlingsdata, tabell 26, viser at de fleste yrkesaktive bosatt i Lillehammerregionen – 83 prosent – har sin arbeidsplass i regionen. Det er bare 4 prosent som pendler til andre regioner i Oppland, og 14 prosent som pendler til arbeidssteder utenfor fylket. Av de vel 2 600 yrkesaktive som pendler utover fylkesgrensene, reiser over halvparten til nabokommunen Ringsaker eller til Oslo.

Innpendlingen til arbeidsplasser i Lillehammerregionen fra Oppland er i hovedsak ca 900 personer bosatt i Gjøvik-regionen, samt ca 600 personer fra Nord- og Midt-Gudbrandsdal som jobber i Lillehammer, Øyer og Gausdal.

I tillegg er det 2427 personer som pendler inn til Lillehammerregionen fra resten av landet utenfor Oppland. Av disse er om lag halvparten bosatt i Ringsaker kommune, og de fleste andre bor i Hamarområdet og videre sørover (SSB Statistikkbanken 2008).

Tabell 26. Arbeidsreiser fra kommunene i Lillehammerregionen i 2007 (SSB, Statistikkbanken 2008).

Arbeidssted	Bosted			I alt
	Lillehammer	Øyer	Gausdal	
Lillehammer	10 316	755	988	12 059
Øyer	272	1 368	106	1 746
Gausdal	311	124	1 789	2 224
<b>Lillehammerregionen</b>	<b>10 899</b>	<b>2 247</b>	<b>2 883</b>	<b>16 029</b>
Øvrige regioner i Oppland	507	155	79	741
Sum utenom Oppland	2 057	289	280	2 626
<b>Til sammen</b>	<b>13 463</b>	<b>2 691</b>	<b>3 242</b>	<b>19 396</b>

## Skolereiser

Reiser til videregående utdanning er en viktig del av grunnlaget for Lillehammerregionens kollektivtransport. Tall fra Oppland fylkeskommune viser at elever bosatt i Lillehammerregionen hovedsakelig går på skole internt i regionen. Av elevene er det ca 40 prosent som reiser til Gausdal videregående skole og ca 50 prosent som går på skole i Lillehammer kommune (Lillehammer videregående skole, Mesna videregående skole, Norges Toppidrettsgymnas og Vargstad videregående skole).

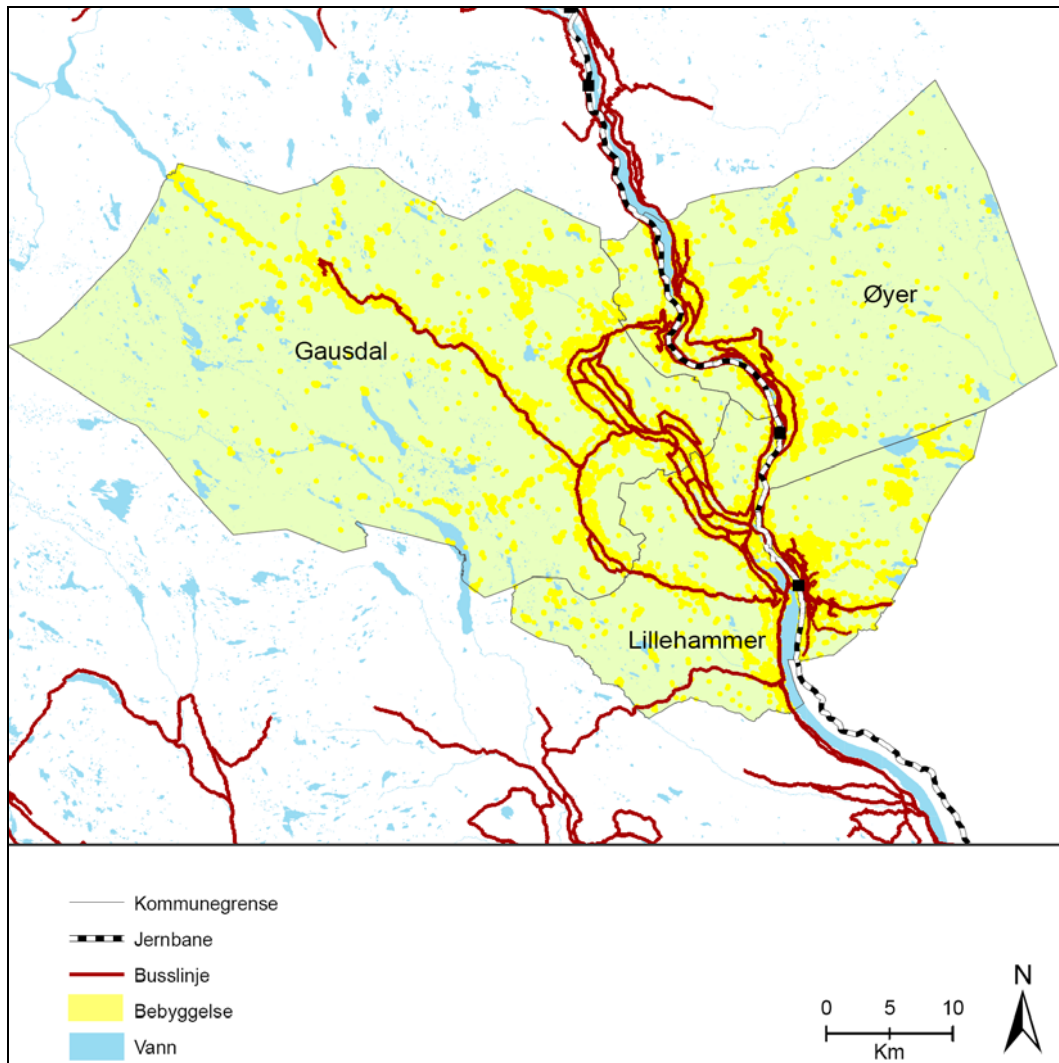
Det er også mange skoleelever fra andre regioner som reiser til videregående skole i Lillehammerregionen. Dette gjelder 156 elever bosatt i Ringsaker kommune (i Hedmark), 120 elever fra Gjøvikregionen (de fleste bor i Gjøvik kommune) og 43 elever som pendler fra Midt-Gudbrandsdal, de fleste bor i Nord- og Sør-Fron kommuner.

## Dagens kollektivtilbud

Figur 14 viser traseene for det linjebundne kollektivtilbudet i regionen. Det anbefales at fylkeskommunen arbeider videre med sin database, slik at kartet også kan vise antallet avganger pr døgn.

Bussnettet i Lillehammerregionen har høyere standard enn i de andre regionene og dette skyldes trolig et langvarig utviklingsarbeid over mange år som har skapt et høyere nivå på etterspørselen. Den siste større omleggingen av linjenettet skjedde i 2008, med støtte i konseptet som ble foreslått av TØI (Nielsen og Lange 2007a).

Lillehammer betjenes dessuten av jernbanen med ca 19 avganger pr hverdag i hver retning mellom Oslo/Gardermoen og Lillehammer. De raskeste togene bruker i dag litt over 2 timer til Oslo S, ca 1:40 til Gardermoen og ca 40 minutter til Hamar.



Figur 14. Lillehammerregionen og dagens buss- og jernbanetraseer i regionen (Kart ved TØI, linjedata fra Oppland fylkeskommune, hverdagstrafikk vinter 2008/2009).

Tabell 27 viser reisetidene med buss og bil mellom noen kommune- og region-senter, som illustrerer litt av konkurranseflaten mellom de to transportmidlene. For flere av de reiserelasjonene i regionen vil reisetiden med buss være mindre enn 50 prosent lenger enn med bil, og da vil det normalt være mulig for kollektivtransporten å konkurrere i deler av markedet for bilreiser, dersom en kan tilby hyppige nok avganger.

Alle tettstedene og de fleste av dem som bor i spredtbygde områder har mindre enn én times reisetid med buss til Lillehammer sentrum, og det er også mulig å reise med buss fra Lillehammer sørover til de to nærmeste store tettstedene, Gjøvik og Moelv, på litt under en time.

Tabell 27. Reisetider med buss og bil. Reisetid med buss er basert på Oppland Trafikk sin reiseplanlegger på nett, samt gjennomgang av rutetabell, og viser minste sammenlagte reisetid av flere mulige busslinjer. Reisetid med bil er basert på reiseplanleggeren Vis veg fra Statens vegvesen.

	Regionsenteret Lillehammer			Gjøvik		
	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetidsforhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetidsforhold (buss/bil)
<b>Kommunesenter</b>						
Øyer (Tingberg)	00:30	00:19	1,6	01:20	00:55	1,5
Gausdal (Segalstad bru)	00:25	00:24	1,0	01:30	01:00	1,5
Lillehammer				00:41	00:41	1,0

### Etterspørsel etter kollektivtransport i regionen

Kollektivtrafikken i regionen er nærmere beskrevet i tabell 28, som gir 62 reiser pr. innbygger og år, som er klart høyere nivå enn i de andre regionene i fylket. Men reiser med ekspressbuss og tog til og fra regionen er ikke med i tallene. Det gjør at den kollektive reisefrekvensen pr. innbygger i Lillehammerregionen er enda høyere enn dette.

Av tabellen ser vi at linjetrafikken med buss i dag tar 93 prosent av kollektivreisene internt i regionen, mens ulike former for trafikk med offentlig betalt taxi står for 7 prosent av reisene. Videre ser vi at lovpålagt transport av skolebarn utgjør nesten 40 prosent av kollektivreisene. Alt i alt utgjør ordinære kollektivreiser utenom skoleskyss og annen offentlig betalt transport nesten 58 prosent av alle kollektivreisene innen regionen. Slik ser en at det er mulig å få tak i flere reisende når kollektivtilbudet blir bra nok.

Tabell 28. Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Lillehammerregionen i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Lillehammerregionen Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Regionlinjer og byruter	2 130,9	92,9 %	792,7	37,2 %
Sum linjetrafikk	2 130,9	92,9 %	792,7	37,2 %
Bestillingsruter m/taxi	10,1	0,4 %		
Skoleskyss m/taxi	104,8	4,6 %	104,8	100,0 %
Pasienttransport	39,7	1,7 %		
TT-kjøring	9,0	0,4 %		
Sum bestillingstrafikk	163,6	7,1 %	104,8	64,1 %
<b>Til sammen</b>	<b>2 294,5</b>	<b>100,0 %</b>	<b>897,5</b>	<b>39,1 %</b>
<b>Reiser pr innbygger og år</b>	<b>62</b>			

I perioden 1993 – 2006 vokste befolkningen i Lillehammerregionen med 5 prosent. Veksten kom i tettbygde strøk som økte folketallet med 19,2 prosent, mens folketallet i spredtbygde områder gikk ned med 18,2 prosent. Denne utviklingen gjenspeiles i kollektivtrafikken: Trafikkgrunnlaget for bybussene i Lillehammer har utviklet seg positivt, mens distriktsrutene er under press som følge av synkende folketall i de mindre sentrale deler av regionen. Alle studentene og skoleelevene i Lillehammer samt Høgskolens usentrale plassering i byen, har



også bidratt til å styrke markedet for bybussene i Lillehammer. Vi anbefaler at det foretas en mer systematisk og detaljert sammenlikning av utviklingen av tilbud og etterspørsel i Lillehammer- og Gjøvikregionene, med sikte på å lære mer om hvilke konkrete tiltak som betyr mest for å få suksess i markedet.

## Samlede driftskostnader

Tabell 29 viser at kostnadene for regionens kollektivtrafikk med buss og taxi var på over 83 millioner kroner i 2008. Nesten 68 millioner kroner av dette ble dekket over offentlige budsjetter. Det er altså over 80 prosent av kostnadene til regionens kollektivtrafikk som dekkes over offentlige budsjetter. Om lag to tredeler av de offentlige kostnader gjelder linjetrafikken, en tredel er kjøp av bestillingstrafikk.

Tabell 29. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Lillehammerregionen i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra fylkeskommunen).

