

Sammendrag:

Vurdering av ny rutestruktur for kollektivtransport i Oppland fylke Region Hadeland

I henhold til regionalt handlingsprogram skal Oppland fylkeskommune i løpet av de neste 4 år redusere kostnadene knyttet til samferdsel med 20 millioner kr. Mulighetene for innsparinger er usikre fordi de ikke har tilstrekkelig oversikt over en del forhold som påvirker kostnadsutviklingen. Dette er spesielt knyttet til krav om større fleksibilitet og individuell skolebarnttransport, kostnadsutviklingen i rute-driften, økning i antall elever og andel skysselever og organisasjons- og struktur- endringer innen den videregående opplæringen.

På oppdrag fra Oppland fylkeskommune har TØI i denne forbindelse gjennomført et prosjekt for å se på om det er mulig å effektivisere rutedriften på Hadeland. Målet med gjennomgangen er å vurdere hvordan fylket kan oppnå et mest mulig samfunns effektivt kollektivtilbud gitt en redusert tilskuddsramme.

I denne sammenheng er det viktig å identifisere kostnadsdriverne i sektoren. Gjennomgangen viser at det er skoletransporten som er bærende både med hensyn til kostnader og til det rutetilbudet som gis. Det øvrige tilbudet er et supplement til skoletransporten. Det er derfor viktig å få optimalisert skolerutene, da kostnader til det ordinære tilbudet i all hovedsak vil være marginalkostnader. Siden skoleskyssen er dimensjonerende, må den øvrige transporten ta kuttene i tilskuddene med mindre man kan klare å effektivisere skoleskyssen. Det er det ordinære markedet som er følsomt for takst og tilbudsendringer. Kutt i det ordinære tilbudet vil dermed kunne gi en negativ utvikling, som igjen fører til fallende inntekter, og som dermed vil føre til behov for ytterligere nedskjæringer. Fokus er derfor lagt på skolerutene for å se om det er mulig å effektivisere disse.

Prosjektet har bestått av flere faser hvor en kartleggingsfase har dannet grunnlaget for analyser av effektiviseringspotensialet ved transporten, spesielt knyttet til skoleskyssen. Kartleggingen har også dannet grunnlaget for en analyse av planlagte og vedtatte endringer i skolestrukturen.

Rapporten konkluderer med at:

- **Data bør systematiseres og struktureres ut fra behovene og til gjensidig nytte for de ulike aktørene**

Fylkeskommunen har verktøyet (GIS og Trapeze) og kompetansen, men mangler en systematisering av data som fokuserer på mulige bruksområder og kvalitetssikring. Dette gjelder spesielt GIS-verktøy.

Videre er passasjerstatistikken for området ufullstendig og heftet med store mangler. Dette betyr at analyser ikke kan gjennomføres på en god måte.

Datainnsamlingen bør skje systematisk med tanke på senere bruk, både internt i fylkeskommunen, men også lokalt i kommunene, slik at aktørene ser nytten av gjensidig samarbeid om et godt datagrunnlag.

- **Rutetilbudet bør utformes med større fleksibilitet fremfor rutekutt**

Det vil gi et samfunnsøkonomisk tap å redusere kollektivtilbudet utenfor skolekjøringen. Fokus bør derfor være på endringer som kan opprettholde eller styrke tilgangen til kollektivtransport i regionen.

Kjøpene av kollektivtransport og oppfølgingen bør gi rom for en større grad av tilpasset vognstørrelse, noe som vil gi reduserte kapitalkostnader/vognkostnader.

- **Rutestrukturen bør forenkles og knutepunkter defineres**

Hele rutenettet bør gjennomgås med tanke på forenkling, slik at man unngår mange varianter av samme rute. Det er bedre å ha flere ruter enn å ha usikkerheten om hvilken av avgangene som går hvilken trasé.

Rutenettet bør inndeles i et primærnett, et sekundærnett og øvrige ruter. Primærrutene bør kjøre samme trase hver gang og forbinder de sentrale områdene i regionen. For å effektivisere rutenettet ytterligere er det nødvendig å vurdere å legge inn knutepunkter/byttepunkter/oppsamlingspunkter langs hovedtraseene.

- **Rutetabellene er vanskelig tilgjengelig og bør forenkles**

Fylkeskommunen bør fokusere på å forenkle rutetabellen. En enklere rutestruktur vil i seg selv gjøre informasjonsarbeidet lettere.

Rutene må navngis presist med start og endepunkt og faktisk kjøres mellom disse stedene. De fleste stoppesteder langs en rute bør listes opp i rutetabellen. Rutetabellene bør utheve viktige knutepunkter og korrespondansepunkter. For å øke tilgjengeligheten ytterligere kan det legges inn linjekart for hver enkelt rute.

- **Oppmøtetidspunkt for skolene bør spres bedre**

Antall avganger i ”skolerushet” morgen og ettermiddag er kostnadsdrivende. En bedre fordeling av skoleavgangene vil være den mest fornuftige måten å redusere kostnadene på, fordi vognparken da kan utnyttes bedre.

Alle skoler i en region bør vurdere skyssbehovet i fellesskap. De barneskolene som ligger lengst fra sentraene bør starte tidlig slik at materiell kan benyttes mot de mer sentrale skolene etterpå. Og det er viktig å tilpasse transporten i et område til transporten i et annet slik at materiell kan flyttes.

Av hensyn til elevene bør barneskoler ha ett oppmøtetidspunkt, mens ungdoms- og videregående skoler bør vurdere flere oppmøtetidspunkt der det er stor grad av dubleringskjøring.

Arbeidet med å spre oppmøtetidspunktene for de enkelte skolene krever et godt samarbeid om skoleskyssen i regionen.

- **Identifisering og fokus på farlig skolevei kan redusere skysstbehovet**

En relativt stor andel av elevene på Hadeland har skoleskyss pga. farlig vei. Farlige vegstrekninger bør identifiseres og det bør samarbeides for å utbedre disse uavhengig av hvem som har ansvaret.

- **Fylkeskommunen må finne metoder til i større grad å samarbeides om optimale løsninger fremfor at hver aktør kun tenker på sin egen økonomi**

Skoleskyssen er kostnadsdrivende og at det er her eventuelle innsparinger må gjøres. Dette kan kun skje ved at aktørene drar i samme retning og at en søker felles løsninger fremfor lokale løsninger som ikke tar hensyn til helheten (sub-optimalisering).

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 fylkeskommune vil det være aktuelt å ta med transportøren i området på enkelte møter, avhengig av i hvilken grad transportøren er med på å utarbeide ruteopplegget.