

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
Sum Oppland	183 600	191 200	+ 4,1%	100,0%		25

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 %
Sum linjetrafikk	8 506,2	91,8 %	4 945,9	58,1 %
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 %		
Sum bestillingstrafikk	755,0	8,2 %	422,6	56,0 %
Til sammen	9 261,2	100,0 %	5 368,5	58,0 %

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 %	-	
Sum Oppland	12 159	10 630	22 790	100,0 %	43,6 %	133

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
Sum linjetrafikk	246 912	63 591	310 503	79,5 %	29	7	37
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
Trafikk i alt	365 294	71 367	436 662	83,7 %	39	8	47
Skysstasjon og annet			7 810				
Markedsføring			3 178				
Administrasjon			9 900				
Sum kollektivt transportsystem			457 550				

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

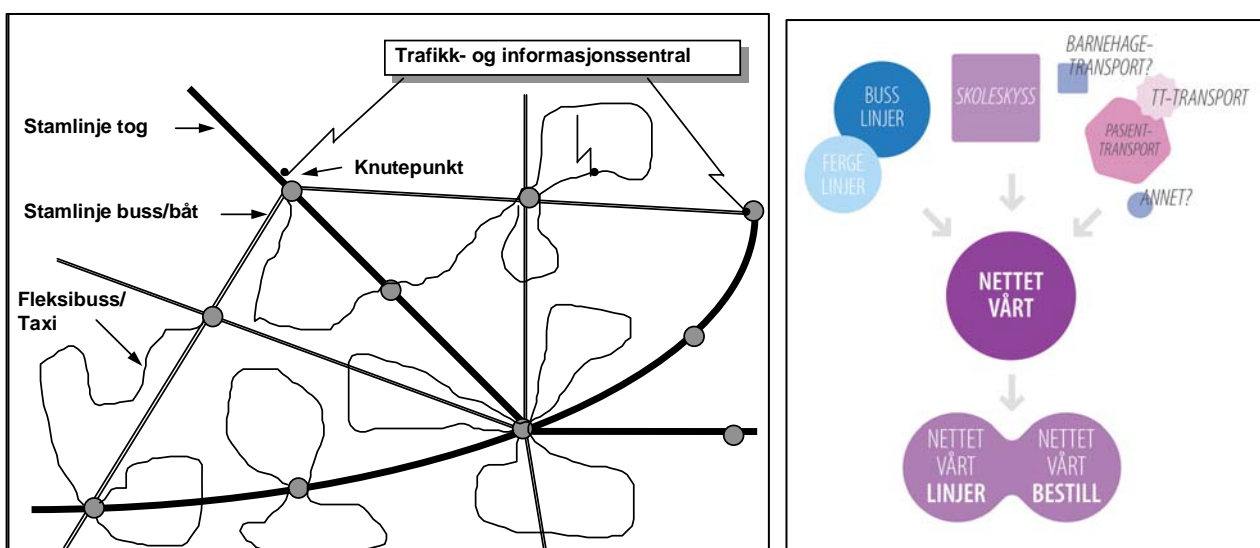
Da det er begrensede ressurser som kan stilles til disposisjon for tiltak, må de konkrete ambisjonene på feltet tilpasses de tilgjengelige økonomiske ressurser. Effektiv oppnåelse av de ulike målene er derfor svært viktig for strategiene som det skal legges opp til.

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

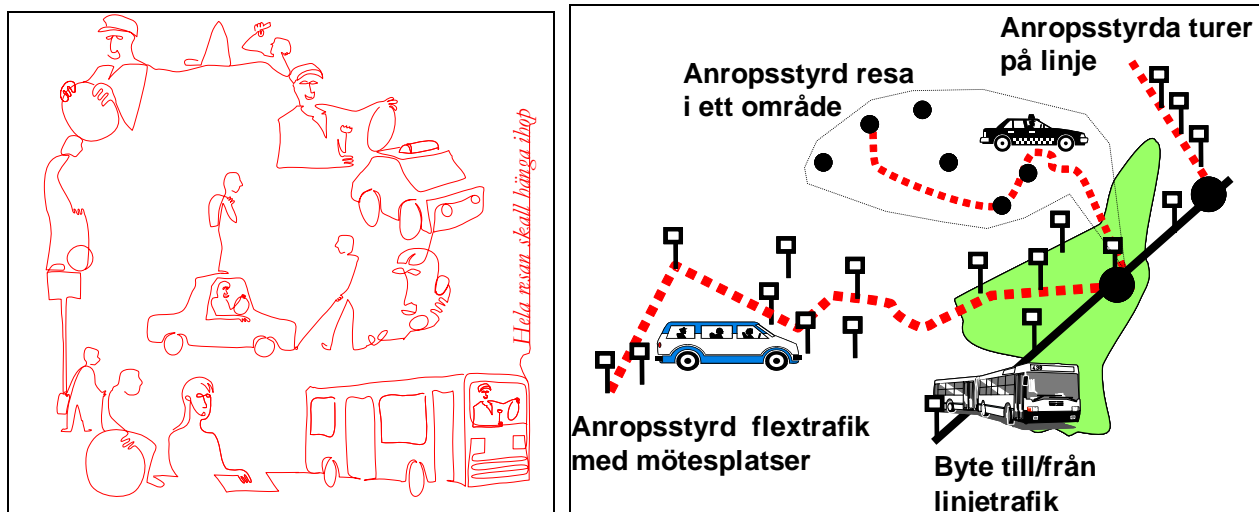
- Enkelt for alle å reise kollektivt
- Ett system, med sammenhengende linje- og bestillingstrafikk
- Brukertilpassning av alle ledd i reisekjeden

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 transporten 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.