Type trafikk	Kr/år, i alt			Offentlig kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Off. kjøp	Trafikant-betaling	Kostnad		Off. kjøp	Trafikant-betaling	Kostnad
Regionlinjer	43 301 743	14 247 676	57 549 419	75,2 %	20	7	27
Sum linjetrafikk	43 301 743	15 041 200	57 549 419	75,2 %	20	7	27
Bestillingsruter m/taxi	563 165	200 533	763 698	73,7 %	56	20	76
Skoleskyss m/taxi	6 020 024		6 020 024	100,0 %	57	0	57
Pasienttransport	13 039 916	1 082 078	14 121 994	92,3 %	328	27	356
TT-kjøring	945 302	196 514	1 141 816	82,8 %	105	22	127
Sum bestillingstrafikk	20 568 407	1 479 125	22 047 532	93,3 %	126	9	135
<b>Trafikk i alt</b>	<b>63 870 150</b>	<b>16 520 325</b>	<b>79 596 951</b>	<b>80,2 %</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>35</b>
Skystasjon og annet			2 560 000				
Markedsføring			1 125 000				
<b>Sum kollektivsystemet</b>			<b>83 281 951</b>				

I linjetrafikken utgjør skoleskyss 39 prosent av kollektivreisene i Lillehammerregionen. Kostnadsandelen er trolig enda høyere, da det er skoleskyssen som dimensjonerer det meste av det regionale busstilbudet. Hvis vi antar at skoleskyssens andel av linjetrafikkens kostnader er 50 prosent, finner vi at de samlede kostnader for skoleskyss i regionen er av størrelsesorden 35 millioner kroner pr år, inklusive de vel 6 millioner kroner som brukes til kjøp av taxitjenester til skole-skyss. Pasienttransportene med taxi utgjør ca 14 millioner kroner pr år. Disse transportene har mer enn ti ganger så høy kostnad pr reise som den øvrige trafikken, men de dekkes over statens helsebudsjett og belaster altså ikke fylkeskommunens budsjett.

Transport med bybussene i Lillehammer koster minst pr. reise å produsere og har dessuten den høyeste andelen av kostnadene som dekkes av de reisende selv. Men også for disse linjene dekker det offentlige mer enn halvparten av kostnadene.

## 6.5 Valdres

### Befolkning

Valdresregionen består av kommunene Nord- og Sør-Aurdal, Øystre og Vestre Slidre, Etnedal og Vang med til sammen ca 18 000 innbyggere; tabell 30. Nesten 30 prosent av innbyggerne bor i ni små tettsteder med til sammen ca 5 300 innbyggere. Det meste av befolkningen, nesten 13 000 innbyggere, bor i spredtbygde områder, og mange har ganske lange avstander til kommunesentrene.

Tabell 30. Antall innbyggere i Valdres pr. 01.01.08, etter tettsted og spredtbygde områder (SSB 2008).

<b>Bosted</b>	<b>2008</b>	<b>Andel (%)</b>
<b>Tettsted</b>		
Fagernes	1 784	9,9
Leira	792	4,4
Aurdal	749	4,2
Bagn	595	3,3
Moane	363	2,0
Slidre	302	1,7
Røn	280	1,6
Beitostølen	251	1,4
Bruflat	206	1,1
<b>Totalt</b>	<b>5 322</b>	<b>29,6</b>
<b>Spredtbygde etter kommune</b>		
Nord-Aurdal	3 111	17,3
Sør-Aurdal	2 581	14,3
Øystre Slidre	2 562	14,3
Vestre Slidre	1 635	9,1
Vang	1 582	8,8
Etnedal	1 182	6,6
<b>Totalt</b>	<b>12 653</b>	<b>70,4</b>
<b>Regionen i alt</b>	<b>17 975</b>	<b>100,0</b>

### Arbeidsreiser

SSBs pendlingsdata, tabell 31, viser at 89 prosent av arbeidsreisene i Valdres er innen regionen. Arbeidsreiser til øvrige regioner i Oppland og resten av landet utgjør henholdsvis ca 2 og 9 prosent. Størstedelen av arbeidsreisene til andre regioner i Oppland er reiser til Gjøvikregionen, og arbeidsreiser til andre deler av landet er spredt med hovedandel av reiser til Osloregionen og Buskerud.

Det er 609 personer som pendler til arbeidsplasser i Valdres fra områder utenfor regionen. 217 av disse er personer fra andre regioner i Oppland, de fleste av disse er bosatt i Gjøvikregionen. I tillegg er det 392 personer utenom Oppland som pendler til Valdres. Flesteparten av disse er bosatt i fylkene nordvest for Valdres eller Oslo/Akershus med ca 40 prosent i hver retning (SSB, Statistikkbanken 2008).

Tabell 31. Arbeidsreiser fra kommunene i Valdres i 2007 (SSB 2008).

Arbeidssted	Sør-Aurdal	Etnedal	Bosted			Vang	I alt
			Nord-Aurdal	Vestre Slidre	Øystre Slidre		
Sør-Aurdal	1 124	14	83	4	12	6	1 243
Etnedal	21	435	15	2	1	0	474
Nord-Aurdal	205	113	2 848	276	395	70	3 907
Vestre Slidre	13	3	110	737	45	37	945
Øystre Slidre	2	5	86	30	1 219	11	1 353
Vang	0	1	11	38	21	665	736
<b>Valdres</b>	<b>1 365</b>	<b>571</b>	<b>3 153</b>	<b>1 087</b>	<b>1 693</b>	<b>789</b>	<b>8 658</b>
Øvrige regioner i Oppland	39	68	62	17	20	19	225
Sum utenom Oppland	224	56	309	109	127	72	897
<b>Til sammen</b>	<b>1 628</b>	<b>695</b>	<b>3 524</b>	<b>1 213</b>	<b>1 840</b>	<b>880</b>	<b>9 780</b>

## Skolereiser

Tall fra Oppland fylkeskommune viser at de fleste elevene i videregående skole bosatt i Valdres, går på Valdres videregående skule i Nord-Aurdal kommune. I tillegg er det 17 elever fra Valdres som går på Dokka videregående skole i Nordre Land. 14 av disse er bosatt i Etnedal.

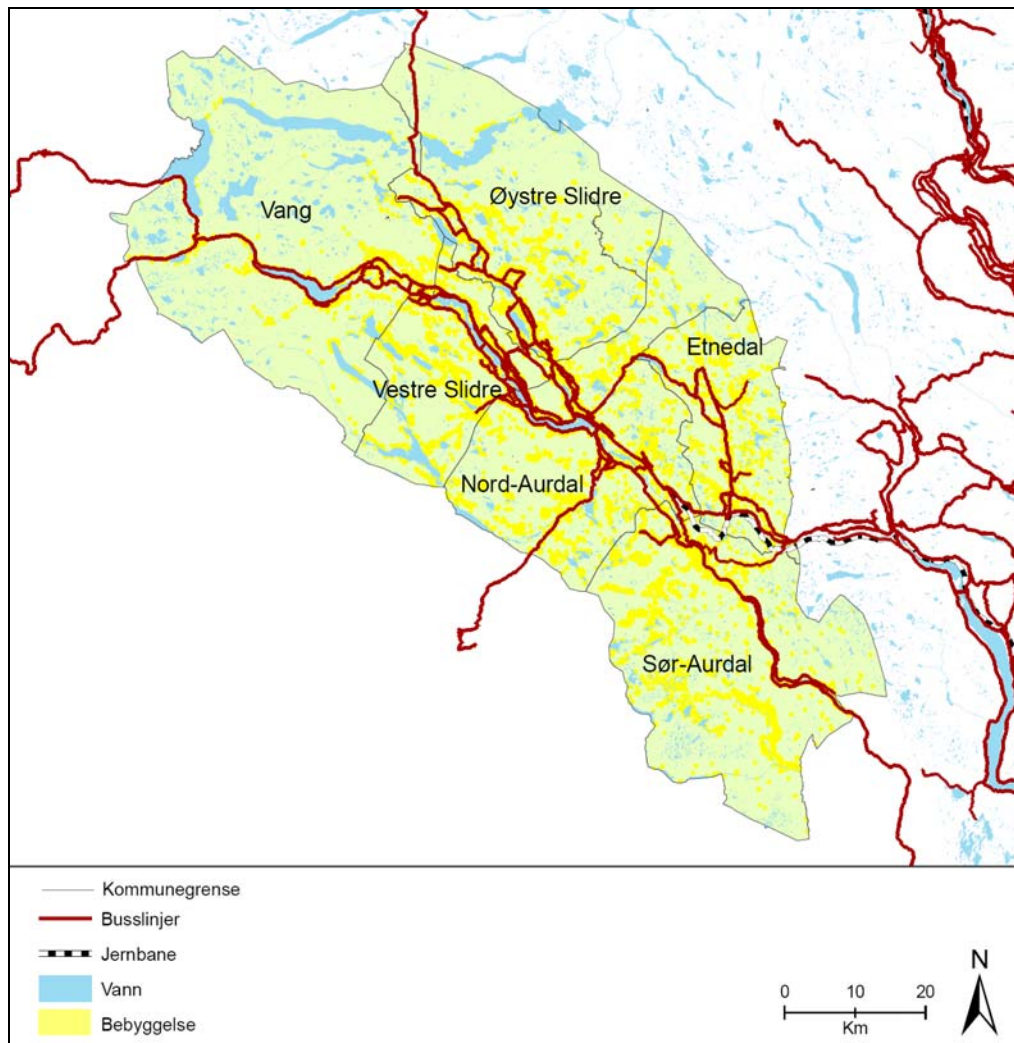
## Dagens kollektivtilbud

Figur 15 viser traseene for det linjebundne kollektivtilbudet i regionen. Det anbefales at fylkeskommunen arbeider videre med sin database, slik at kartet også kan vise antallet avganger pr døgn. I en spredtbygd region som Valdres er det imidlertid ganske få avganger på de aller fleste strekningene.

Tabell 32 viser reisetidene med buss og bil mellom noen kommune- og region-senterer, som illustrerer litt av konkurranseflaten mellom de to transportmidlene. For de fleste av de viste reiserelasjonene er reisetiden med buss mellom 10 og 30 prosent lenger enn med bil, og da vil det normalt være mulig for kollektivtransporten å konkurrere med bil, dersom en kan tilby ganske hyppige avganger. Det er imidlertid dette som er den største utfordringen i spredtbygde områder.

Tabell 32. Reisetider med buss og bil. Reisetid med buss er basert på Oppland Trafikk sin reiseplanlegger på nett, samt gjennomgang av rutetabell, og viser minste sammenlagte reisetid av flere mulige busslinjer. Reisetid med bil er basert på reiseplanleggeren Vis veg fra Statens vegvesen.

	Regionsenteret Fagernes			Lillehammer			Gjøvik		
	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)
<b>Kommunesenter</b>									
Øystre Slidre (Heggenes)	00:25	00:22	1,1	02:45	02:11	1,3	02:27	01:58	1,2
Vestre Slidre (Slidre)	00:25	00:22	1,1	02:35	02:11	1,2	02:35	01:58	1,3
Vang	00:53	00:50	1,1	03:05	02:38	1,2	03:05	02:26	1,3
Etnedal (Bruflat)	01:15	00:32	2,3	01:35	01:19	1,2	01:35	01:07	1,4
Nord-Aurdal (Fagernes)				02:00	01:48	1,1	01:52	01:35	1,2



Figur 15. Valdresregionen og dagens buss- og jernbanetraseer i regionen (Kart ved TØI, linjedata fra Oppland fylkeskommune, hverdagstrafikk vinter 2008/2009).

### Etterspørsel etter kollektivtransport i regionen

Tabell 33 viser dagens etterspørsel etter reiser med buss og taxi i regionen. Antall reiser pr innbygger i regionen var 53 i 2008. Dette tallet er høyere enn i de andre spredtbygde regionene i fylket. I tillegg kommer reiser med langruter til og fra andre regioner.

Skoleskyss utgjør 75 prosent av reisene og andre offentlig betalte transporter ytterligere vel 5 prosent. Litt under 20 prosent av reisene er ordinære kollektivreiser.

### Samlede driftskostnader

Som vist i tabell 34 var kostnadene for regionens kollektivtrafikk med buss og taxi på mer enn 64 millioner kroner i 2008, og ca 58 millioner kroner av dette ble dekket over offentlige budsjetter.

