

Sammendrag:

Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000

Beskrivelse av tiltakspakkene og oppsummering av lokale resultater

1.1 Bakgrunn

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

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

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

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

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

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

1.2 Finansiering og organisering

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

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

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

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

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

1.3 Felles evalueringsopplegg

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

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

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

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

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

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

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

Beskrivelse av tiltakspakkene og resultater

Tiltakspakker som er med i samlet evaluering

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

Tiltak i Hundvågpakken:

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

- *Lavgulvbusser*

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

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

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

Tiltak i Tønsbergpakken:

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

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

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

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

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

Tiltak i Drammensregionen er fordelt på fire tiltaksområder:

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

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

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

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

Tiltak i Nedre Glomma:

- Markedsføring og informasjon
- Holdeplasser
- Framkommelighet
- Produktutvikling

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

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

Tiltak i Larviksområdet:

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

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

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

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

Tiltak i Ålesundspakken:

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

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

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

Tiltak i Grenland:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tiltakene i Tromsø er:

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

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

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

Tiltak i Trondheim:

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

- Omfattende markedsføring

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

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

Tiltakene i Kristiansand er samlet i fire tiltaksområder:

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

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

1.3.1 Tiltakspakker som ikke er med i samlet evaluering

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

Tiltakene i Groruddalen består av:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prosjektet i Troms omfattet tre delundersøkelser:

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

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