Tabell 33. Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Valdres i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Regionlinjer	881,0	92,2 %	696,96	79,1 %
Sum linjetrafikk	881,0	92,2 %	697,0	79,1 %
Bestillingsruiter m/taxi	6,2	0,6 %		
Skoleskyss m/taxi	23,8	2,5 %	23,8	100,0 %
Pasienttransport	40,4	4,2 %		
TT-kjøring	4,4	0,5 %		
Sum bestillingstrafikk	74,8	7,8 %	23,8	31,8 %
Til sammen	955,8	100,0 %	720,8	75,4 %
<b>Reiser pr innbygger og år</b>	<b>53</b>			

Tabell 34. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Valdres i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Kr/år, i alt			Offentlig kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad		Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad
Regionlinjer	34 459 237	4 859 269	39 318 506	87,6 %	39	6	45
Service-/bestillingslinjer							
Sum linjetrafikk	34 459 237	4 859 269	39 318 506	87,6 %	39	6	45
Bestillingsruiter m/taxi	672 440	45 788	718 228	93,6 %	108	7	116
Skoleskyss m/taxi	2 785 039	226	2 785 265	100,0 %	117	0	117
Pasienttransport	17 870 567	1 386 871	19 257 438	92,8 %	442	34	477
TT-kjøring	763 698	59 302	823 000	92,8 %	174	13	187
Sum bestillingstrafikk	22 091 744	1 492 187	23 583 931	93,7 %	295	20	315
<b>Trafikk i alt</b>	<b>56 550 981</b>	<b>6 351 456</b>	<b>62 902 437</b>	<b>89,9 %</b>	<b>59</b>	<b>7</b>	<b>66</b>
Skysstasjon og annet			1 460 000				
Markedsføring							
<b>Sum kollektivsystemet</b>			<b>64 362 437</b>				

## 6.6 Midt-Gudbrandsdal

### Befolkning

Midt-Gudbrandsdal består av kommunene Nord- og Sør-Fron samt Ringebu med til sammen ca 13 500 innbyggere; tabell 35. 48 prosent av innbyggerne bor i syv små tettsteder med til sammen ca 6 500 innbyggere. Nesten 7 000 bor i spredtbygde områder, og mange har ganske lange avstander til kommunesentrene.

Tabell 35. Antall innbyggere i regionen Midt-Gudbrandsdal pr.01.01.08, etter tettsted og spredtbygde områder (SSB 2008).

Bosted	2008	Andel (%)
<b>Tettsted</b>		
Vinstra	2 437	18,0
Ringebu	1 318	9,8
Kvam	819	6,1
Fåvang	658	4,9
Hundorp	592	4,4
Harpefoss	439	3,3
Lia	261	1,9
<b>Totalt</b>	<b>6 524</b>	<b>48,4</b>
<b>Spredtbygde etter kommune</b>		
Ringebu	2 556	18,9
Nord-Fron	2 537	18,8
Sør-Fron	1 878	13,9
<b>Totalt</b>	<b>6 971</b>	<b>51,6</b>
<b>Regionen i alt</b>	<b>13 495</b>	<b>100,0</b>

### Arbeidsreiser

SSBs pendlingsdata viser at 80 prosent av arbeidsreisene er innen regionen. Arbeidsreiser til andre regioner i Oppland og resten av landet utgjør henholdsvis 9 og 11 prosent. Størstedelen av arbeidsreisene til resten av Oppland går enten til Lillehammerregionen eller Nord-Gudbrandsdal, og arbeidsreiser til øvrige deler av landet er i hovedsak til Oslo.

De fleste som pendler til regionen fra andre deler av fylket kommer fra Lillehammerregionen og Nord-Gudbrandsdal. De fleste personer som pendler til regionen fra øvrige deler av landet er bosatt i Akershus/Østfold og Oslo.

Tabell 36. Arbeidsreiser fra kommunene i Midt-Gudbrandsdalen i 2007 (SSB 2008).

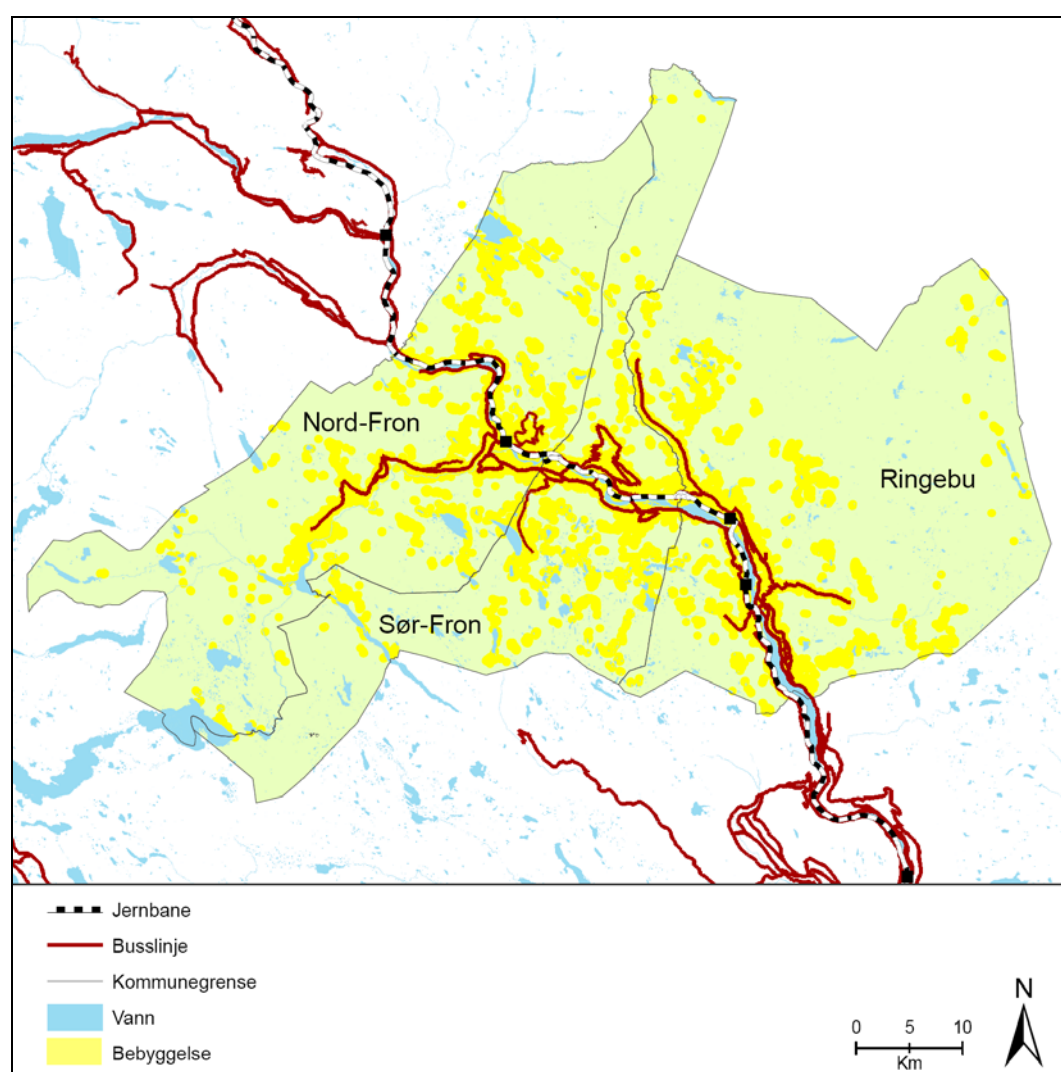
Arbeidssted	Bosted			I alt
	Nord-Fron	Sør-Fron	Ringebu	
Nord-Fron	2003	321	70	2394
Sør-Fron	203	782	81	1066
Ringebu	142	235	1683	2060
<b>Midt-Gudbrandsdal</b>	<b>2348</b>	<b>1338</b>	<b>1834</b>	<b>5520</b>
Øvrige regioner i Oppland	270	108	264	642
Sum utenom Oppland	394	167	191	752
<b>Til sammen</b>	<b>3012</b>	<b>1613</b>	<b>2289</b>	<b>6914</b>

## Skolereiser

Tall fra Oppland fylkeskommune viser at de fleste elevene i videregående skole bosatt i Midt-Gudbrandsdal går på Vinstra videregående skole (278 elever som utgjør over 70 prosent). De resterende skoleelever er i hovedsak fordelt på Nord-Gudbrandsdal videregående på Otta (ca 17 prosent) og Gausdal videregående skole (ca 7 prosent).

## Dagens kollektivtilbud

Figur 16 viser hovedtrekk ved det linjebundne kollektivtilbudet i regionen. Det anbefales at fylkeskommunen arbeider videre med sin database, slik at kartet også kan vise antallet avganger pr døgn. I en spredtbygd region som Midt-Gudbrandsdal er det imidlertid ganske få avganger på de aller fleste strekningene.



Figur 16. Midt-Gudbrandsdal regionen og dagens buss- og jernbanetraseer i regionen (Kart ved TØI, linjedata fra Oppland fylkeskommune, hverdagstrafikk vinter 2008/2009).

Tabell 37 viser reisetidene med buss og bil mellom noen kommune- og region-senter, som illustrerer litt av konkurranseflaten mellom de to transportmidlene. For de viste reiserelasjonene er reisetiden med buss ikke mer enn 20 prosent lenger enn med bil, og da vil det normalt være mulig for kollektivtransporten å

konkurrere med bil, dersom en kan tilby ganske hyppige avganger. Dette er imidlertid den største utfordringen i spredtbygde områder.

*Tabell 37. Reisetider med buss og bil. Reisetid med buss er basert på Oppland Trafikk sin reiseplanlegger på nett, samt gjennomgang av rutetabell, og viser minste sammenlagte reisetid av flere mulige busslinjer. Reisetid med bil er basert på reiseplanleggeren Vis veg fra Statens vegvesen.*

	Regionsenteret Vinstra			Lillehammer			Gjøvik		
	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)
<b>Kommunesenter</b>									
Ringebru (Vålebru)	00:25	00:24	1,0	01:05	00:56	1,2	01:51	01:33	1,2
Sør-Fron (Hundorp)	00:15	00:13	1,2	01:20	01:08	1,2	02:06	01:44	1,2
Nord-Fron (Vinstra)				01:35	01:21	1,2	02:21	01:57	1,2

### Etterspørsel etter kollektivtransport i regionen

Tabell 38 viser dagens etterspørsel etter reiser med buss og taxi i regionen. Antall reiser pr innbygger i regionen var 36 i 2008. Tallet er et av de minste for alle regionene i fylket. I tillegg kommer imidlertid reiser med langruter og jernbanen til og fra andre regioner.

Skoleskyss utgjør nesten 90 prosent av reisene og andre offentlig betalte transporter ytterligere vel 4 prosent. Litt over 5 prosent av reisene er ordinære kollektivreiser.

*Tabell 38. Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Midt-Gudbrandsdal i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).*

Midt-Gudbrandsdal Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Regionlinjer	423,4	86,7 %	387,8	91,6 %
Sum linjetrafikk	423,4	86,7 %	387,8	91,6 %
Bestillingsruter m/taxi	1,0	0,2 %		
Skoleskyss m/taxi	43,9	9,0 %	43,9	100,0 %
Pasienttransport	15,6	3,2 %		
TT-kjøring	4,7	1,0 %		
Sum bestillingstrafikk	65,2	13,3 %	43,9	67,3 %
<b>Til sammen</b>	<b>488,6</b>	<b>100,0 %</b>	<b>431,7</b>	<b>88,4 %</b>
<b>Reiser pr innbygger og år</b>	<b>36</b>			



## Samlede driftskostnader

Som vist i tabell 39 var kostnadene for regionens kollektivtrafikk med buss og taxi på ca 20 millioner kroner i 2008, og nesten alt - ca 19 millioner kroner - av dette ble dekket over offentlige budsjetter.

Tabell 39. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Midt-Gudbrandsdal i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Kr/år, i alt		Kostnad	Offentlig kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Off. kjøp	Trafikant- betaling			Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad
Regionlinjer	12 050 009	463 682	12 513 691	96,3 %	28	1	30
Sum linjetrafikk	12 050 009	463 682	12 513 691	96,3 %	28	1	30
Bestillingsruter m/taxi	40 945	20 470	61 415	66,7 %	41	20	61
Skoleskyss m/taxi	2 430 775		2 430 775	100,0 %	55	0	55
Pasienttransport	3 672 062	380 960	4 053 022	90,6 %	235	24	260
TT-kjøring	421 604	90 971	512 575	82,3 %	90	19	109
Sum bestillingstrafikk	6 565 386	492 401	7 057 787	93,0 %	101	8	108
<b>Trafikk i alt</b>	<b>18 615 395</b>	<b>956 083</b>	<b>19 571 478</b>	<b>95,1 %</b>	<b>38</b>	<b>2</b>	<b>40</b>
Skysstasjon og annet			400 000				
Markedsføring							
<b>Sum kollektivsystemet</b>			<b>19 971 478</b>				

## 6.7 Nord-Gudbrandsdal

### Befolkning

Nord-Gudbrandsdal består av kommunene Sel, Lesja, Vågå, Skjåk, Lom og Dovre med til sammen nesten 20 000 innbyggere; tabell 40. 42 prosent av innbyggerne bor i 11 små tettsteder med til sammen over 8 000 innbyggere. Vel 11 000 bor i spredtbygde områder, mange i ganske lange avstander fra kommunesentrene.

Tabell 40. Antall innbyggere i regionen Nord-Gudbrandsdal pr.01.01.08, etter tettsted og spredtbygde områder (SSB 2008).

Bosted	2008	Andel (%)
<b>Tettsted</b>		
Otta	1 632	8,4
Vågåmo	1 458	7,5
Dombås	1 110	5,7
Fossbergom (Lom)	789	4,1
Dale	760	3,9
Nord-Sel	602	3,1
Bismo (Skjåk)	552	2,8
Dovre	426	2,2
Lalm	333	1,7
Bjølstad	309	1,6
Sanbumoen	244	1,3
Lesja		
<b>Totalt</b>	<b>8 215</b>	<b>42,3</b>
<b>Spredtbygde etter kommune</b>		
Sel	2 458	12,7
Lesja	2 168	11,2
Vågå	1 926	9,9
Skjåk	1 779	9,2
Lom	1 618	8,3
Dovre	1 242	6,4
<b>Totalt</b>	<b>11 191</b>	<b>57,7</b>
<b>Regionen i alt</b>	<b>19 406</b>	<b>100,0</b>

### Arbeidsreiser

SSBs pendlingsdata viser at 86 prosent av de yrkesaktive arbeider i regionen. Noen pendler til andre regioner i Oppland (5 prosent), og noen til steder utenfor fylket (9 prosent). Innen fylket reiser de fleste til Lillehammerregionen og Midt-Gudbrandsdal, mens arbeidsreiser til resten av landet i hovedsak er reiser til Oslo/Akershus. I tillegg er det flere som reiser til fylkene nordvest og nord for Oppland.

Det er totalt 286 personer som pendler til arbeidsplasser i Nord-Gudbrandsdal fra andre regioner i Oppland, og de fleste av disse kommer fra Midt-Gudbrandsdal (73 prosent). 295 personer pendler inn fra resten av landet. Disse er omtrent likt fordelt på ulike retninger fra Nord-Gudbrandsdal.

Tabell 41. Arbeidsreiser fra kommunene i Nord-Gudbrandsdal i 2007 (SSB, Statistikkbanken 2008).

Arbeidssted	Bosted						I alt
	Dovre	Lesja	Skjåk	Lom	Vågå	Sel	
Dovre	1 052	139	3	14	18	84	1 310
Lesja	82	830	5	5	5	6	933
Skjåk	1	1	949	94	9	4	1 058
Lom	6	2	100	981	71	11	1 171
Vågå	3	3	19	70	1 296	101	1 492
Sel	110	27	26	56	273	2 292	2 784
<b>Nord-Gudbrandsdal</b>	<b>1 254</b>	<b>1 002</b>	<b>1 102</b>	<b>1 220</b>	<b>1 672</b>	<b>2 498</b>	<b>8 748</b>
Øvrige regioner i Oppland	53	27	39	40	79	257	495
Sum utenom Oppland	144	144	98	92	130	254	868
<b>Til sammen</b>	<b>1 451</b>	<b>1 173</b>	<b>1 239</b>	<b>1 352</b>	<b>1 881</b>	<b>3 009</b>	<b>10 111</b>

## Skolereiser

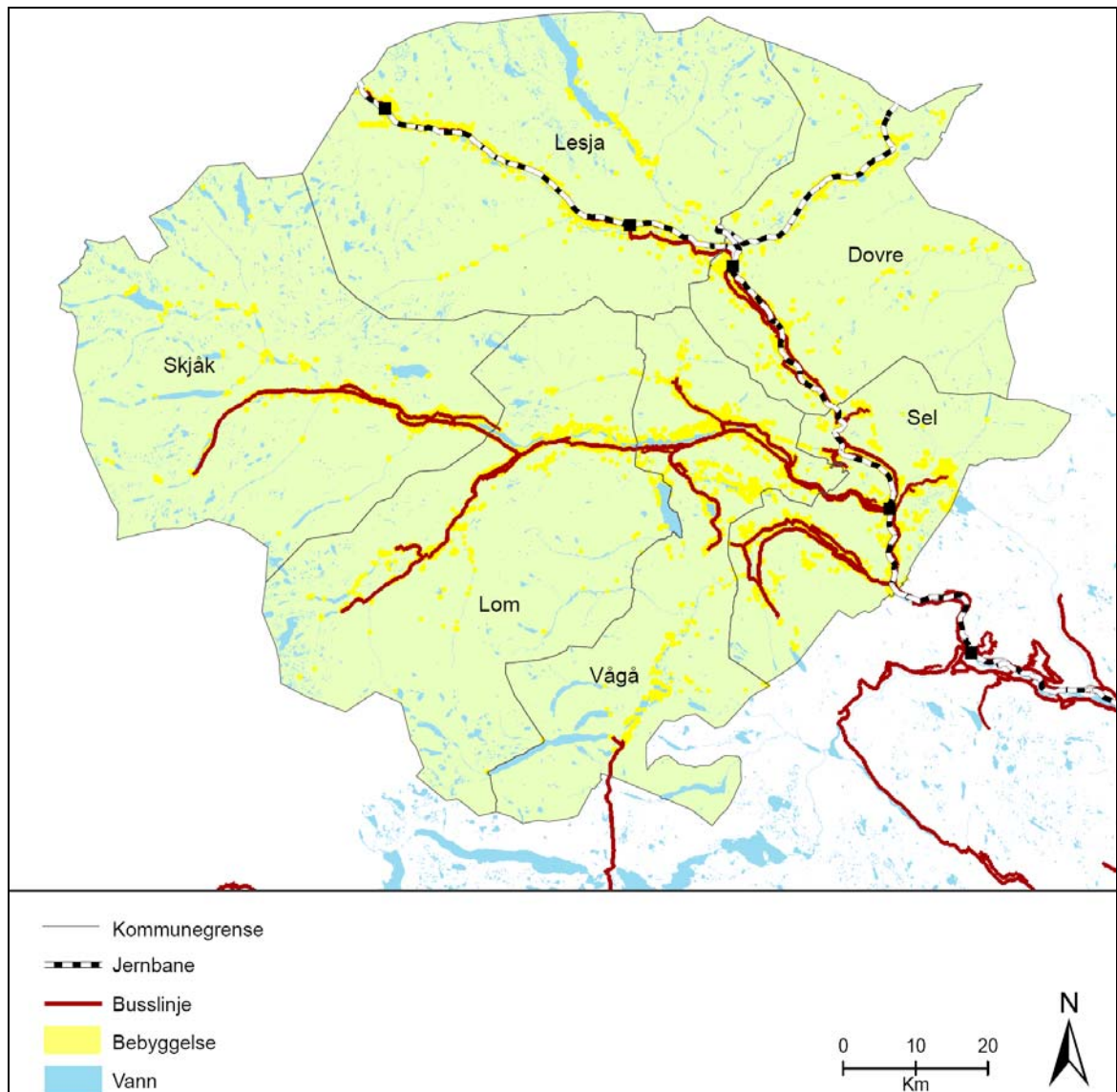
Tall fra Oppland fylkeskommune viser at elevene i videregående skole bosatt i Nord-Gudbrandsdal er fordelt mellom følgende skoler:

- Nord-Gudbrandsdal videregående i Otta, Sel: 207 elever (44 %)
- Nord-Gudbrandsdal videregående i Hjerleid, Dovre: 97 elever (21 %)
- Nord-Gudbrandsdal videregående i Lom: 74 elever (16 %)
- Vinstra videregående skule, Nord-Fron: 74 elever (16 %)
- Nord-Gudbrandsdal videregående i Klones, Vågå: 12 elever (3%)

## Dagens kollektivtilbud

Figur 17 viser hovedtrekk ved det linjebundne kollektivtilbudet i regionen. Det anbefales at fylkeskommunen arbeider videre med sin database, slik at kartet også kan vise antallet avganger pr døgn. I en spredtbygd region som Nord-Gudbrandsdal er det imidlertid ganske få avganger på de aller fleste strekningene.

Tabell 42 viser reisetidene med buss og bil mellom noen kommune- og region-senter, som illustrerer litt av konkurranseflaten mellom de to transportmidlene. For mange av de viste reiserelasjonene er reisetiden med buss ikke mer enn 30 prosent lenger enn med bil, og da vil det normalt være mulig for kollektivtransporten å konkurrere med bil, dersom en kan tilby ganske hyppige avganger. Dette er imidlertid den største utfordringen i spredtbygde områder.



Figur 17. Nord-Gudbrandsdal regionen og dagens buss- og jernbanetraseer i regionen (Kart ved TØI, linjedata fra Oppland fylkeskommune, hverdagstrafikk vinter 2008/2009).

Tabell 42. Reisetider med buss og bil. Reisetid med buss er basert på Oppland Trafikk sin reiseplanlegger på nett, samt gjennomgang av rutetabell, og viser minste sammen-lagte reisetid av flere mulige busslinjer. Reisetid med bil er basert på reiseplanleggeren Vis veg fra Statens vegvesen.

	Regionsenteret Otta			Lillehammer			Gjøvik		
	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)	Reisetid Buss (t:min)	Reisetid Bil (t:min)	Reisetids-forhold (buss/bil)
<b>Kommunesenter</b>									
Lesja	01:20	00:59	1,4	05:30	02:49	2,0	04:45	03:25	1,4
Vågå (Vågåmo)	00:35	00:29	1,2	03:04	02:20	1,3	03:50	02:56	1,3
Skjåk (Bismo)	01:20	01:15	1,1	04:59	03:06	1,6	05:45	03:42	1,6
Lom (Fossbergom)	01:00	00:57	1,1	03:10	02:48	1,1	03:56	03:25	1,2
Dovre (Dombås)	00:55	00:42	1,3	03:05	02:32	1,2	03:56	03:09	1,2
Sel (Otta)				02:29	02:03	1,2	03:15	02:39	1,2

## Etterspørsel etter kollektivtransport i regionen

Tabell 43 viser dagens etterspørsel etter reiser med buss og taxi i regionen. Antallet reiser pr innbygger i regionen var 40 i 2008. I tillegg kommer imidlertid reiser med langruter og jernbanen til og fra andre regioner.

Skoleskyss utgjør 85 prosent av reisene og andre offentlig betalte transporter ytterligere ca 4 prosent. Omlag 10 prosent av reisene er ordinære kollektivreiser.

Tabell 43. Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Nord-Gudbrandsdal i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Nord-Gudbrandsdal Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr. år	Andel %	1000 reiser pr. år	Andel %
Regionlinjer	685,5	89,2 %	599,2	87,4 %
Sum linjetrafikk	685,5	89,2 %	599,2	87,4 %
Bestillingsruter m/taxi				
Skoleskyss m/taxi	54,7	7,1 %	54,7	100,0 %
Pasienttransport	23,4	3,0 %		
TT-kjøring	4,9	0,6 %		
Sum bestillingstrafikk	83,0	10,8 %	54,7	65,9 %
Til sammen	768,5	100,0 %	653,9	85,1 %
Reiser pr innbygger og år	40			

## Samlede driftskostnader

Som vist i tabell 44, var kostnadene for regionens kollektivtrafikk med buss og taxi på vel 48 millioner kroner i 2008, og over 90 prosent - ca 44 millioner kroner - av dette ble dekket over offentlige budsjetter.

Tabell 44. Anslag over kostnadene til kollektiv og offentlig betalt transport i Nord-Gudbrandsdal i 2008 (sammenstilling av TØI på grunnlag av data fra Oppland fylkeskommune).

Type trafikk	Kr/år, i alt			Offentlig kjøp Prosent av kostnad	Kroner pr. reise		
	Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad		Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad
Regionlinjer	31 405 062	3 711 199	35 116 261	89,4 %	46	5	51
Sum linjetrafikk	31 405 062	3 711 199	35 116 261	89,4 %	46	5	51
Bestillingsruter m/taxi	-120	120					
Skoleskyss m/taxi	3 249 572	0	3 249 572	100,0 %	59	0	59
Pasienttransport	8 058 035	567 291	8 625 326	93,4 %	344	24	369
TT-kjøring	769 133	94 002	863 135	89,1 %	157	19	176
Sum bestillingstrafikk	12 076 620	661 413	12 738 033	94,8 %	146	8	153
Trafikk i alt	43 481 682	4 372 612	47 854 294	90,9 %	57	6	62
Skystasjon og annet			425 000				
Markedsføring							
Sum kollektivsystemet			48 279 294				

# 7 Innspill til målsetting, visjon og strategi

## 7.1 Målsettingene er politisk definert

### Mange formål skal oppnås

Oppland fylkesting vedtok i mai 2004 en samlet målsetting for utviklingen av kollektivtransporten i fylket:

*Antall kollektivreisende skal samlet sett øke. Dette skal skje ved at kollektivtilbudet tilrettelegges med vekt på service, kvalitet, sikkerhet, kompetanse og trivsel. Forutsetningen må være effektiv ressursbruk og rasjonell drift. Følgende delmål skal fremmes: Sikker transport, miljøeffektiv transport, universell utforming, kvalitet og brukervennlig, regional utvikling, likeverdighet.*

I følge mandatet for strategiplanen må den *fange opp både velferdsmessige, regionale og miljømessige forhold*. Helt kort betyr dette at planen må vektlegge flere hensyn på en gang:

- *Velferd* for ulike grupper, men særlig for dem som ikke kan eller vil bruke bil eller ta seg frem på egen måte (transport for alle).
- *Regional utvikling*, altså bidra til at befolkningen i distriktene får tilgang til utdanning, arbeid og andre tjenester, at næringslivet får tilgang til arbeidskraft og at reiselivet kan tilby god tilgjengelighet for besøkende uten bil.
- *Miljø*, dvs. redusere negative miljøvirkninger av transport, både lokalt, regionalt og globalt, der konkurranseforholdet bil/kollektivt er et viktig aspekt.

Da det er begrensede ressurser som kan stilles til disposisjon for tiltak som bidrar til disse tre målene, må de konkrete ambisjonene på feltet tilpasses de tilgjengelige økonomiske ressurser. Effektiv oppnåelse av de ulike målene er derfor en svært viktig del av strategiene som det skal legges opp til, jfr. faktagrunnlaget i de foregående kapitler.

### Kollektiv og offentlig betalt transport tjener viktige samfunns mål

Det kollektive transportsystemet sørger for at en stor del av fylkets barn og unge kommer seg trygt og lett til og fra grunnskole, videregående og høyere utdanning. Slik er kollektivtransporten en nøkkel til fylkets langsiktige sosiale og økonomiske utvikling. Det kombinerte bane-, buss- og taxisystemet bringer også folk til og fra sykehus og andre helseinstitusjoner. Denne oppgaven blir stadig viktigere etter hvert som helsetjenestene spesialiseres og sentraliseres, og mer av

behandlingen foregår poliklinisk med daglig transport til og fra hjemmene. En rekke forbedringer i helsesektoren forutsetter med andre ord mer transport av kollektiv art.

For eldre og funksjonshemmede kan tilpassede transporttilbud være en nøkkel til det gode liv. Gode kollektive transporttjenester kan bidra til at flere gamle kan bli boende hjemme langt inn i alderdommen, noe som ofte vil være en mindre kostbar løsning for samfunnet enn overflytting til institusjon.

Videre kan et kollektivt transportsystem av høy standard bidra til at flere mennesker og husholdninger kan klare dagliglivets aktiviteter med mindre bilkjøring og redusert belastning på husholdsregnskapene. Da kan det også bli lettere for folk å velge en sunnere livsstil med mindre bilbruk og mer mosjon i dagliglivet gjennom kombinasjonen av gange og sykling på korte reiser og kollektiv transport på lengre reiser.

Det langsiktige samspillet som en kan oppnå mellom satsing på miljøvennlig transport og utvikling av arealbruk, er enda en hovedgrunn til at de enkelte regionene i fylket bør se seg tjent med en sterkere utvikling av det kollektive transportsystemet.

Mandatet for arbeidet med strategiplanen har et krav om at tiltakene må være gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer. Det er flere trekk i samfunnsutviklingen som svekker mulighetene for å oppnå høye mål for hva kollektivtransporten skal utrette. Dagens kollektive transportsystem er i en økonomisk, finansiell klemme som kaller på nye grep i forhold til dagens organisering og de senere års praksis. Samfunnet bør bli mye flinkere til å se de ulike nytteaspekter ved kollektivtransporten i sammenheng, og finne frem til finansierings- og styringsformer som langt bedre reflekterer det faktum at kollektiv og offentlig betalt transport er en viktig del av den alminnelige velferdsutviklingen, regional utvikling og bevaringen av miljøet for de kommende generasjoner.

## Mulighetenes Oppland

Utdrag om kollektivtransporten i fylkeskommunens regionale handlingsprogram 2008 og fylkestingets prioriteringer til nasjonal transportplan 2006 - 2015:

- *Samferdsel er avgjørende for utvikling av funksjonelle samfunn.*
- *Et godt utbygd kollektivtilbud er viktig for den regionale utviklingen.*
- *20 prosent av befolkningen har ikke tilgang til personbil og god tilgang til kollektivtransport er spesielt viktig for denne gruppa.*
- *Oppland fylkeskommune arbeider for å redusere miljøbelastningen fra samferdsel gjennom å sette miljøkrav til kollektivtransporten, fremme økt bruk av biodrivstoff og utvikle gode kollektivløsninger.*
- *Jernbanen skal utvikles til å bli et effektivt, attraktivt og konkurransedyktig transportmiddel både for person- og godstransport da det vil gi en miljøvennlig, arealeffektiv og sikker transport.*
- *Fylkestinget oppfordrer nasjonale myndigheter, regjering og storting, til snarest å sette fylkeskommunene i økonomisk stand til å bygge ut*

*busstilbudet og samtidig redusere billettprisene. En offensiv og troverdig lokal, regional og nasjonal samferdsels- og klimapolitikk må inkludere ei økt satsing på kollektiv transport, både buss og bane. Alt annet vil være i strid med regjeringens politiske grunnlag, og i utakt med den vilje som forventes til å ta klimautfordringene på alvor.*

- *Arealplanleggingen må brukes aktivt for å redusere transportbehov og klimagassutslipp. Et mer konsentrert utbyggingsmønster gir bedre grunnlag for kollektivtransport, samtidig som flere kan gå og sykle til daglige gjøremål. For å begrense transportomfanget bør lokalisering av virksomheter skje ut fra analyser av transportbehov og tilgjengelighet.*

## 7.2 Forslag til visjon og hovedgrep

Strategisk kollektivplan for Oppland kan gjennom et konkretisert handlingsprogram bringe fylket et langt skritt videre mot et nytt konsept for kollektiv og offentlig betalt transport i norske distriktskommuner og småbyer. Dette vil kreve at fylkeskommunen tar ledelsen i et felles løft sammen med kommunene, statlige transportetater og transportutøvere, og i samspill med befolkningen og næringslivet i fylket. Eventuelt kan også Hedmark fylkeskommune bli invitert til å være med på å gjøre dette til en stor fellesoppgave for Innlands-Norge.

### Enkelt for alle å reise kollektivt

Stikkordene for hva det nye konseptet skal oppnå, bør kunne være:

- Så enkelt at alle kan forstå og bruke det uten grundige studier eller lang erfaring
- Synlig og lett å finne både i byen og på landet
- Sammenhengende reisekjeder fra start til mål, som også tilrettelegger atkomstene til og fra kollektivtransporten
- Universell utforming og informasjon som gjør behovet for bistand underveis så lite som mulig
- Betaling og informasjon uten plunder og heft
- Pålitelig, stabilt og trygt for alle brukere, uansett alder, funksjonsdyktighet og lokalkunnskap
- Kvalitet som gir attraktivitet og status for kollektiv transport som alternativ til bilbruk.

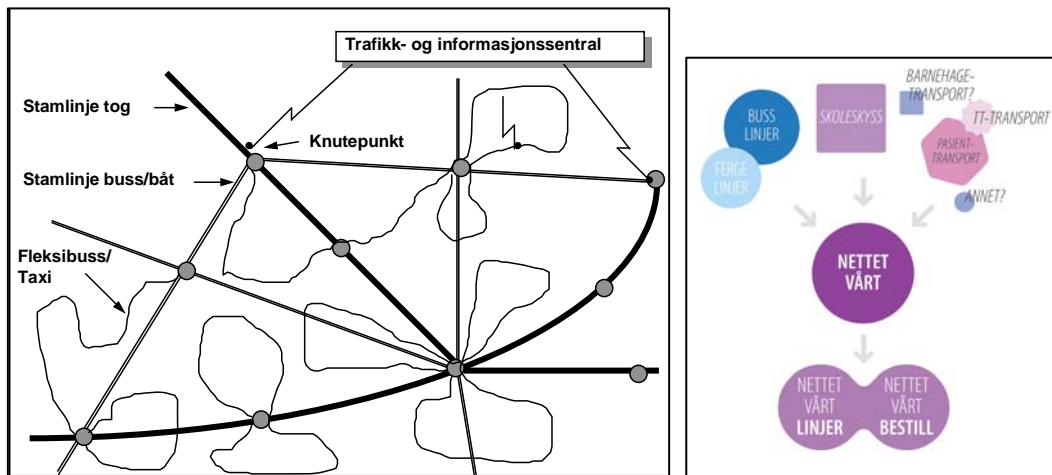
Alt dette må oppnås innenfor realistiske økonomiske rammer og andre gitte betingelser. Men vi ser for oss at konseptet skal starte en positiv utvikling der økte trafikkinntekter også gir grunnlag for finansiering av økt kvalitet og nye tiltak.

Konseptet skal også ivareta transportberedskapsfunksjonen i distriktene, som i dag dekkes av drosjeløyvebestemmelsen om 24-timers beredskap. Denne ordningen er i dag under press og i ferd med å bli borte i mange utkantkommuner.



## Ett system, med sammenhengende linje- og bestillingstrafikk

Konseptet som er skissert, figur 18, består av en kombinasjon av linje- og bestillingstrafikk, som er samordnet i ett system. Det skal dekke flest mulig av transportbehovene i fylket, både de transportene som det offentlige har et klart, lovbestemt ansvar for, og de transportene som brukere, kommuner og næringsliv er villige til å betale for.

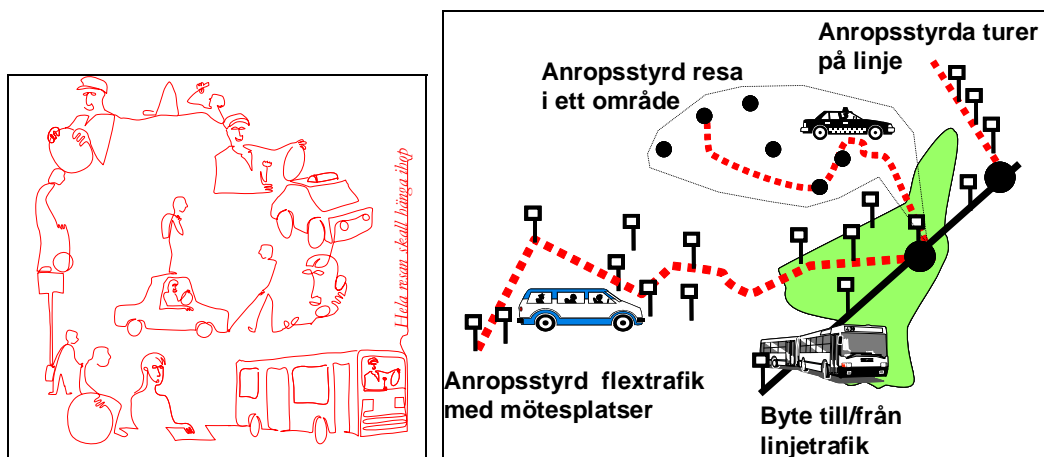


Figur 18. Visjonen om det samlede, helhetlige reisenettverket bør være ledestjernen for arbeidet med å utvikle kollektivtransporten i Oppland.

Ved å se de ulike transportoppgavene mer i sammenheng enn før, vil en oppnå større effektivitet og bedre tilbud også for ordinære kollektivreiser. Det svenske FoU-prosjektet FINAL (2007) har samme visjon med fullstendig integrering av anropstyrt trafikk og linjetrafikk, figur 19. Prosjektet slo fast at det bare er organisasjon og institusjonelle rammer som er flaskehalsene for realiseringen, ikke teknikk eller økonomi.

## Brukertilpasning av alle ledd i reisekjeden

Konseptet tar sikte på å gjøre det så enkelt som mulig for alle å reise kollektivt i en region og med videre forbindelser til resten av landet, enten en har tilgang til bil eller ikke. Derfor må en tilrettelegge hele prosessen fra reisebehovet oppstår til reisen er betalt og gjennomført. I tillegg til selve transporten ombord i bussen, toget eller taxibilen, må det utvikles informasjonstjenester, markedsføring og profilering, kjørevei og holdeplasser med atkomster og veivisning og lokal informasjon i influensområdet. Slik kan en redusere flest mulig av dagens barrierer mot å bruke det kollektive transportsystemet.



Figur 19. Det svenske FoU-prosjektet FINAL har samme visjon som oss; med fullstendig integrering av anropsstyrt trafikk og linjetrafikk. Prosjektet konkluderte at det bare er organisasjon og institusjonelle rammer som er flaskehalsene for realiseringen, ikke teknikk eller økonomi.

Tilbudet skal forenkles slik at det er lett å informere om og lett å ta i bruk også for nye reisende. Dette siste er helt nødvendig, da det må foregå stadig nyrekruttering av kunder bare for å opprettholde dagens trafikkvolum. Når en i tillegg ønsker å få til en vesentlig trafikkøkning, er det viktig at en gjør tilbudet så enkelt og attraktivt å benytte som overhode mulig. Da må en redusere usikkerheter om rutetider og systemets dekningsområder, og tilbudet må passe med kundenes reiseønsker og aktivitetsmønster.

### Vanlig kollektivtrafikk og offentlig betalte transporten bør bli to sider av samme sak

Det kollektive transportsystemet som en tar sikte på å utvikle, består i dag av to ulike deler som en bør integrere så langt det er hensiktsmessig, effektivt og praktisk mulig. Den ene delen er den ordinære kollektivtransporten for folk flest, og den andre er i dag et komplekst sett av tilbud som går under samlebetegnelsen offentlig betalt transport, som er innrettet på å betjene ulike, men helt bestemte brukergrupper.

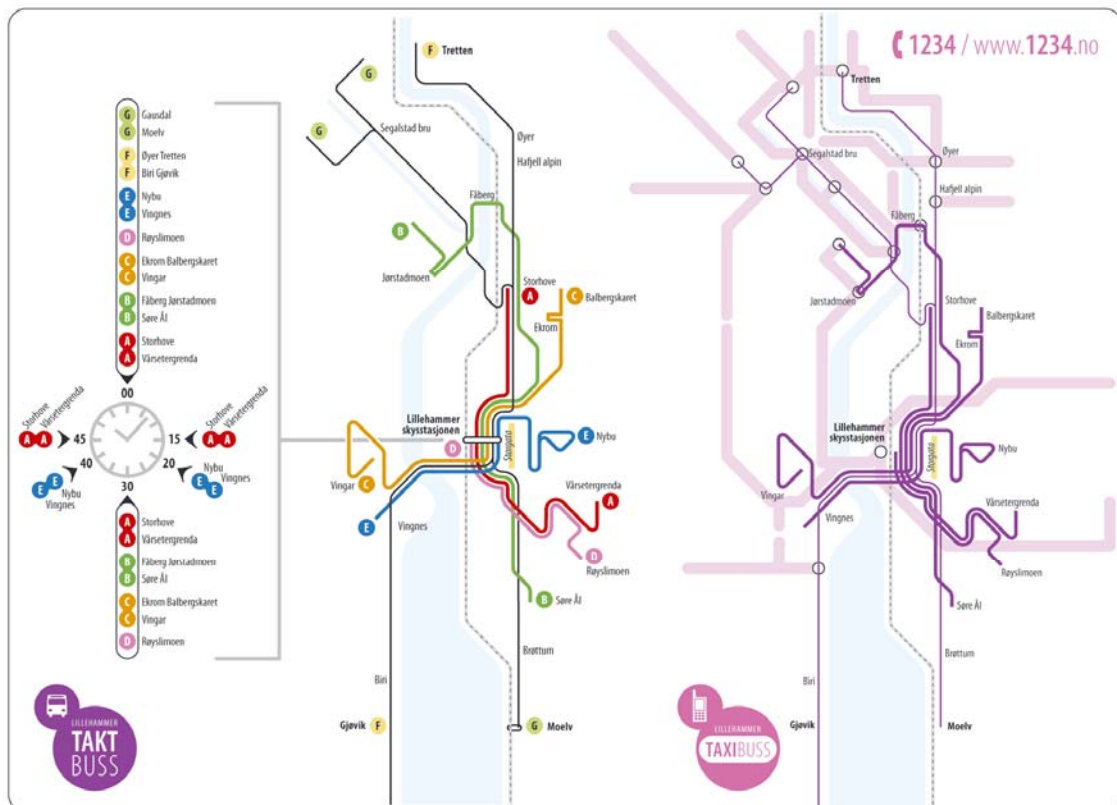
Den største gruppen av kollektive transporten i Oppland, både i antall reiser og i ressursbruk, er skoleskyss. Den hoveddelen av skoleskyssen som foregår med buss i linjetrafikk er i utgangspunktet offentlig betalt transport tilpasset skoleelevenes behov. Dette rutetilbudet er også åpent for almenheten som et tilbud om vanlig kollektivtransport – på den halvparten av årets dager som skolene har under-visning. Men i praksis gjør tilpasningene til skoleelevenes behov det mindre aktuelt for andre å benytte de samme rutene og avgangene. Det er nesten bare i Lillehammer- og Gjøvikregionene, samt på langrutene mellom regioner og landsdeler, at det er mange andre enn elever med skoleskyss som benytter busstilbudet.

### Regional tilbudsutvikling med fire typer kollektivtilbud

Innenfor Opplands grenser er det store variasjoner i bosettingsmønster, befolkningstetthet og trafikkgrunnlag for vanlig kollektiv transport. Utformingen av

tilbudet må gjenspeile dette, og derfor er det en stor oppgave å gjennomføre nye løsninger i hele fylket. På grunn av dette har fylkeskommunen valgt en strategi der omlegginger og nye tiltak gjennomføres for en region om gangen.

De seks regionene er alle naturlige pendlingsregioner og passende geografiske enheter for tilpasning av det kollektive linjenettet. Foreløpig er det i Lillehammerregionen en er kommet lengst i retning av den visjonen vi har satt opp. Men også der gjenstår det mye. Det er spesielt behov for å komme videre for å få erfaringer med nye løsninger for bestillingstrafikken i de mest spredtbygde områdene i fylket.



Figur 20. Illustrasjon av hvordan "Taktbussers" linjenett og "Taxibussers" områder for bestillingstrafikk kan virke sammen som et felles, kollektivt transportsystem i Lillehammerregionen (Nielsen og Lange 2007a).

For å betjene det samlede reisemarkedet best mulig ser vi for oss at kollektivtransportssystemet etter hvert skal bestå av fire hovedtyper av tilbud:

- *Langruter* mellom regionale knutepunkter og områder utenfor Oppland. Jernbanens tilbud vil være en del av dette.
- *Regionale stamlinjer med taktet timetrafikk eller bedre*, som er samordnet i tid med langrutene der det er mulig, og som blant annet binder sammen kommunesentrene, større tettsteder og boligfelt med regionsenteret.
- *Kommunale linjer* for skoleskyss, transport av eldre, betjening av fritidstilbud og kveldsarrangementer, som er linjetrafikk som supplerer de regionale linjene for betjening av de enkelte kommuner og deler av kommuner,

- *Bestillingstrafikk* i alle områder med fast bosetting, og som ikke dekkes av linjetrafikken, samt for brukergrupper som ikke kan benytte det øvrige kollektivtilbudet på hele eller deler av sine reiser. Servicenivået tilpasses brukerhensyn og –rettigheter, kostnader og finansiering.

Vi skal kort kommentere prinsippene for deler av det samlede, kollektive reisenettverket. Konkretisering krever detaljert planlegging og utviklingsarbeid i hver enkelt region i fylket.

### Regionale stamlinjer i taktnett

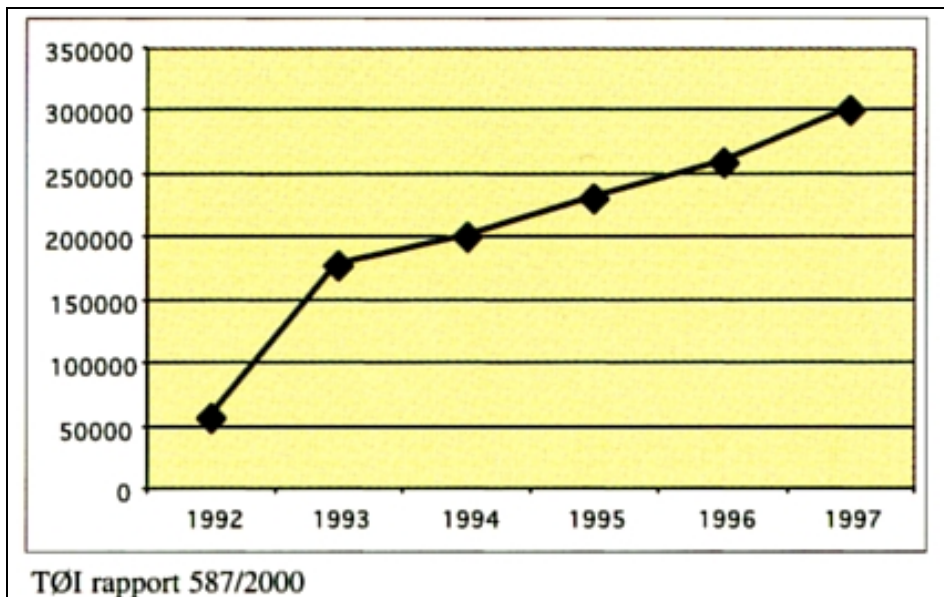
I hver av regionene bør en tilstrebe å utvikle et regionalt tilbud med noen få og tydelige linjer som møter hverandre i takt på de regionale knutepunktene. Prinsippet er illustrert for Mjøsregionen, figur 21. Der kan et taktnett bidra til å knytte bedre sammen Lillehammer- og Gjøvikregionene med Hamarregionen, slik at hele Mjøsregionen kan få et taktet nett med faste avganger på et gitt minuttall hver eneste time trafikken skal foregå.



Figur 21. Transportøkonomisk institutt har laget et utkast til hovedlinjer i et taktet regionalt og interregionalt kollektivtilbud for Mjøsregionen. Detaljer, kostnader og inntekter i konseptet bør utredes videre med tanke på gjennomføring (Nielsen og Lange 2008).

Konseptet bygger på prinsipper som har hatt stor suksess i Sveits og Tyskland, men også på de gode, norske erfaringene en har med timebuss i Notodden og i ekspressbusstrafikk mellom Notodden og Oslo. I det siste tilfellet har en valgt å

kjøre timetrafikk hele døgnet, selv om det er få trafikanter på nattavgangene. Der anser en at lav utnyttelse på noen avganger er en form for markedsføringskostnad.



Figur 22. Timebussen i Notodden var tidlig ute i Norge med å demonstrere verdien av et enkelt og standardisert rutetilbud med faste avganger hver time. Figuren viser trafikkutviklingen i perioden 1992-9; dvs. de fem første årene etter at tilbudet ble etablert (Kilde: Nettbuss Telemark AS).

### Kommunale linjer

Sammenvevd med langruter og regionale linjer, trengs det enkle og tydelige linjer i de enkelte regionene i fylket. Mulighetene er naturligvis størst i de tettest bebygde delene av fylket, dvs. rundt Lillehammer og Gjøvik. I samtlige regioner vil dette tilbudet være nokså avgjørende for hvilke markedsandeler kollektivtransporten i fylket vil få, siden langt de fleste av reisene i Oppland foregår innenfor bostedskommunen eller egen region.

Løsningsprinsippene vi mener en bør tilstrebe, er allerede delvis realisert i Lillehammerregionen med betydelig suksess. Tilsvarende konsept er også skissert for Gjøvikregionen, som en del av Mjøsnettet, figur 23. Gjennom takting av linjene på skysstasjonen ved jernbanestasjonen i Gjøvik, kan innbyggerne i store deler av regionen tilbys en sammenhengende og tidsmessig koordinert kollektivreise både internt i regionen og videre til og fra tilsvarende "kommunale" og regionale linjer i Lillehammer og Hamar.

Men det er nødvendig å tilpasse løsningene i den enkelte region, så det må foregå mer detaljert planlegging av de nye tilbudene i samtlige regioner i Oppland.



Figur 23. Skisse til driftskonsept med en kombinasjon av regionale linjer (nederst) og et forenklet (kommunalt?) bybussnett (øverst) i Gjøvikregionen (Nielsen og Lange 2008).

## Bestillingstrafikk

Utviklingen av systemet for bestillingstrafikken er ikke kommet like langt. Det gjenstår fortsatt avklaringer med hensyn til hvilke konsepter som kan anbefales og hvordan organisasjonen rundt den bør utformes. Men ut fra erfaringer og studiebesøk i Danmark og Sverige, har vi stor tro på at dette er rett vei å gå. Gjennomføringen vil imidlertid ta flere år, og det er viktig at en nå får flere praktiske erfaringer med ulike løsninger, ikke minst gjennom KID-prosjektet i Lillehammerregionen. Etter hvert vil en også kunne støtte seg på erfaringer fra andre fylker med andre typer KID-løsninger med bestillingstrafikk i distriktene.

Pågående strukturendringer i drosjenæringen i distriktene vil trolig kreve omlegginger av dagens styringsregime med bostedsløyver og krav om 24 timers transportberedskap. Flere faktorer påvirker utviklingen: Endringer i befolkning og næringsstruktur samt økt bilhold i distriktene, etablering av større sentraler med bruk av mer kompetansekrevede teknologi, samt helsesektorens konkurranseutsetting av pasienttransporter i egen regi. I tillegg er det grunn til å forvente et liknende kostnadspress som i bussnæringen gjennom høyere sjåførlønninger, dyrere drivstoff, miljøkrav etc.

Organisert bestillingstrafikk som en del av det kollektive transportsystemet vil kunne bidra til å sikre distriktene en akseptabel minstestandard og gi den nødvendige transportberedskapen som skal gjøre det trygt å bo og leve i distriktene, selv om de tradisjonelle, private drosjetjenestene skulle falle bort.

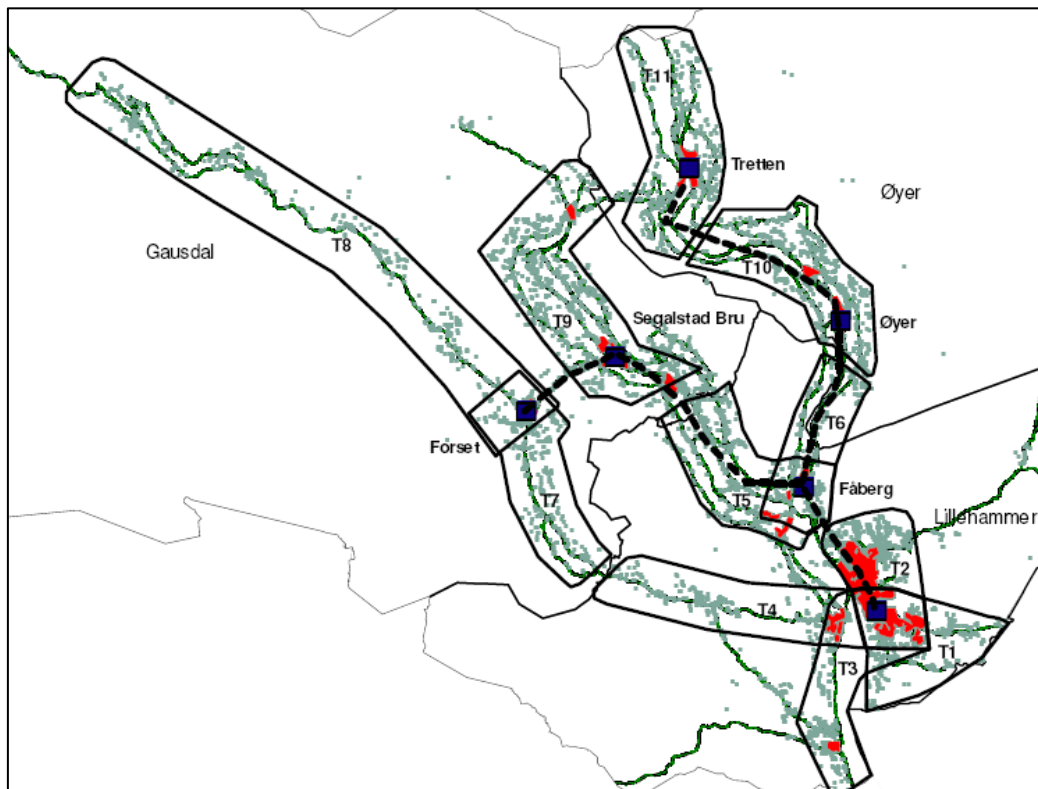
Figur 24 viser en skisse til prinsipielt opplegg for bestillingstrafikk i Lillehammer-regionen, som blir prøvet ut i KID-prosjektet for den regionen.

## Fylkeskommunal standard med mulighet for kjøp av bedre tilbud

I konseptet for det fremtidige kollektive transportsystemet vil det trolig være hensiktsmessig å konkretisere hva som skal være fylkeskommunens ansvar å levere til befolkningen og næringslivet i de ulike regioner, og hva som andre må bidra til å finansiere. Følgende tilbuds- og finansieringsstruktur kan antydes:

*Selvbærende tilbud:* En del av kollektivtilbudet i eller gjennom en region lar seg fullfinansiere gjennom billettinntekter alene. For å sikre at regionen får et helhetlig, sammenhengende og enkelt kollektivnett, må rammene for dette tilbudet fastlegges ganske detaljert som en del av en plan for kollektivtrafikken i regionen. Samordningen med det øvrige kollektivtilbudet med koordinering av tidtabeller, omstigningsmuligheter, knutepunkter, felles informasjon og markedsføring bør kunne gi kommersielle aktører gode insitamenter til å delta i et slikt helhetlig tilbud. Forhold til konkurranselovgivning og forskrifter må trolig avklares. Hvis det hindrer forbrukernes langsiktige interesser, bør regelverket justeres.

*Fylkeskommunalt tilbud og standardnivå:* Dette bør konkretiseres for hver enkelt region, med vekt på å sikre alle regioner og kommuner en felles, minste standard, og med en tilfredsstillende betjening av de oppgaver fylkeskommunen er lovpålagt å utføre. Fylkeskommunen kan også velge å satse mer enn dette, for å oppnå høyere grad av måloppnåelse i forhold til velferd, regional utvikling eller miljø.



Figur 24. Prinsipp for definisjon av betjeningsområder for bestillingstrafikk i Lillehammerregionen. Kartet viser bebyggelsen, og hvordan det kan defineres betjeningsområder for bestillingstrafikk i de ulike dalførene. For reiser som ikke krever direkte transport går disse transportene til og fra de angitte knutepunkter for linjetrafikken, slik at både lokale reisende og reisende som skal videre med buss kan benytte samme kjøretøy (Yngve Westerlund/Oppland fylkeskommune 2009).

**Kommunalt tilbud og standardnivå:** Det bør legges opp til en finansieringsmodell der kommunene har det fulle kostnadsansvaret for de transportoppgavene som de bestiller. De definerer da selv hvilke tilbud og standardnivåer de vil gi sine innbyggere – utover det som leveres kommersielt eller fra fylkeskommunen. Fullt kommunalt kostnadsansvar for skyss i grunnskolen bør da innføres gjennom nasjonal forskrift, eventuelt kan det inngås samarbeidsavtale mellom fylkeskommunen og primærkommunene med sikte på å oppnå det samme. Også kommuner som ønsker å satse mer på kollektivtransporten, kan gjøre det ved å finansiere sin del av et styrket tilbud.

**Andre kollektivtransporttjenester:** Det kollektive transportsystemet bør også organiseres slik at det har insitamenter og praktiske muligheter til å selge sine tjenester til det lokale næringslivet, for eksempel reiselivsbedrifter, handelsbedrifter, foreninger, organisasjoner og så videre.

Det er foreløpig for tidlig å fastlegge prinsippene for definisjon av minstestandard med hensyn til tilbud og servicenivå i de ulike kommuner og regioner. Før det kan gjøres, må en analysere løsninger og ressursbruk i de enkelte regioner. Dessuten trengs det en dialog med kommunene om hvordan de kan og bør engasjere seg i utviklingen av tilbudet i sin region.



## Fylkeskommunens strategier

Fylkeskommunens strategiplan for kollektivtransporten (Oppland fylkeskommune 2009) legger opp til at det skal tas fire ulike hovedgrep for å møte utfordringene og utvikle kollektivtransporten i retning av visjonen. I planens sammendrag er disse omtalt slik:

1. Brukeren skal stå i sentrum, og tilbudet som omfatter både rute- og bestillings-transport skal forenkles og brukertilpasses. Ordinær og offentlig betalt transport skal ses i sammenheng.
2. Benytte fylkeskommunens handlingsrom for å påvirke kostnadsnivået:
  - a) Gjøre ting på nye måter – effektivisere
  - b) Ha en langsiktig plan for takstutviklingen
3. Påvirke statlige instanser til å gi bedre og mer stabile rammebetingelser
4. Kollektivtrafikken som et samarbeidsprosjekt i ny organisering
  - a) Kollektivtransport som et felles prosjekt
  - b) Ny organisering

Disse punktene viser at gjennomføringen av den skisserte visjonen vil være et bredt anlagt og langsiktig prosjekt. Strategiplanen erkjenner at det også kreves justeringer i dagens organisering av arbeidet med å utvikle kollektivtransporten.

## 7.3 Hvordan måle om en er på rett vei?

### Hvorfor trengs det indikatorer – og hvordan kan de fastlegges?

Oppgavens langsiktige og mangfoldige karakter gjør det svært viktig å få etablert noen indikatorer som kan bidra til å måle resultatene av det en gjør. Det trengs målestokker for å kunne si hvilke retninger utviklingen går i, slik at graden av måloppnåelse kan beskrives og kursen eventuelt justeres underveis.

Å definere slike indikatorer er en egen oppgave. Når en går i gang med dette, vil en raskt se at både metoder og datagrunnlag trenger å utvikles videre i forhold til det som i dag er tilgjengelig av statistikk og begreper. I denne rapporten kan vi bare komme med noen innspill til et slikt arbeid.

Definisjoner av mål og indikatorer på måloppnåelse henger faglig sett nøye sammen, da det har liten hensikt – utover den politiske retorikken (som kan være viktig nok) – å sette opp mål som en ikke kan eller har til intensjon å måle resultater i forhold til. Det er imidlertid sjelden at de politisk definerte målene er så systematisk ordnet og presist formulert at de gir opplagte føringer på valget av indikatorer.

I tillegg til indikatorer som skal måle graden av måloppnåelse, trenger en også indikatorer på kollektivtilbudets produksjonsomfang og kvalitet, samt ressursbruk og økonomi. Slike data trengs for å kunne analysere tilbudet, effektiviteten og de ulike kvalitetene som trengs for at kollektivtransporten skal nå målene. De trengs også for å utvikle strategier og velge innsatsområder.

Ut fra disse alminnelige vurderingene, har vi valgt tre ulike tilnærminger for å komme frem til et foreløpig forslag til indikatorer for oppfølging av Strategiplanen for kollektivtransport i Oppland:

1. For det første har vi lett etter indikatorer som kan benyttes til å beskrive utviklingen i forhold til de målene en politisk har definert for planen.
2. For det andre har vi sett på vanlige produksjons- og resultatdata som er i bruk for å beskrive kollektiv transport i Norge. Dette inkluderer trafikk- og økonomidata av den art som Oppland fylkeskommune har vært i stand til å fremskaffe som underlag til denne rapporten.
3. For det tredje har vi benyttet kjent kunnskap om kvalitetsfaktorer som er viktige for å få folk til å reise kollektivt, om faktorer av betydning for regional utvikling og om miljøforhold.

Dette underkapitlet kan ses på som *en start* på utviklingen av kollektivtransport-indikatorer for oppfølging av Opplands strategiske kollektivplan, men kan kanskje også benyttes som en start på drøftinger i andre fylker og utredningsprosjekter som trenger indikatorer for kollektiv transport.

### Strategiplanens mål

Vi ser først på målene som er definert i Strategiplanen (Oppland fylkeskommune 2009), og søker etter mulige variabler og datakilder som kan tenkes benyttet som indikator og målestokk i årene fremover. Strategiplanen har definert fem hovedmål (vår nummerering, jfr. tabell 45:

1. Øke andel kollektivreiser
2. Velferdsmessige mål ved ”Transport for alle”
3. Øke tilgjengelighet innen og til og fra regionale sentre
4. Miljøeffektiv transport
5. Pålitelig og trygt tilbud

Tabellen viser at det ikke er helt lett å finne egnede indikatorer i eksisterende statistikk og datakilder som kan brukes som målestokk for framgang eller tilbakegang i forhold til de valgte målene i Strategiplanen. Det vil trolig bli behov for å utvikle nye undersøkelser og dataopplegg dersom en skal følge opp de angitte målene i praksis.

I det videre arbeidet bør en finne frem til en kombinasjon av måldefinisjoner og indikatorer som lar seg benytte i fremtidens oppfølging av planen og utviklingen av det kollektive transportsystemet.

### Andre resultatindikatorer for kollektivtransport

I tabell 46 har vi sammenstilt et annet sett av mulige indikatorer for kollektivtransport, som har til hensikt å beskrive hvor godt noen vanlige mål for kollektivtransporten oppnås, og samtidig dekke vanlige ønsker om data om tilbudet, produksjonen og økonomien. Heller ikke dette er noe endelig svar på utfordringene med valg av indikatorer, men et innspill til videre arbeid.

Tabell 45. Noen mulige indikatorer på måloppnåelse i forhold til Strategiplanens fem hovedmål.

Mål	Mulige indikatorer
<b>1. Øke andel kollektivreiser</b>	Antall kollektivreiser pr innb./år; Oppland fylke og 6 regioner. Kombinert indeks for Oppland fylke; pr år: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vegtrafikk (Statens vegvesen)</li> <li>▪ Antall kollektivreiser (Oppland fylkeskommune)</li> </ul> Andel kollektivreiser av alle motoriserte reiser (RVU Oppland?)
<b>2. Transport og velferd for alle</b>	Andel av innbyggerne med kollektivtilbud (RVU Oppland?) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4+ avganger pr døgn innen 1 km fra bolig</li> <li>▪ 1+ avganger pr time innen 0,5 km fra bolig</li> <li>▪ 4+ avganger pr time innen 0,5 km fra bolig</li> </ul> Andel av uføre/alderstrygdede med rett til bestillingstrafikk Andel og antall som tilfredsstiller krav om universell utforming: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Knutepunkter med atkomster</li> <li>▪ Stoppesteder med atkomster</li> <li>▪ Buss/taxi-vognkm</li> </ul> Maks. reisetid kollektivt og bil, og forhold koll/bil: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fra ytterste faste bosetting til kommunesenter</li> </ul>
<b>3. Økt tilgjengelighet innen og til/fra regionale sentre</b>	Reisetid kollektivt og bil, minutter og forhold koll/bil: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fra ytterste faste bosetting til regionsenter</li> <li>▪ Fra regionsenter til Lillehammer eller Gjøvik (for regioner)</li> </ul> Andel og antall som tilfredsstiller krav om universell utforming: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Offentlige bygg og private servicelokaler i sentrene</li> </ul>
<b>4. Miljøeffektiv transport</b>	Globalt klima: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CO2-utslipp fra mobile kilder pr innb (SSB; kommune)</li> <li>▪ Markedsandel bil (jfr. mål 1)</li> <li>▪ Andel buss/taxi-kj.t. etter miljøklasse</li> </ul> Lokal luft/støy: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Andel buss/taxi-kj.t. etter støyklasse og utslippsklasse</li> </ul>
<b>5. Pålitelig og trygt tilbud</b>	Andel avganger uten forsinkelse over 3 minutter, og andel innstilte avganger: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gjøvikbanen og Dovrebanen (JBV-statisstikk)</li> <li>▪ Langruter buss</li> <li>▪ Regionale busslinjer</li> <li>▪ Bestillingstrafikk/taxi</li> </ul> Antall personskader (legebehandlet) pr passasjer/år: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gjøvikbanen og Dovrebanen (JBV-statisstikk)</li> <li>▪ Langruter buss</li> <li>▪ Regionale busslinjer</li> <li>▪ Bestillingstrafikk/taxi</li> </ul>

Tabell 46. Mulige indikatorer på resultater i forhold til vanlige mål og variable.

Variabel	Indikatorer
<b>Kollektivtilbud</b>	
Omfang	Vognkm og vogntimer pr år; Oppland fylke og 6 regioner: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gjøvikbanen og Dovrebanen</li> <li>▪ Langruter buss</li> <li>▪ Regionale busslinjer</li> <li>▪ Bestillingstrafikk/taxi</li> </ul>
Frekvens	Sum vognkm pr offentlig vegkm; Oppland fylke og 6 regioner Andel av innbyggerne med kollektivtilbud (RVU Oppland?) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4+ avganger pr døgn innen 1 km fra bolig</li> <li>▪ 1+ avganger pr time innen 0,5 km fra bolig</li> <li>▪ 4+ avganger pr time innen 0,5 km fra bolig</li> </ul>
Reisetid	Reisetid kollektivt og bil, minutter og forhold koll/bil: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fra ytterste faste bosetting til kommunesenter (pr kommune)</li> <li>▪ Fra ytterste faste bosetting til regionsenter (pr region)</li> <li>▪ Mellom kommunesentre og regionsenter (pr region)</li> <li>▪ Fra regionsenter til Lillehammer eller Gjøvik</li> </ul>
Nettstruktur/ sammenheng	Fullstendig/Delvis/Liten pr hovedtype av tilbud; <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vurdering (for regioner)</li> </ul>
Universell utforming	Andel og antall som tilfredsstillt krav om universell utforming: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Knutepunkter med atkomster</li> <li>▪ Stoppesteder med atkomster</li> <li>▪ Buss/taxi-vognkm</li> </ul>
Punktlighet	Andel avganger uten forsinkelse over 3 minutter, og andel innstilte avganger: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gjøvikbanen og Dovrebanen (JBV-statisstikk)</li> <li>▪ Langruter buss</li> <li>▪ Regionale busslinjer</li> <li>▪ Bestillingstrafikk/taxi</li> </ul>
Sikkerhet	Antall personskader (legebehandlet) pr passasjer/år: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gjøvikbanen og Dovrebanen (JBV-statisstikk)</li> <li>▪ Langruter buss</li> <li>▪ Regionale busslinjer</li> <li>▪ Bestillingstrafikk/taxi</li> </ul>
Fremkommelighet	Antall og andel med nedsatt fart; tidstap pr km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vognkm i rute</li> <li>▪ Km busslinje</li> </ul>
Øvrige kvaliteter	Flere indikatorer bør kunne defineres

fortsetter

Variabel	Indikatorer
<b>Etterspørsel</b>	
Kollektivreiser	Antall kollektivreiser pr innb./år; Oppland fylke og 6 regioner.
Markedsandel kollektiv/bil	Kombinert indeks for Oppland fylke; pr år: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vegtrafikk (Statens vegvesen)</li> <li>▪ Antall kollektivreiser (Oppland fylkeskommune)</li> </ul> Andel kollektivreiser av alle motoriserte reiser (RVU Oppland?)
<b>Velferd</b>	
	Andel av innbyggerne med kollektivtilbud (RVU Oppland?) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4+ avganger pr døgn innen 1 km fra bolig</li> <li>▪ 1+ avganger pr time innen 0,5 km fra bolig</li> <li>▪ 4+ avganger pr time innen 0,5 km fra bolig</li> </ul> Andel av uføre/alderstrygdede med rett til bestillingstrafikk Andel og antall som tilfredsstillt krav om universell utforming: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Knutepunkter med atkomster</li> <li>▪ Stoppesteder med atkomster</li> <li>▪ Buss/taxi-vognkm</li> </ul> Maks. reisetid kollektivt og bil, og forhold koll/bil: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fra ytterste faste bosetting til kommunesenter</li> </ul>
<b>Økonomi</b>	
Driftskostnader, trafikk	Kr pr innb./år Kr pr reise Kr pr vognkilometer
Billettinntekter og egenbetaling	Andel inntekter av driftskostnader Kr pr innb./år Kr pr reise Kr pr vognkilometer
Offentlig kjøp; tilskudd til drift	Kr pr innbygger Kr pr reise Kr pr vognkilometer
Infrastruktur med mer	Investeringer
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kjørevei</li> <li>▪ Stoppesteder og atkomster</li> <li>▪ Knutepunkter</li> <li>▪ Informasjon</li> <li>▪ Markedsføring</li> </ul>	Drift av infrastruktur
Offentlig kostnad, i alt	Kr pr innbygger
fortsetter	

<b>Variabel</b>	<b>Indikatorer</b>
<b>Miljø</b>	
Globalt klima	CO2-utslipp fra mobile kilder pr innb (SSB; kommune) Markedsandel bil (jfr. mål 1) Andel buss/taxi-kj.t. etter miljøklasse
Lokal luft/støy	Andel buss/taxi-kj.t. etter støyklasse og utslippsklasse
<b>Regional utvikling</b>	Andel arbeidsreiser/ månedskort blant kollektivreisende Andel besøkende/turister blant kollektivreisende
<b>Samfunnsmessig nytte/kostnad</b>	Indikatorer bør defineres

## 8 Referanser

- Bekken, Jon Terje 2004: *FINMOD – en aggregert kostnadsmodell for norsk kollektivtransport*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 734/2004.
- Bekken, Jon Terje, et al. 2006: *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 819/2006.
- Bekken, Jon Terje, Berit Grue og Katrine Næss Kjørstad 2005. *Vurdering av ny rutestruktur for kollektivtransport i Oppland. Region Hadeland*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 818/2005.
- Deltasenteret 2006. *Tilgjengelighetsmal. Et verktøy og grunnlagsdokument for å kartlegge tilgjengelighet i bygninger, anlegg og nærmeste uteområder. En sjekklister for nye byggeprosjekter*. Sosial- og helsedirektoratet. Revidert høringsversjon februar 2006.
- Fearnley, Nils 2003: *Kreativ prising av kollektivtransport i by*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 655/2003.
- Fearnley, Nils og Killi, Marit 2006: *Veileder: Virkningsberegninger av enklere kollektivtiltak*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 857/2006.
- Furu, Lars Erik 2007: *Kostnadsutviklingen for fylkeskommunale samferdselsoppgaver, del 2*. Notat av 1.6. 2007. Sandvika: Asplan-Viak AS. (Lastet ned fra [www.bussanbud.no](http://www.bussanbud.no)).
- Furu, Lars Erik 2009a: *Kostnadsutviklingen for fylkeskommunale samferdselsoppgaver*. Foredrag på seminar januar Skeikampen. Sandvika: Asplan-Viak AS.
- Furu, Lars Erik 2009b: *Kollektivtransportens økonomi*. Notat av 21. januar. Sandvika: Asplan-Viak AS.
- Fylkesmannen i Oppland 2008. *Elever i videregående skole fordelt på kommune*. Statistikk.
- Longva, Frode; Osland, Oddgeir og Skollerud, Kåre H. 2007: *Anbud i lokal rutebiltransport. Virkninger for tilbudet i distriktene og for fylkenes administrasjonskostnader*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 927.
- Nielsen, Gustav, Truls Lange et al. 2005. *Public transport – Planning the networks. HiTrans Best practice guide 2*. HiTrans-prosjektet v/Rogaland fylkeskommune, Stavanger. (ISBN 82-990111-3-2).
- Nielsen, Gustav, Truls Lange 2007a. *Forslag til konsept for kollektivtrafikken i Lillehammerregionen*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 882/2007.
- Nielsen, Gustav, Truls Lange 2007b. *Bedre kollektivtransport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i distrikts- og småbyregioner*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 887/2007.

- Nielsen, Gustav, Truls Lange 2008. *Mjøsnett 2012. Konsept for kollektivtrafikken i Mjøsregionen*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 960/2008.
- Oppland fylkeskommune 2008: *Mulighetenes Oppland. Regionalt handlingsprogram 2008*. Lillehammer.
- Oppland fylkeskommune 2009: *Strategisk kollektivplan for Oppland 2009 – 2015*. Lillehammer.
- Samstad, Hanne et al 2005: *Nyttekostnadsanalyser i transportsektoren; parametre, enhetskostnader og indekser*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 797/2005.
- Statistisk sentralbyrå 2008: *Tabell 2 Folkemengde og areal i tettsteder. Kommune*. 1. januar 2008. Lastet ned fra: <http://www.ssb.no/befteft/tab-2008-06-20-02.html>
- Statistisk sentralbyrå 2008: *Tabell 03321: Sysselsatte per 4. Kvartal. Pendlingsstrømmer (K)*. Lastet ned fra: <http://statbank.ssb.no/statistikbanken/selectout/pivot.asp>
- Statens vegvesen 2008. Nøkkeltall transport i Norge. Lastet ned fra: <http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?c=Page&cid=1193556894406&pagename=vegvesen%2FPage%2FSVVsubSideInnholdMal>
- Transportøkonomisk institutt 2006: *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005-nøkkelrapport*. Oslo: TØI rapport 844/2006.
- Vågane, Liva 2008: *Eldre i distriktene – reisemønster og tilgang på transportressurser*. Oslo: Transportøkonomisk institutt 2008 [Arbeidsdokument under arbeid].





**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo