

Kollektivtransport i distriktene

Samferdselsdepartementet

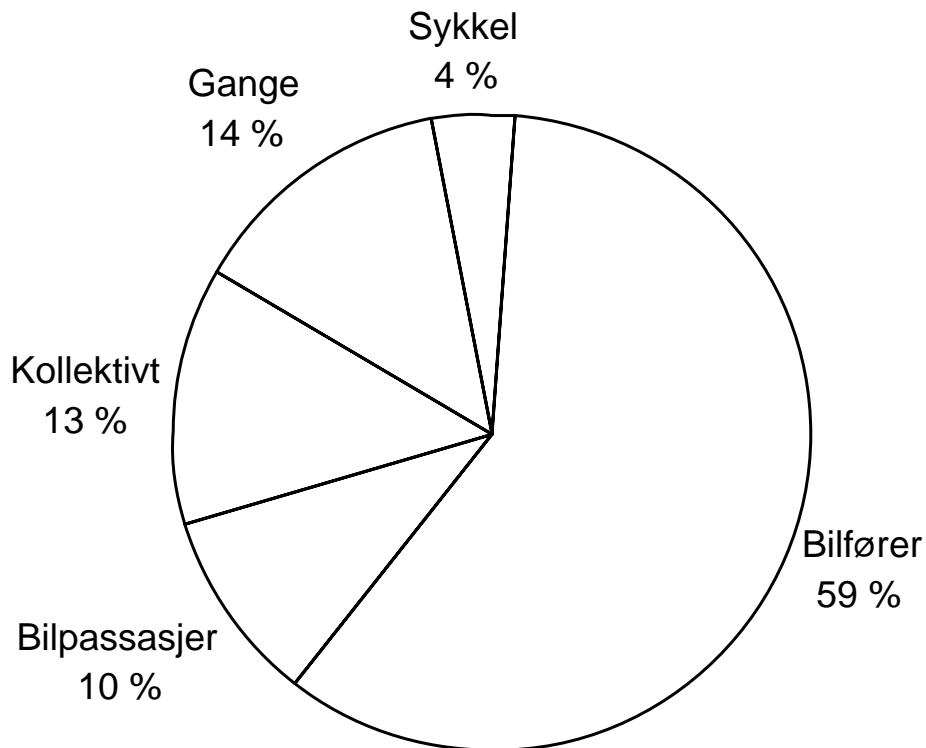
26.06.07

Samferdselssjef Arild Bøhn

**Erfaringer Lillehammer - samarbeid om kjøp
av off transporter**

Reisevaner Lillehammer 2005

Reisemiddelfordeling (antall reiser)



undersøkelse
2005
av alle reiser

kollektiv-
-14%

er

iser

er

Det går att köra bra kollektivtrafik i små städer.

Utan att det kostar skattebetalarna något.

I norska Lillehammer är det snurr på bussarna.

Här har man lyckats med det som många svenska huvudmän och städer bara drömmer om.

Men frågan är om lönsamhet är något att alltid sträva efter, säger Arild Bahn som har ansvaret för trafiken i Lillehammer och i hela Opplands Fylke.

Uppskattningsvis 40 bussar i timmen i norska Lillehammer har bara kostat 200 000 norska kronor. Under de senaste åren har kommunerna i Norge blivit mer och mer intresserade av kollektivtrafik i små städer.

De ekonomiska skälen är inte alltid i sig själva tillräckliga. I de flesta fall är det snarare en kombination av faktorer som gör att det blir lönsamt. Här utgår vi från att det är lönsamt att köra buss i Lillehammer. Men det är inte alltid så enkelt som det ser ut.

De faktorer som är avgörande för lönsamheten är: antalet resenärer som tar buss i staden, antalet busslinjer som körs, och den tid som taras för att köra bussarna. I Norge är det vanligt att bussarna körs på enbart ett par linjer. Detta innebär att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer. Detta innebär också att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer.

Arild Bahn har varit ansvarig för kollektivtrafiken i Lillehammer sedan 1993. Han har varit ansvarig för kollektivtrafiken i Lillehammer sedan 1993. Han har varit ansvarig för kollektivtrafiken i Lillehammer sedan 1993.

Uppskattningsvis 40 bussar i timmen i norska Lillehammer har bara kostat 200 000 norska kronor. Under de senaste åren har kommunerna i Norge blivit mer och mer intresserade av kollektivtrafik i små städer.

De ekonomiska skälen är inte alltid i sig själva tillräckliga. I de flesta fall är det snarare en kombination av faktorer som gör att det blir lönsamt. Här utgår vi från att det är lönsamt att köra buss i Lillehammer. Men det är inte alltid så enkelt som det ser ut.

De faktorer som är avgörande för lönsamheten är: antalet resenärer som tar buss i staden, antalet busslinjer som körs, och den tid som taras för att köra bussarna. I Norge är det vanligt att bussarna körs på enbart ett par linjer. Detta innebär att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer. Detta innebär också att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer.

Arild Bahn har varit ansvarig för kollektivtrafiken i Lillehammer sedan 1993. Han har varit ansvarig för kollektivtrafiken i Lillehammer sedan 1993. Han har varit ansvarig för kollektivtrafiken i Lillehammer sedan 1993.

Inte bara spara utan utveckla

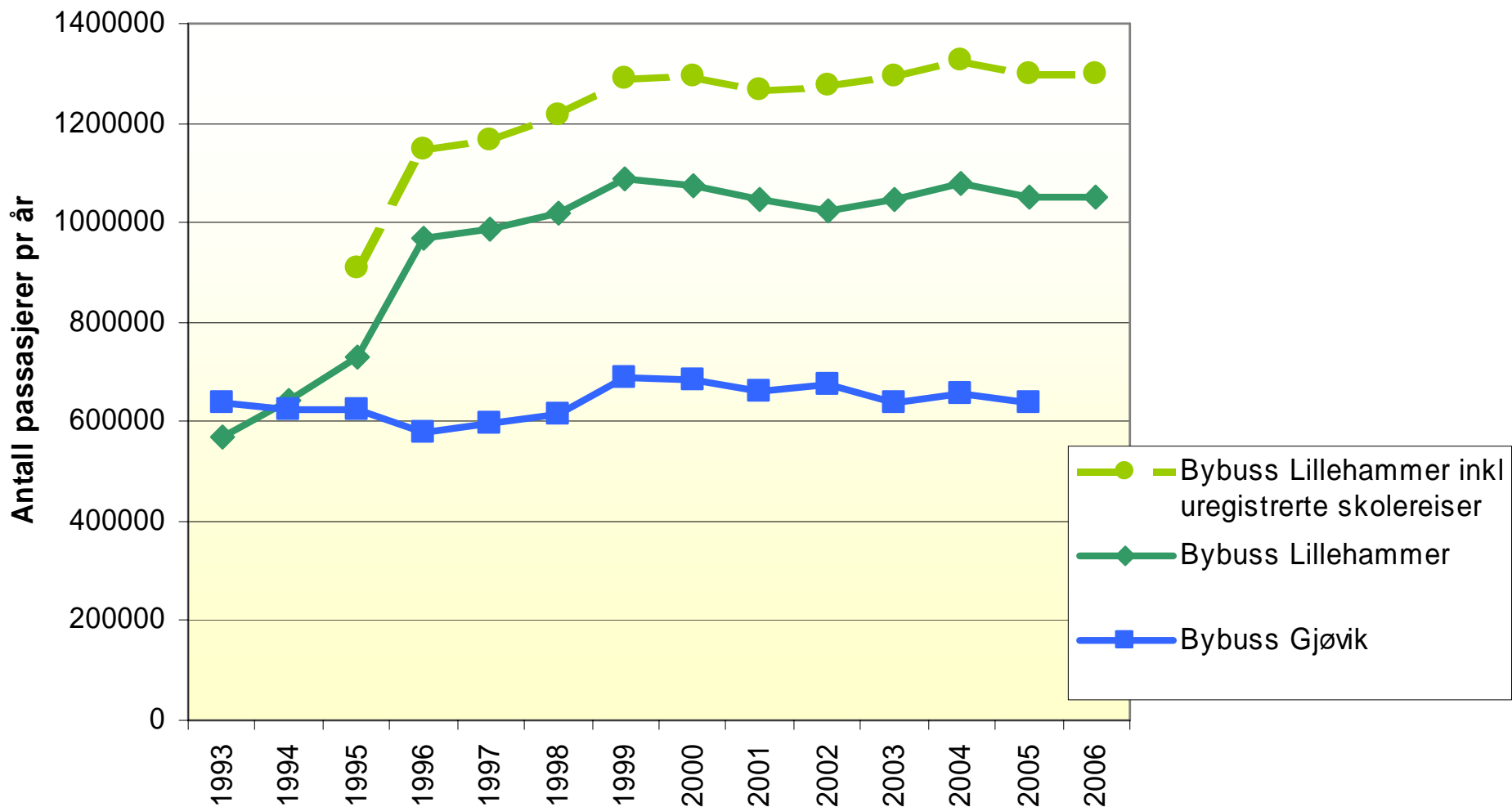
Veckan efter kollektivtrafiken har varit den viktigaste utvecklingen i kollektivtrafiken i Norge. Detta innebär att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer. Detta innebär också att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer.

Det är en utveckling som har varit mycket viktig. Detta innebär att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer. Detta innebär också att det är möjligt att köra buss i Lillehammer utan att behöva investera i nya busslinjer.



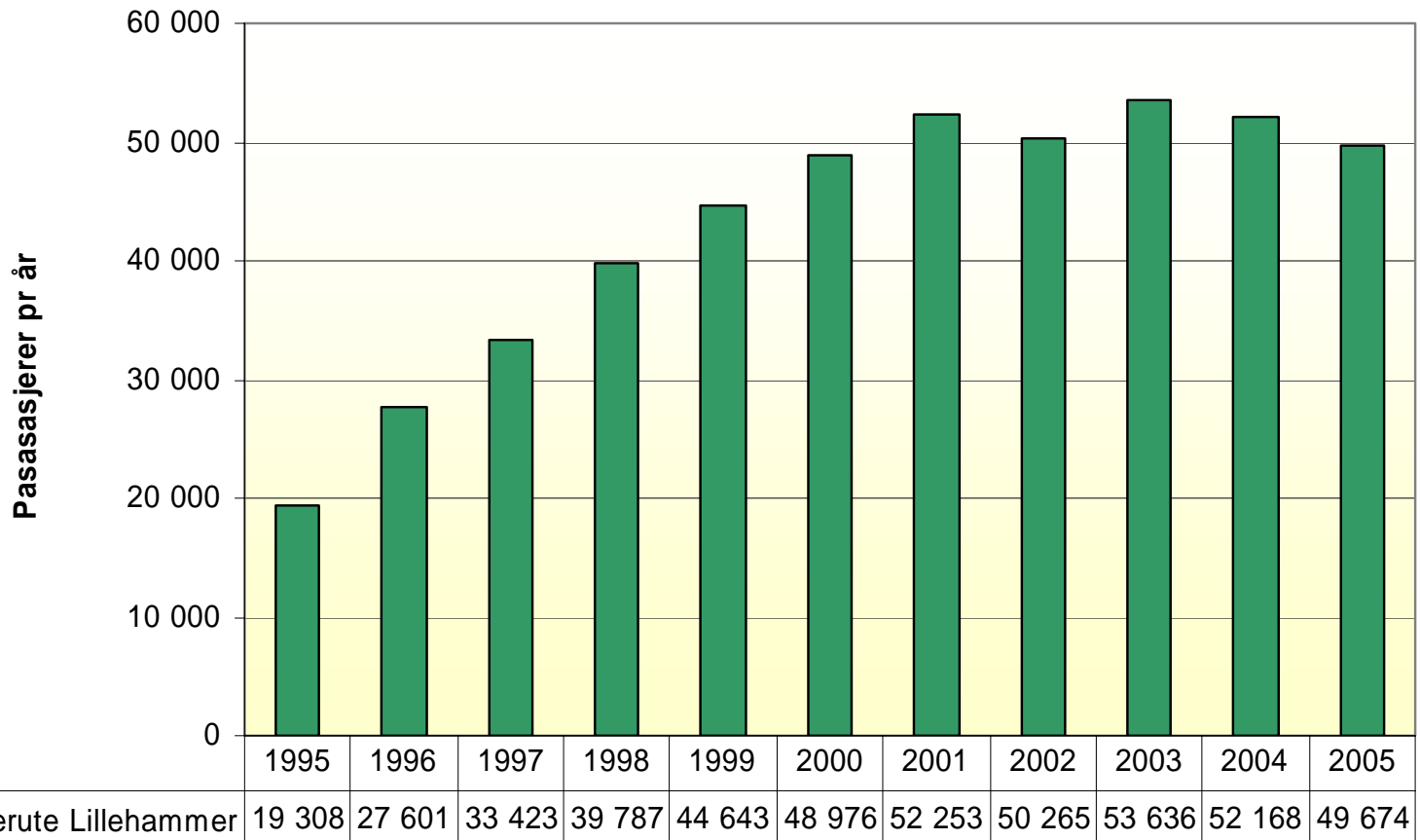
Liten stad med **stor** trafik

Passasjerutvikling bybuss



Uregistrerte skolereiser er anslag på antall skoleelever med skysstrett som ikke blir registrert i billettsystemet når de reiser

Passasjerutvikling på servicebussen



Service rute Lillehammer	19 308	27 601	33 423	39 787	44 643	48 976	52 253	50 265	53 636	52 168	49 674
--------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Sammenlikning med andre byer

- Lillehammer 1993-2005:
 - Antall reiser med bybuss+servicebuss: + 85 %
- Andre byer 1991-2003, reiser pr innb:
 - Kristiansand: + 8 %
 - Oslo: + 4 %
 - Stavanger: + 2 %
 - Bergen: - 22 %

”Prosjekt. Transportstandard og service” 1986-1990

- arbeidsdeling samf avd - utøvere
- samarbeidsopplegg utøvere/ tillitsvalgte
- trafikantinfo
- opplegg for service- og bestillingsruter
- profilprogram
- infrastrukturtiltak

”Kollektivtransporttiltak. Lillehammer -94”

1991-1993

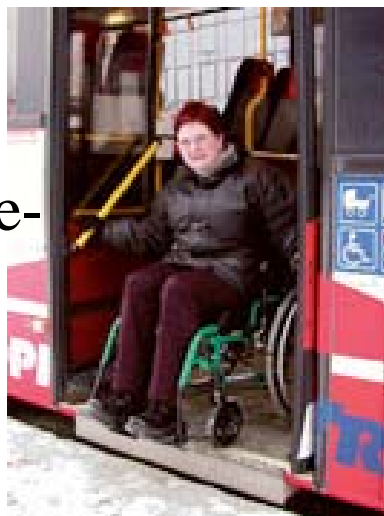
- Lillehammer Skysstasjon
- oppstillingsplass Lurhaugen
- leskur(29) og holdeplasser
- trafikantinfo - 177
- bysykler
- elektronisk infotavler(info- point)
- samordnings- og bestillingssystem for off. betalt tr.
- elektronisk billettsystem
- husstandskort
- ungdomskort
- takstforsøk – reduserte takster

Busstilbudet i Lillehammerregionen



Bybuss

Service-
buss



Nattbuss



Bestillingsbuss



Sommer-/ vinterbuss

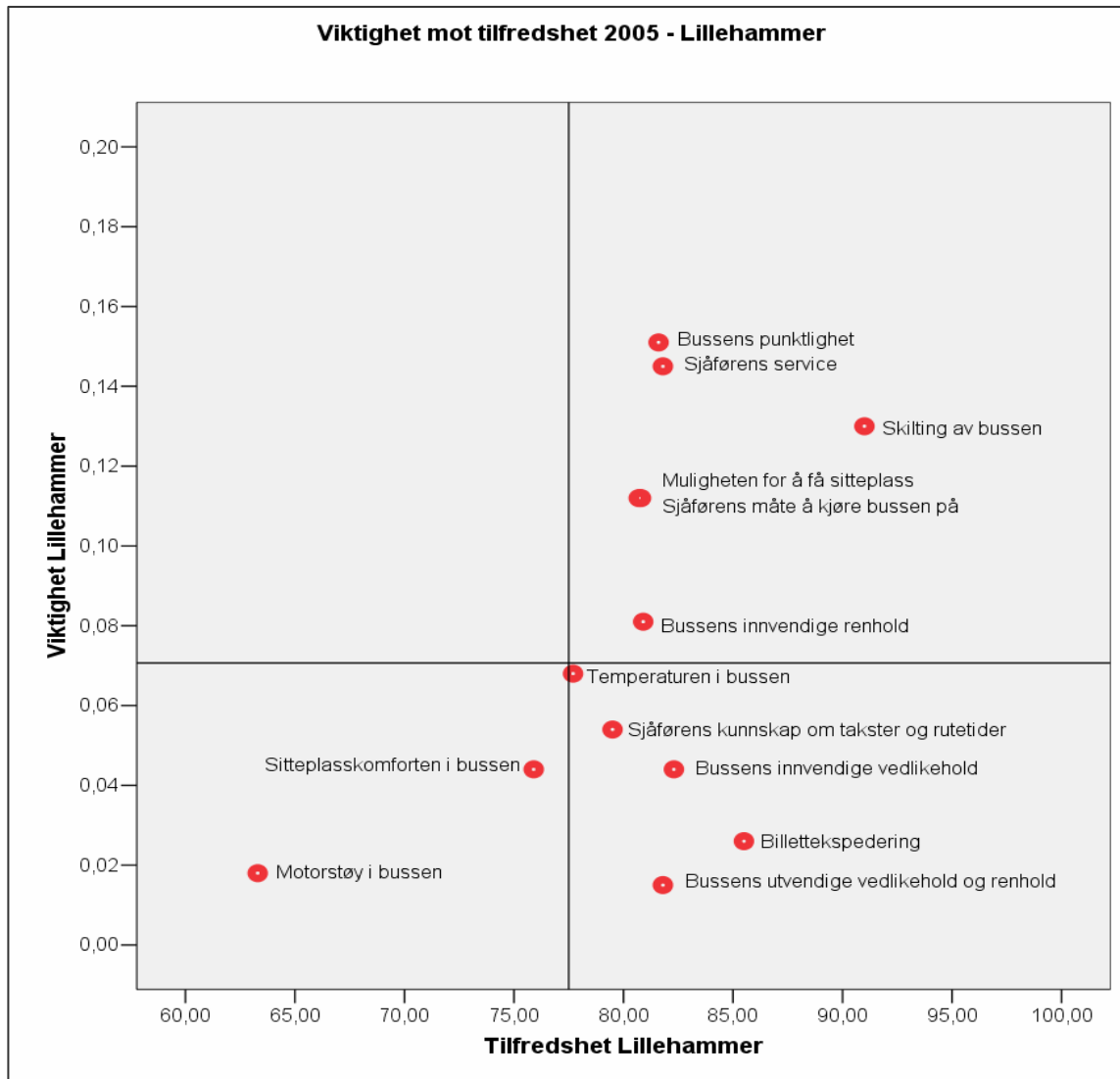


Kultur-sightseeing

Viktigste tiltak for trafikkvekst

- nytt vognmateriell/ lavèntrebusser
- tilrettelagt skysstasjon og god service
- nytt design- og profilprogram
- informasjon og markedsføring
- innføring av elektronisk billettsystem
- vinnerkultur og serviceorienterte sjåfører

Brukerundersøkelse



Ikke alt er like bra!



Anbud 1. jan 2008

1. biodiesel
 2. nytt "grep"/ruteopplegg for bybussene
 3. eurokrav vognmateriell
 4. krav til kjøreadferd
 5. holdeplassanvisning
-
- sanntidsinfo
 - infrastruktur – holdeplasser/leskur

Oppland først ute..



 **HABIOL**
Hadeland Bio-olje AS

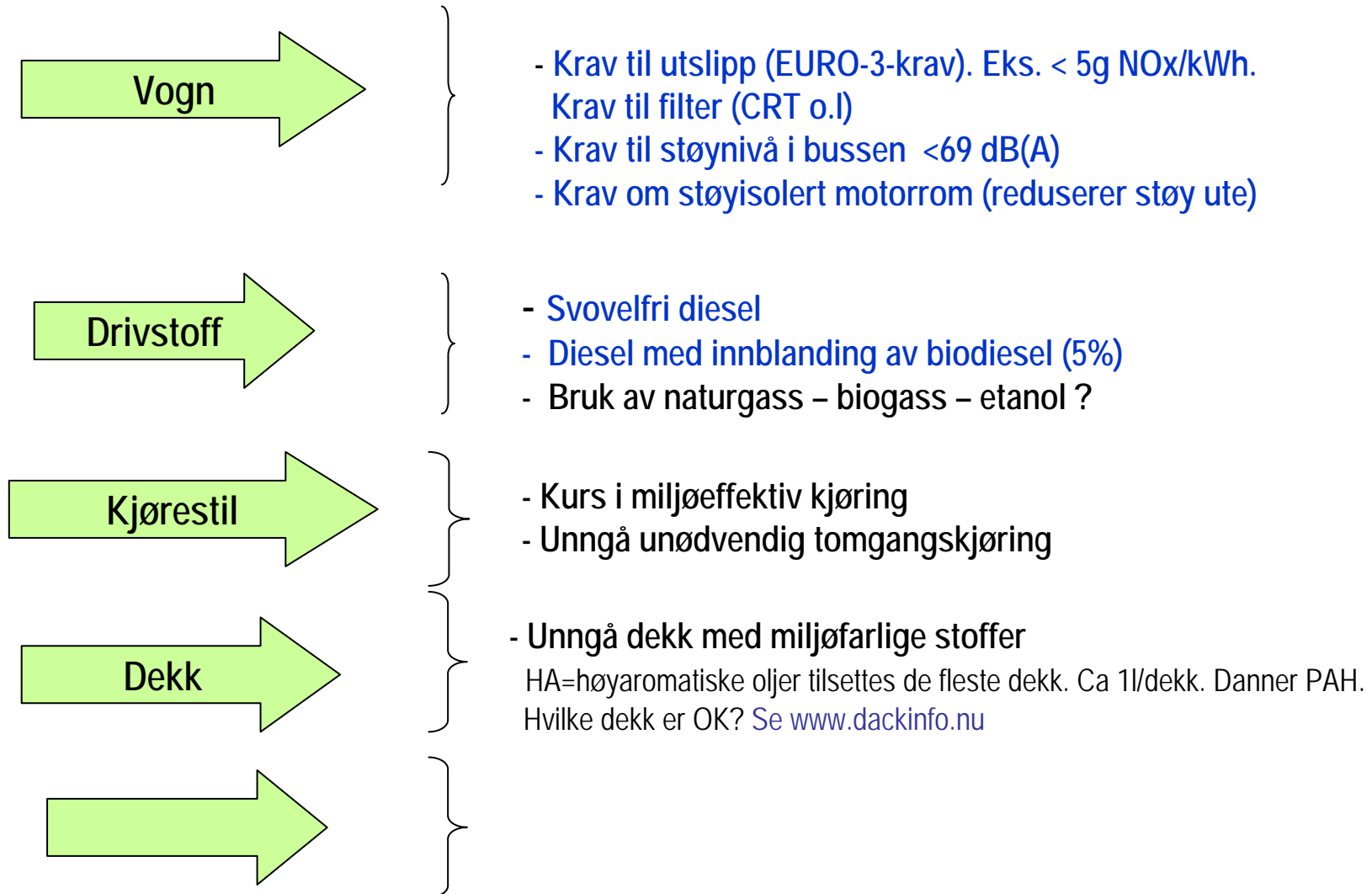
Miljøeffektiv transport. Anbud Lhmr 1995

- Euro 2 motorer
- Katalysatorer
- Støykrav
- Ikke stoffer med klorgasser
- Laventrebusser
- rapporteringssystem
- kneling

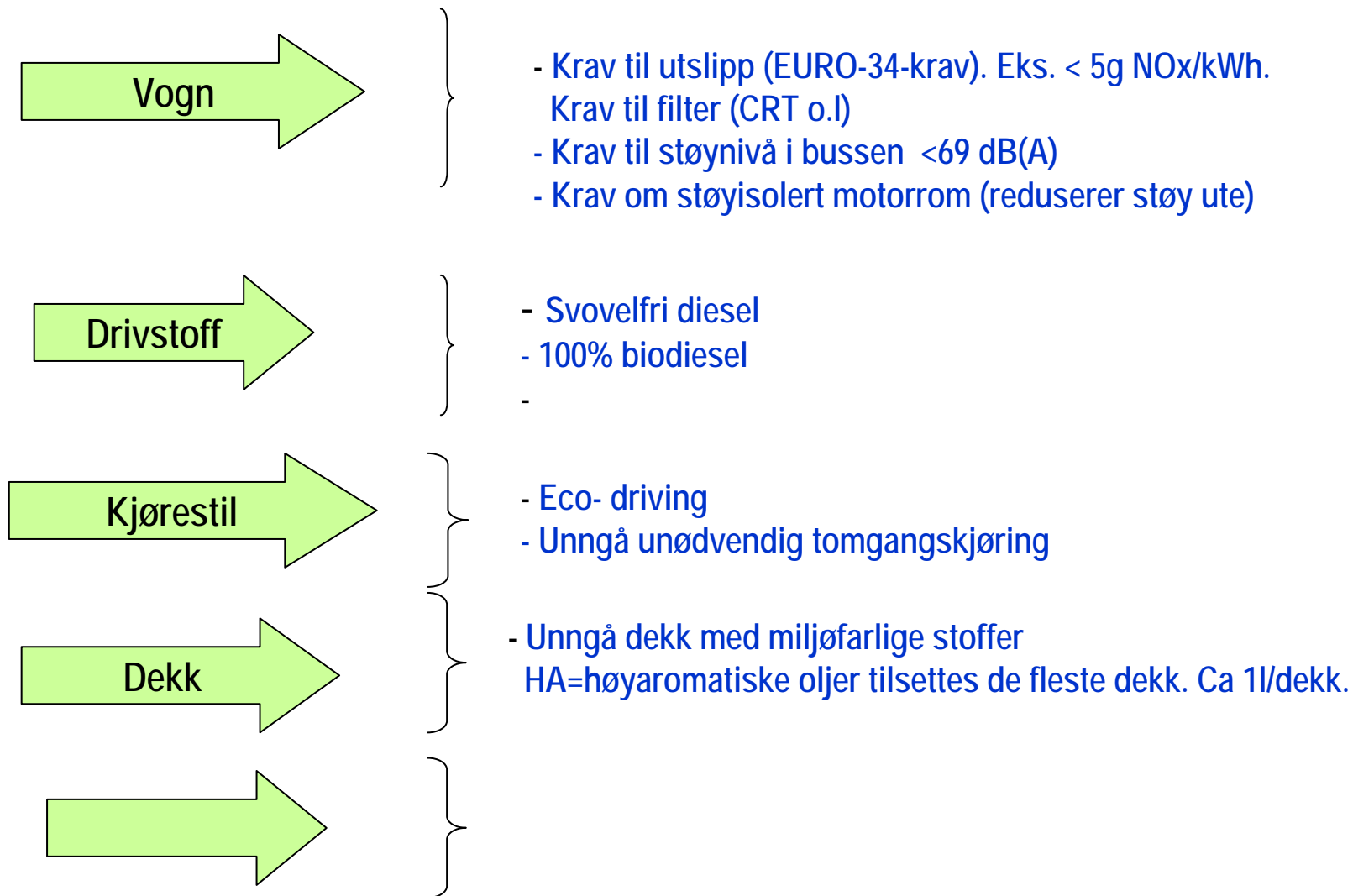
Miljøeffektiv transport. Anbud Gjøvik 2005

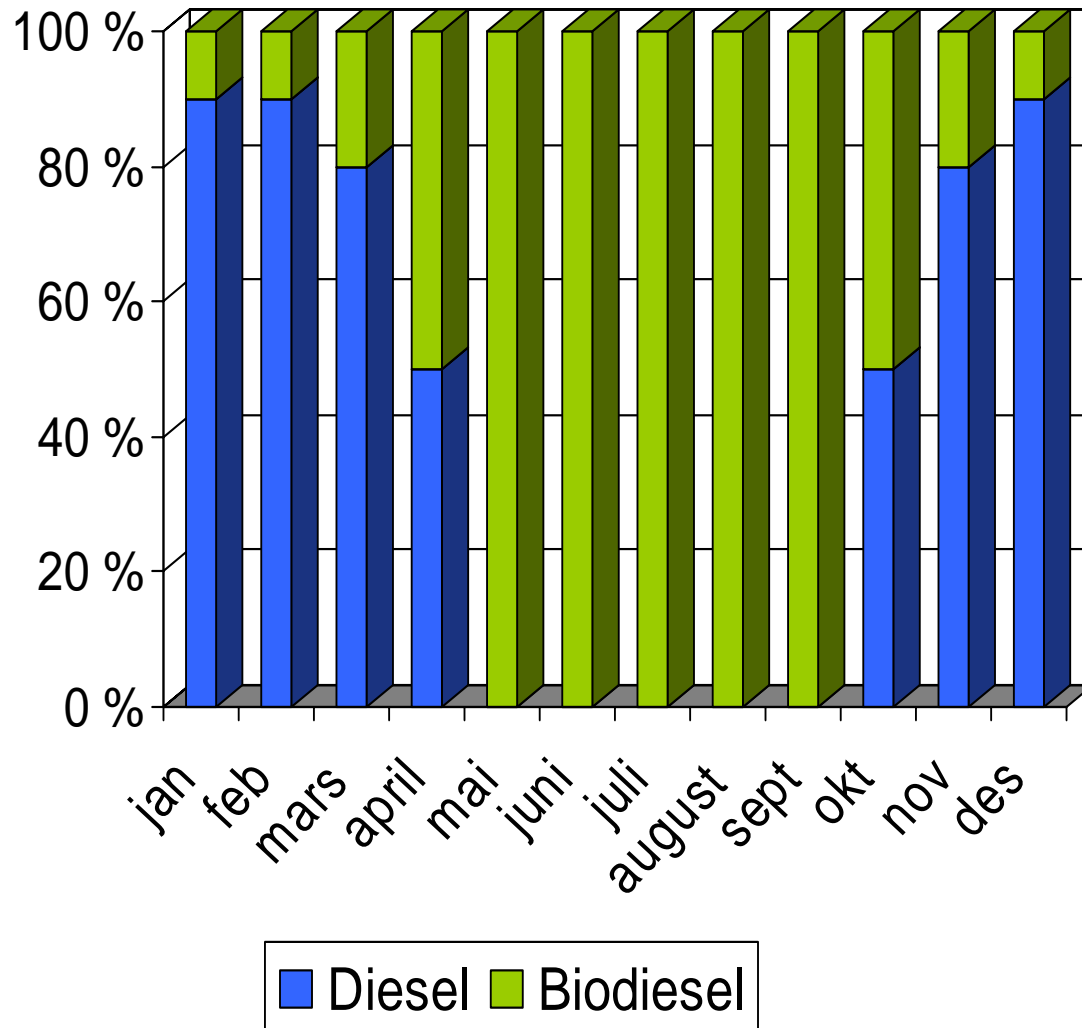
Blå skrift: innført

Sort skrift: ikke innført krav



Miljøeffektiv transport. Anbud Lillehammer 2008



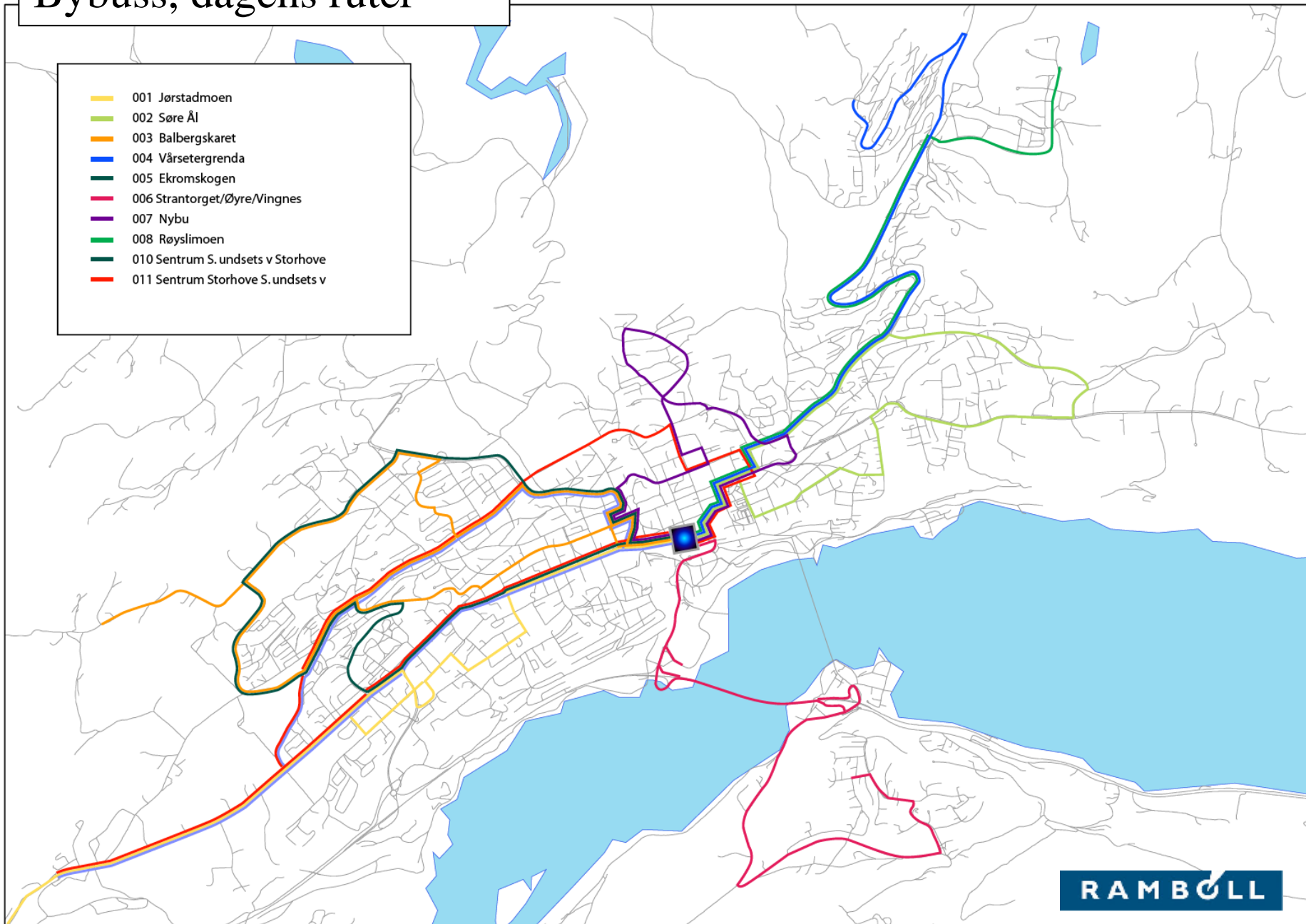


Nytt "grep"- bybusstilbudet 01.01.08

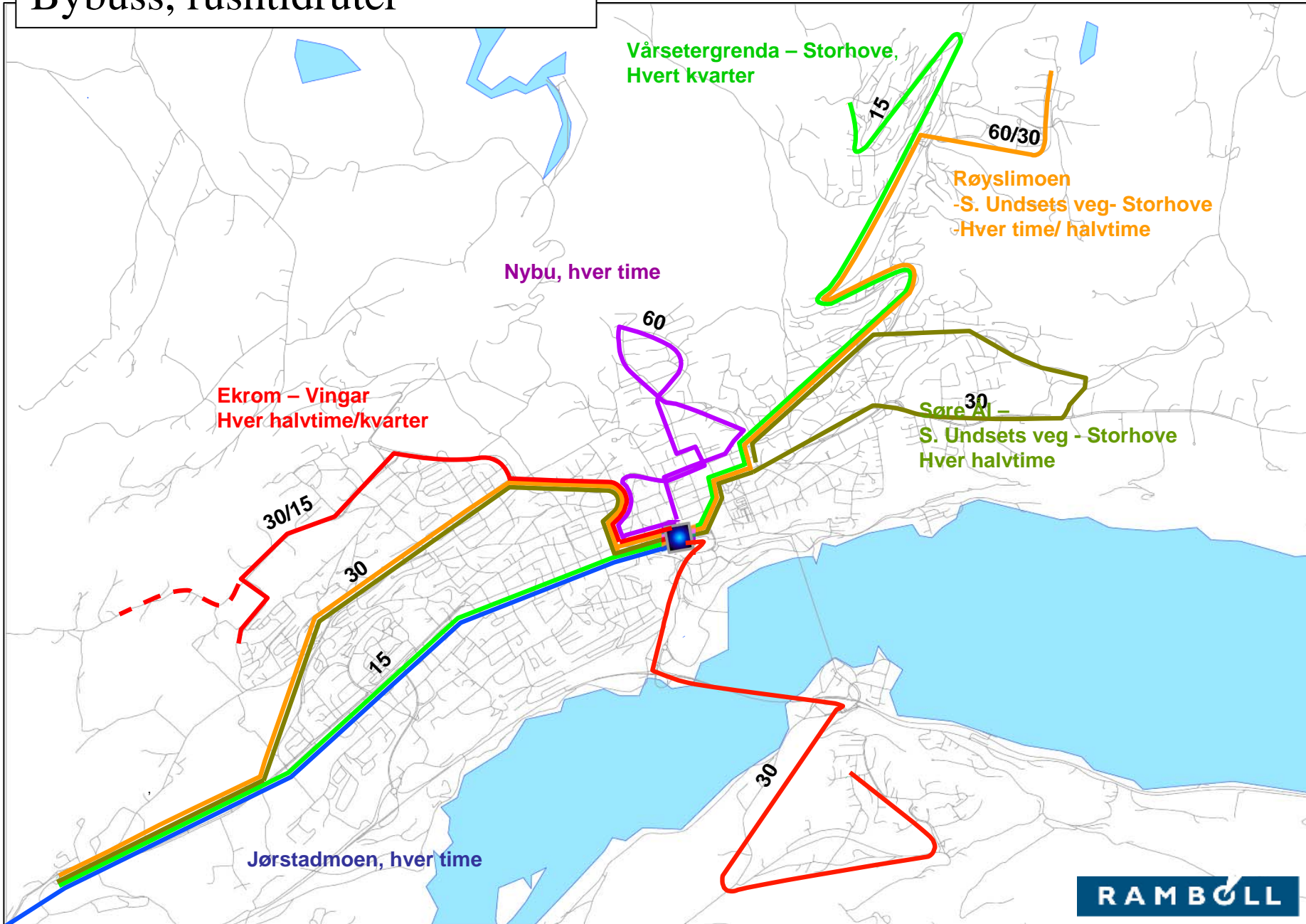
- "8-tallsruter" erstattes med pendelruter**
- direkte ruter – kortere reisetid - enklere**
- færre ruter**
- økt kapasitet i rushtidene**
- "takting" - skysstasjonen**
- "stive" ruter**
- reguleringstid i ytterkant av pendelrutene**

Bybuss, dagens ruter

- 001 Jørstadmoen
- 002 Søre Ål
- 003 Balbergskaret
- 004 Vårsetergrenda
- 005 Ekromskogen
- 006 Strantorget/Øyre/Vingnes
- 007 Nybu
- 008 Røyslimoen
- 010 Sentrum S. undsets v Storhove
- 011 Sentrum Storhove S. undsets v

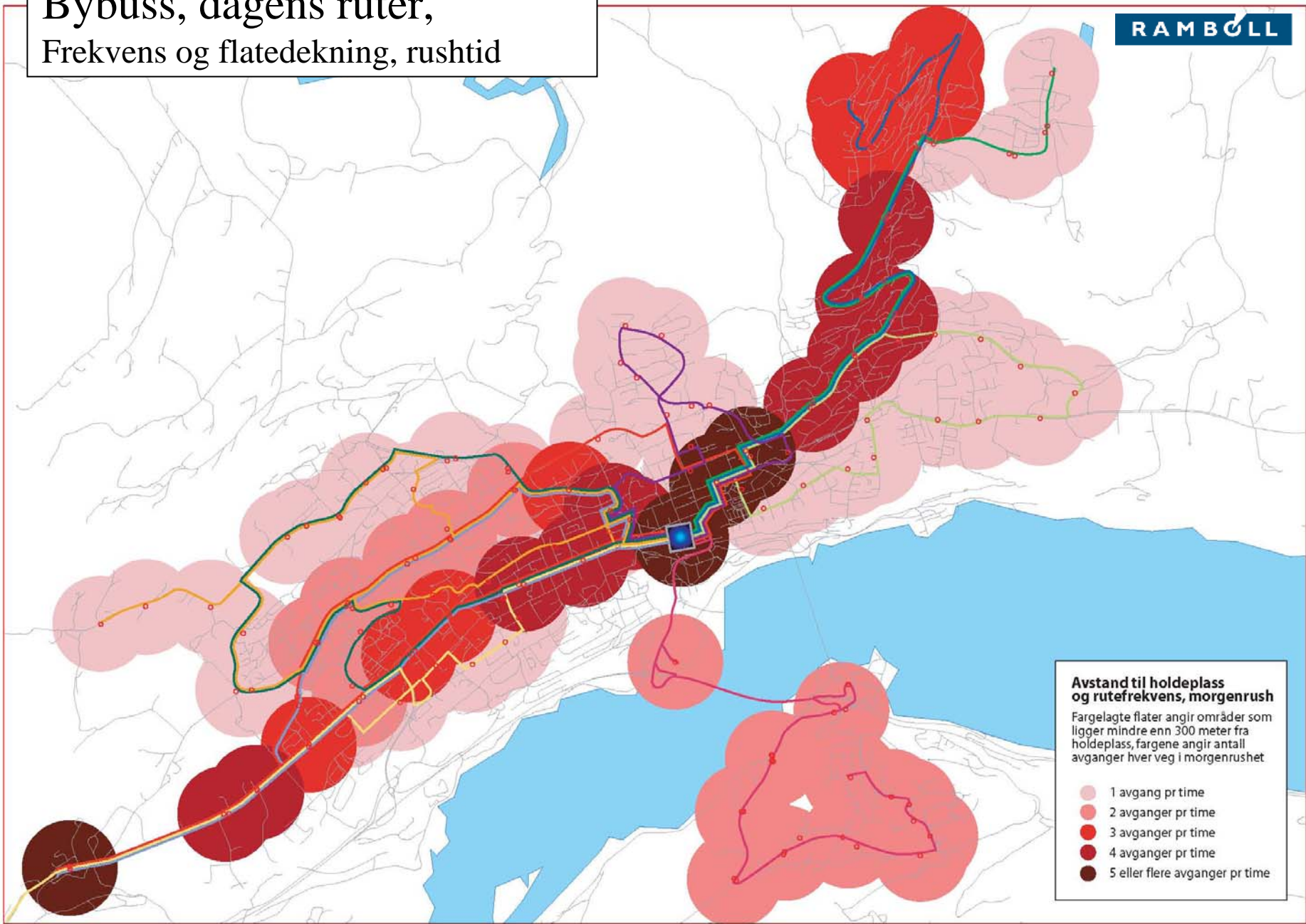


Bybuss, rushtidruter



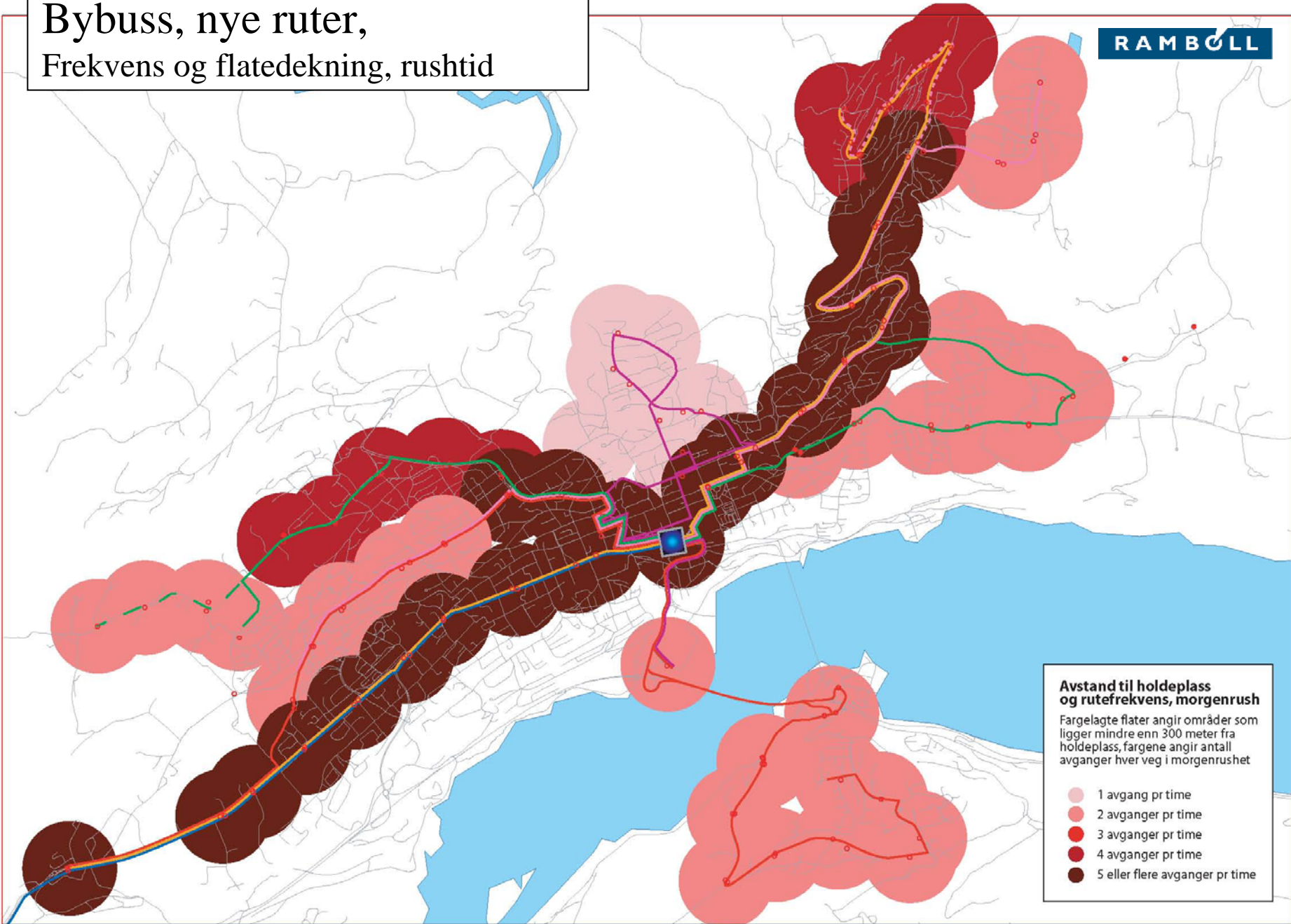
Bybuss, dagens ruter, Frekvens og flatedekning, rushtid

RAMBOLL

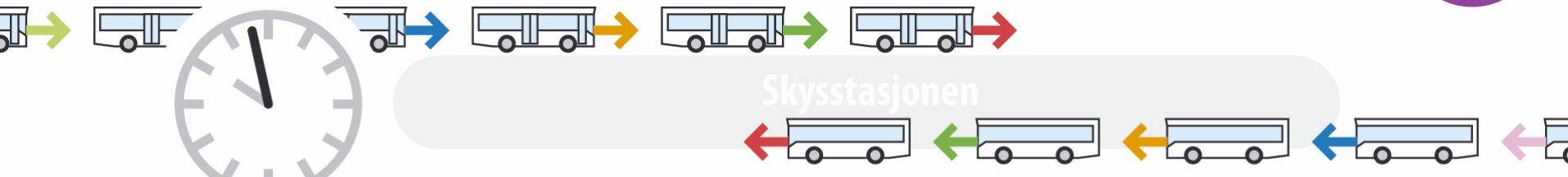


Bybuss, nye ruter, Frekvens og flatedekning, rushtid

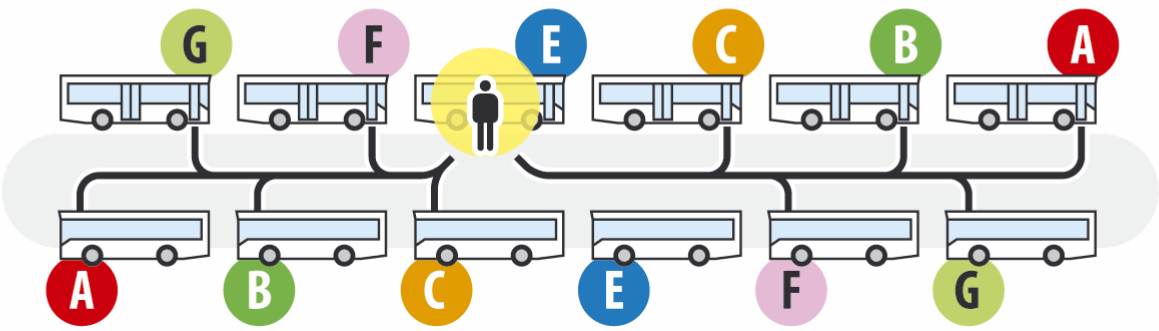
RAMBOLL



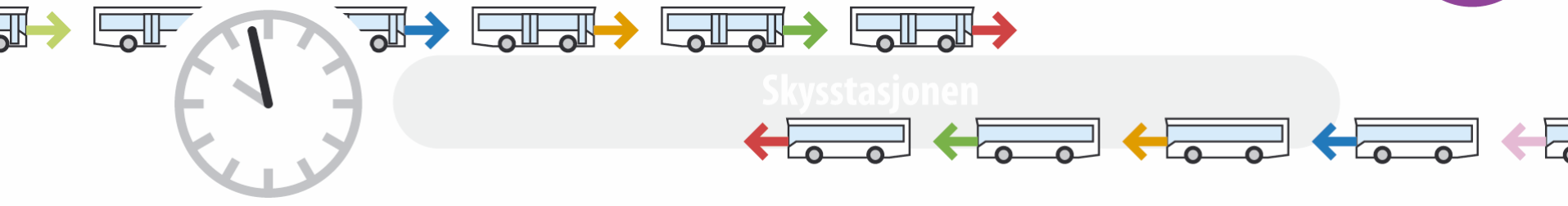
58



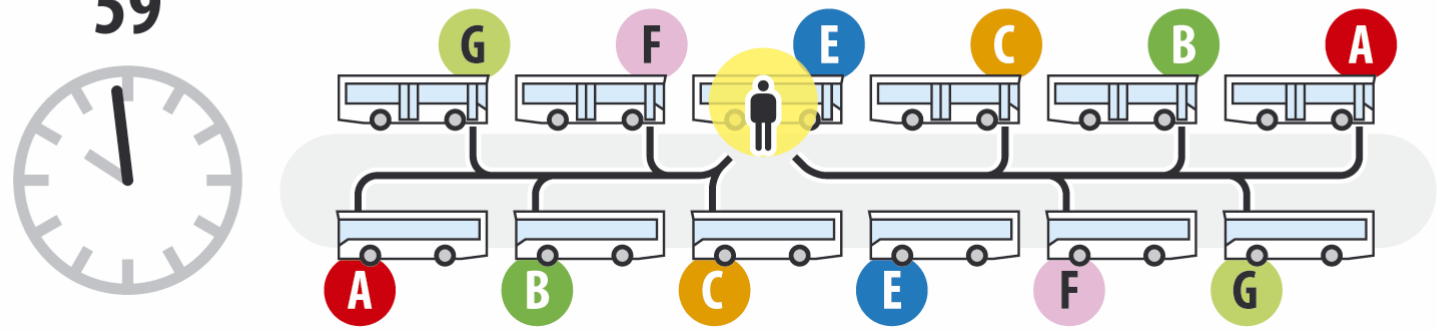
59



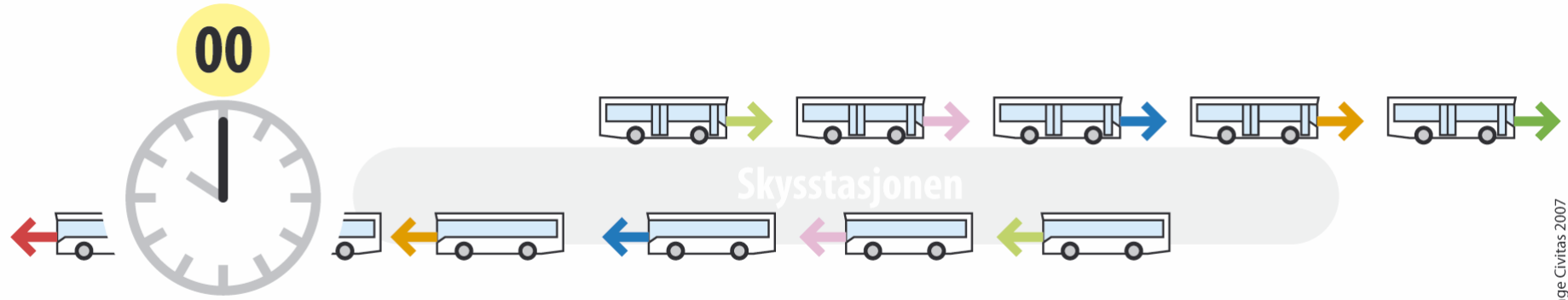
58



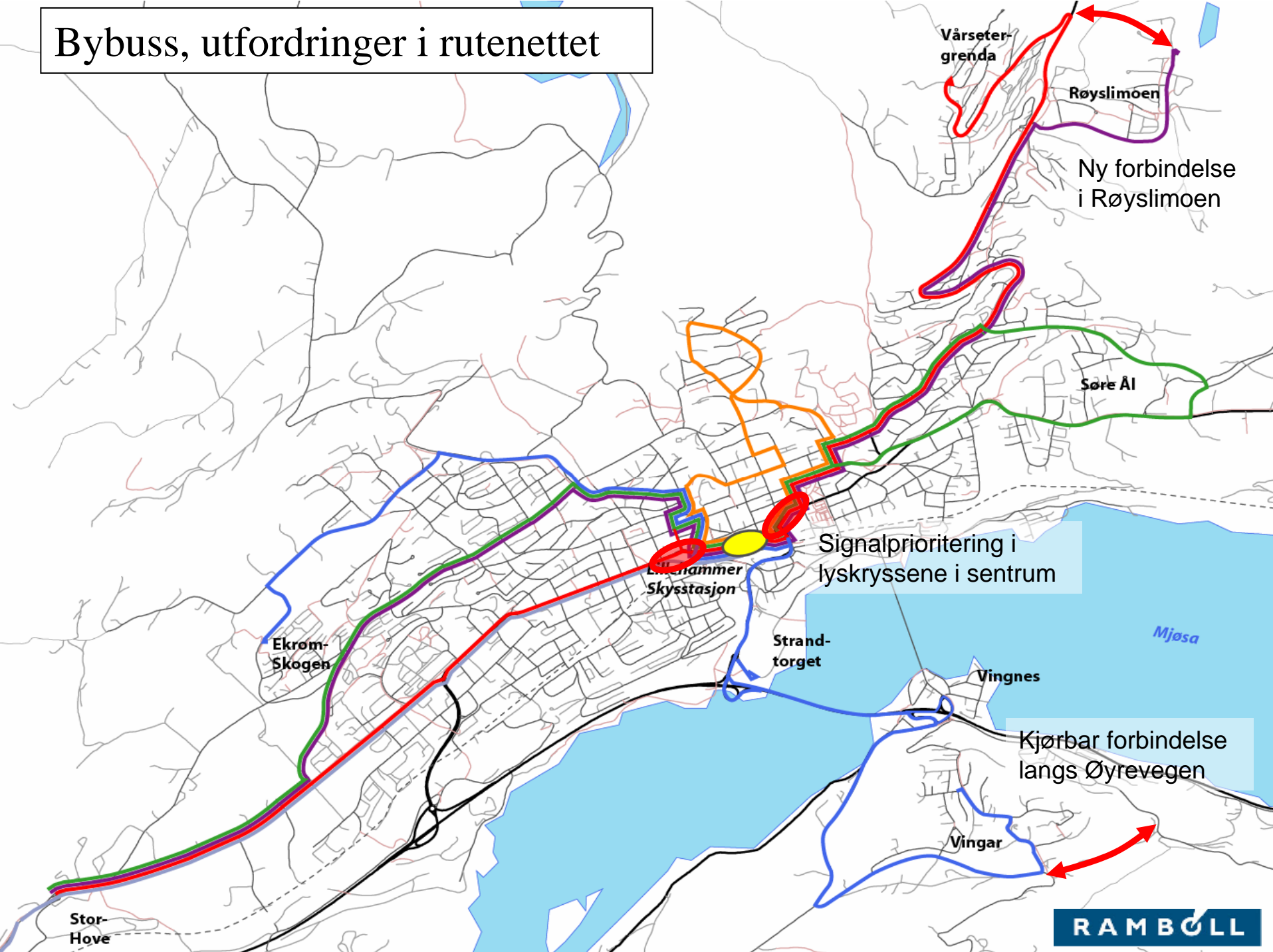
59



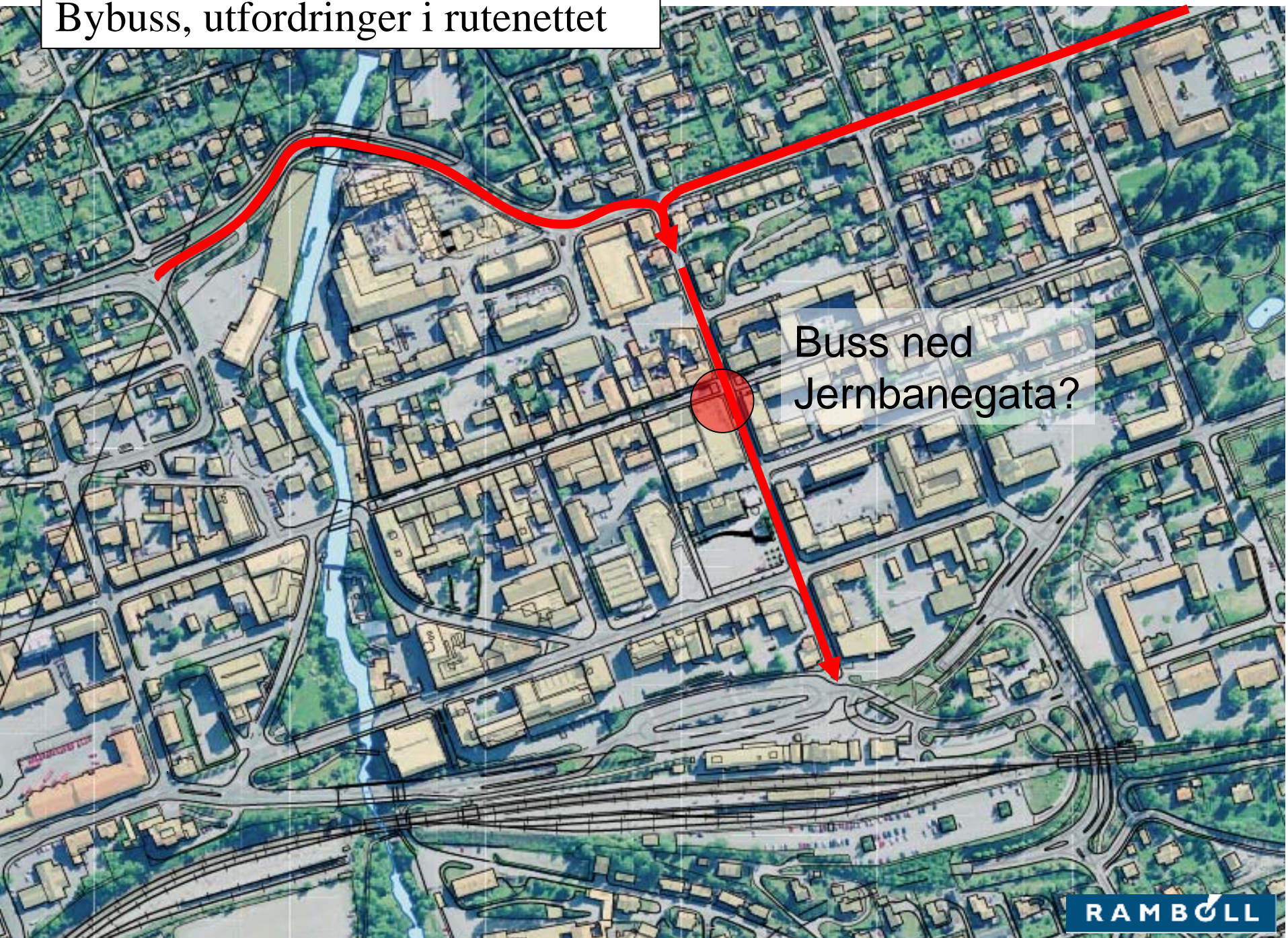
00



Bybuss, utfordringer i rutenettet



Bybuss, utfordringer i rutenettet

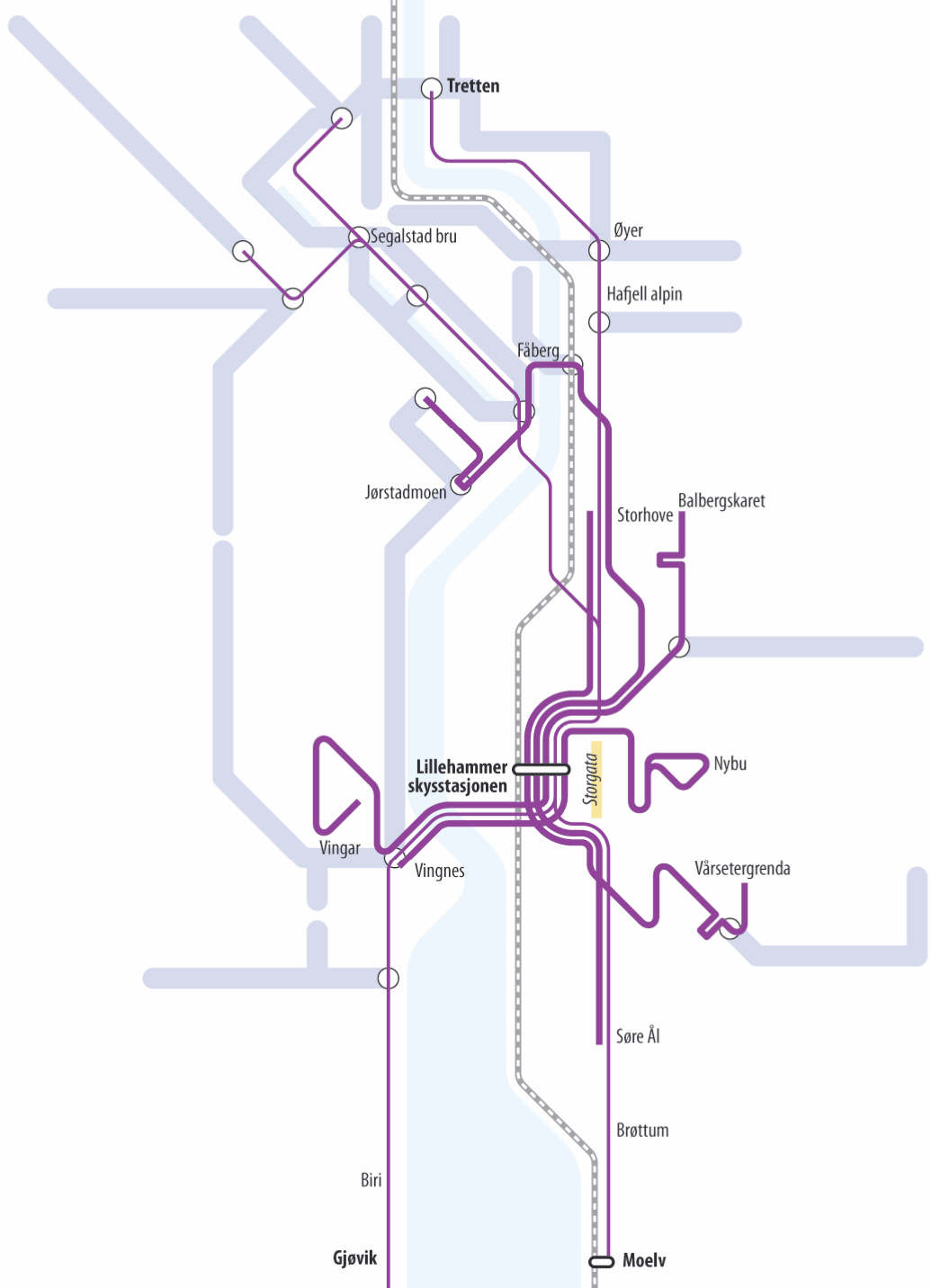


Buss ned
Jernbanegata?





+



Understanding user needs



Produksjon buss i Lillehammer-regionen

Selskap	Rute	Produksjon	Godtgjørelse	Inntekt
Schøyen	Bybuss	682 000	kr 17 866 000	} 8 800 000
Schøyen	Serviceruter	66 000	kr 1 729 000	
Schøyen	Regionruter	422 000	kr 8 933 000	} 2 152 000
Schøyen	Hafjell/Skei	32 000	kr 677 000	
Schøyen	Sommerbuss	16 000	kr 356 000	
Fjord 1	Regionruter	650 000	12 837 000	1 205 000
Totalt		1 868 000	kr 42 398 000	kr 12 157 000

Offentlig bet. drosjetransport Lillehammerregionen 2004

Kommune	Turer	Passasjerer	Produksjon (Km)
Gausdal	15 618	54 686	591 593
- Syketransport	5 875	7 867	352 220
- Skolebarntransport	7 330	44 140	210 147
- TT-kjøring	2 165	2 165	23 262
- Best./serviceruter	248	514	5 965
Lillehammer	47 395	72 694	1 070 058
- Syketransport	22 260	20 422	760 046
- Skolebarntransport	11 622	38 730	209 324
- TT-kjøring	7 225	7 225	43 981
- Best./serviceruter	6 288	6 317	56 708
Øyer	10 792	23 784	283 395
- Syketransport	4 498	4 146	178 374
- Skolebarntransport	4 600	17 944	91 948
- TT-kjøring	1 694	1 694	13 073
- Best./serviceruter	-	-	-
Sum	73 805	151 164	1 945 046

Generelle premisser for utvikling av off./private tjenester i spredt bosatte strøk

- **Utnytte de samlede ressurser best mulig**
- **Forpliktende samarbeid**
- **Felles enhet for bestilling, kjøp, samordning**
- **Utvikle nye produkter/tilbud**
- **Ta i bruk ny teknologi**
- **Off. deltagelse, engasjement, ytelser etc**

Kjørekontoret Innlandet avd Lillehammer



Hvorfor bruke mobilteknologi?

- Alltid i lomma
- Enkelt grensesnitt
- Alltid oppdatert
- Toveiskommunikasjon
- Enkelt å utvide
- Dynamisk oppdatert



Off betalte transportert OFK 1981-2007

- **1981-1984** **Tilrettelegging av transportilbudet for å betjene en større andel i det ordinære kollektivsystem. Første langrute 08.12.1980.**
(langruter,, tilknytning somatiske sykehus, transportstandard, service, info)
- **1985-1986** **RTV Pilotprosjekt Oppland, transportkonsulenter i hvert fylke** *(felles rekvisisjonsblanketter, samordning syke.- og ambulansetr, nye regler for rutetakst, registrerbare taksametre, Regionale skystasjoner)*
- **1986-1989** **Samferdselsavdelingen OFK- også ansvar for tilrettelegging av distriktsambulansetjenesten**
- **1989-1993** **Pilotprosjekt 7 fylkeskommuner. Overføring av ansvar til fylkeskom.?**
(organisering, styringssystem, oppgjørerutiner, rammebetingelser, gevinstberegning)
- **1999-2003** **Oppland samarbeidsprosjekt OFK, RTV Oppland**
- **2004-2005** **Samarbeidsprosjekt OFK, HeT og SI**
- **2006 –** **01.01.06 Kjørekontor Innlandet opprettet**

Kjørekontoret Innlandet

- for samordning av offentlig betalt transport

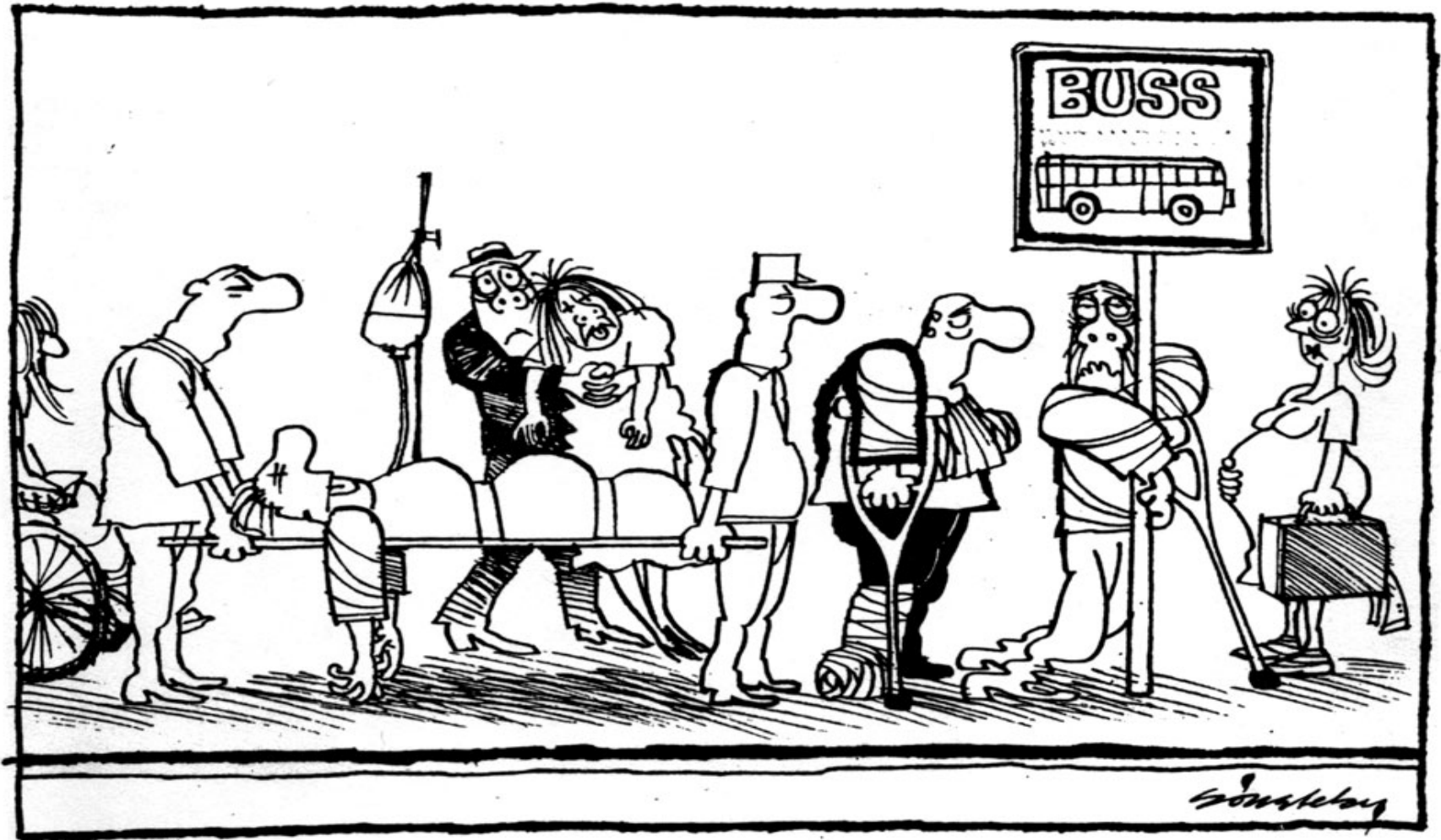
- Et unikt samarbeid innen offentlig betalt transport i Norge

Målsetting

Rasjonell og effektiv tilrettelegging av offentlig betalt transport i Oppland og Hedmark hvor de samlede ressurser sees i sammenheng, samtidig som brukerne sikres god kvalitet, trygge og sikre transport, i større grad enn om de tre partene opptrer uavhengig av hverandre.

Miljøhensyn skal ivaretas ved å se transport i sammenheng og det skal arbeides for øke bruk av det ordinære kollektivtilbud.

Ulike syn på samordning av off betalt transport



Samordning?



A photograph of a mother duck swimming in a pond with her ducklings. The mother duck is in the foreground, facing right, with her reflection clearly visible in the water. Behind her, a group of about ten ducklings are swimming together. The water is calm, and the background shows some green foliage and a fence.

De smarte reiser sammen.....

Hva dreier dette seg om?? (2005)

Omfang

1.7 mill personreiser

27 mill km

250 mill kr

500 biler

380 skoler

1500 rekvirenter

Trafikkområder

- Pasienttransport
- Skoletransport
- TT - transport
- Bestillings- og
serviceruter

- Produksjon dd

700- 800 drosjeturer daglig

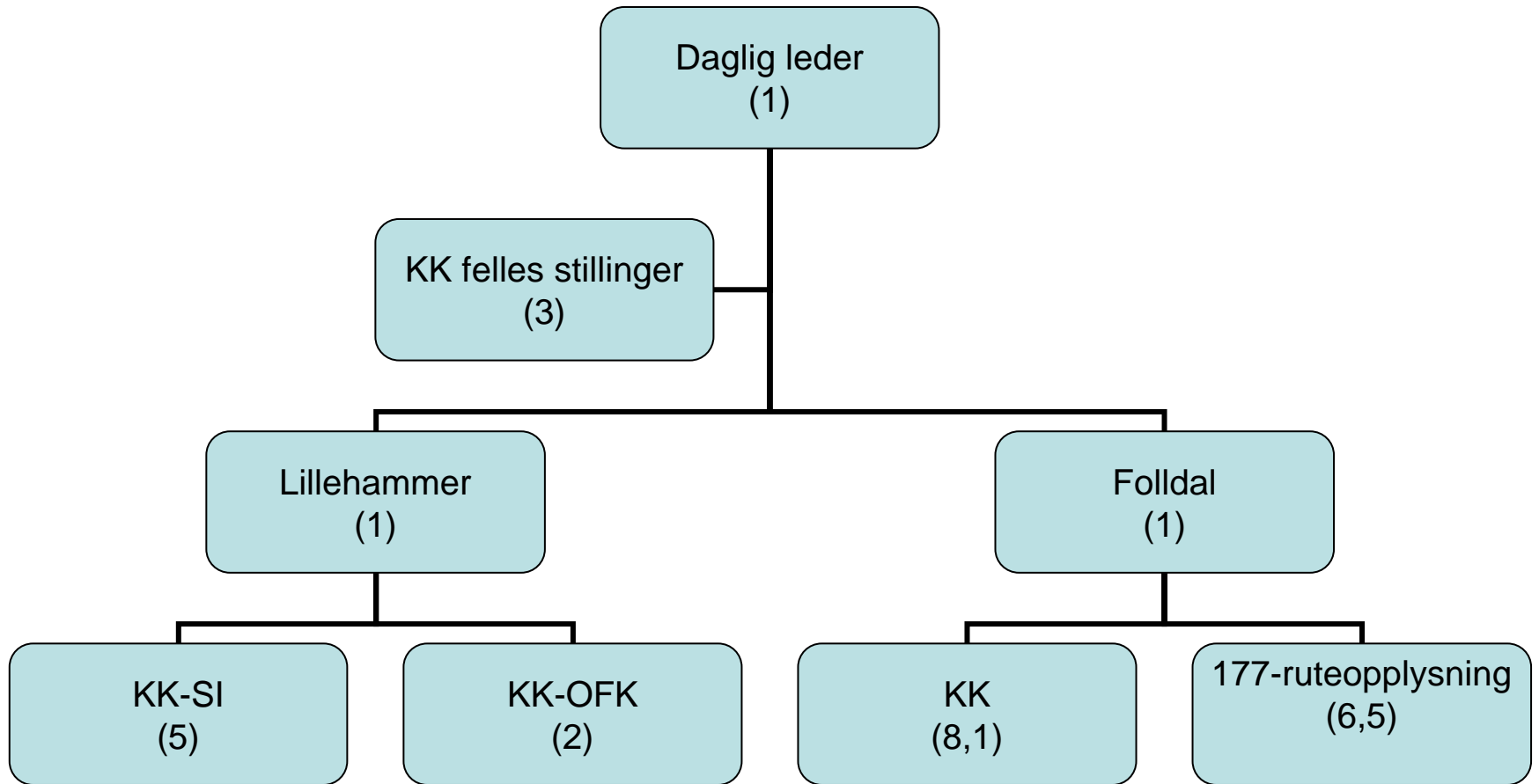
177

Innlandskortet

Forutsetninger for samarbeid (OBT)

- Avtale mellom samarbeidspartene
- Felles kjørekontor
- Felles trafikkstyringssystem
- Felles konkurranseutsetting og felles kontrakter
- Felles transportsystem

Organisering av Kjørekontoret Innlandet



Samordning av off. betalte transporter

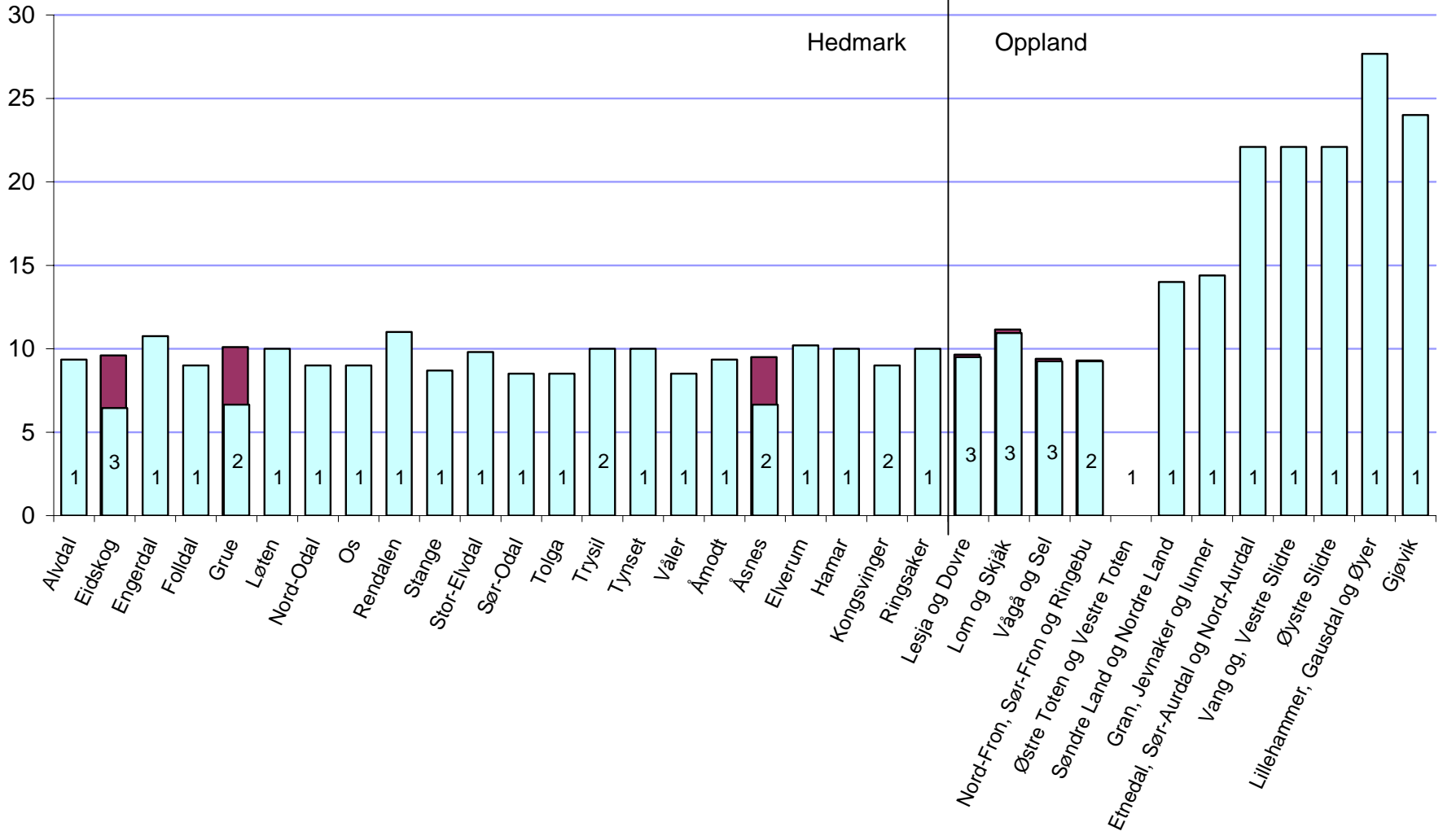
Utfordringer

- **Organisering - roller - forvaltnings ansvar**
- **Kostnads- inntekts- gevinstfordeling**
- **Rammebetingelser**
- **Drosjenæringens arbeidsbeting**
- **.....**
- **Samordningssystem – kravspek.**

Pakkeinterne reiser - liten bil

kr. per km

■ Høyeste pris □ Laveste pris



Oppsummering I

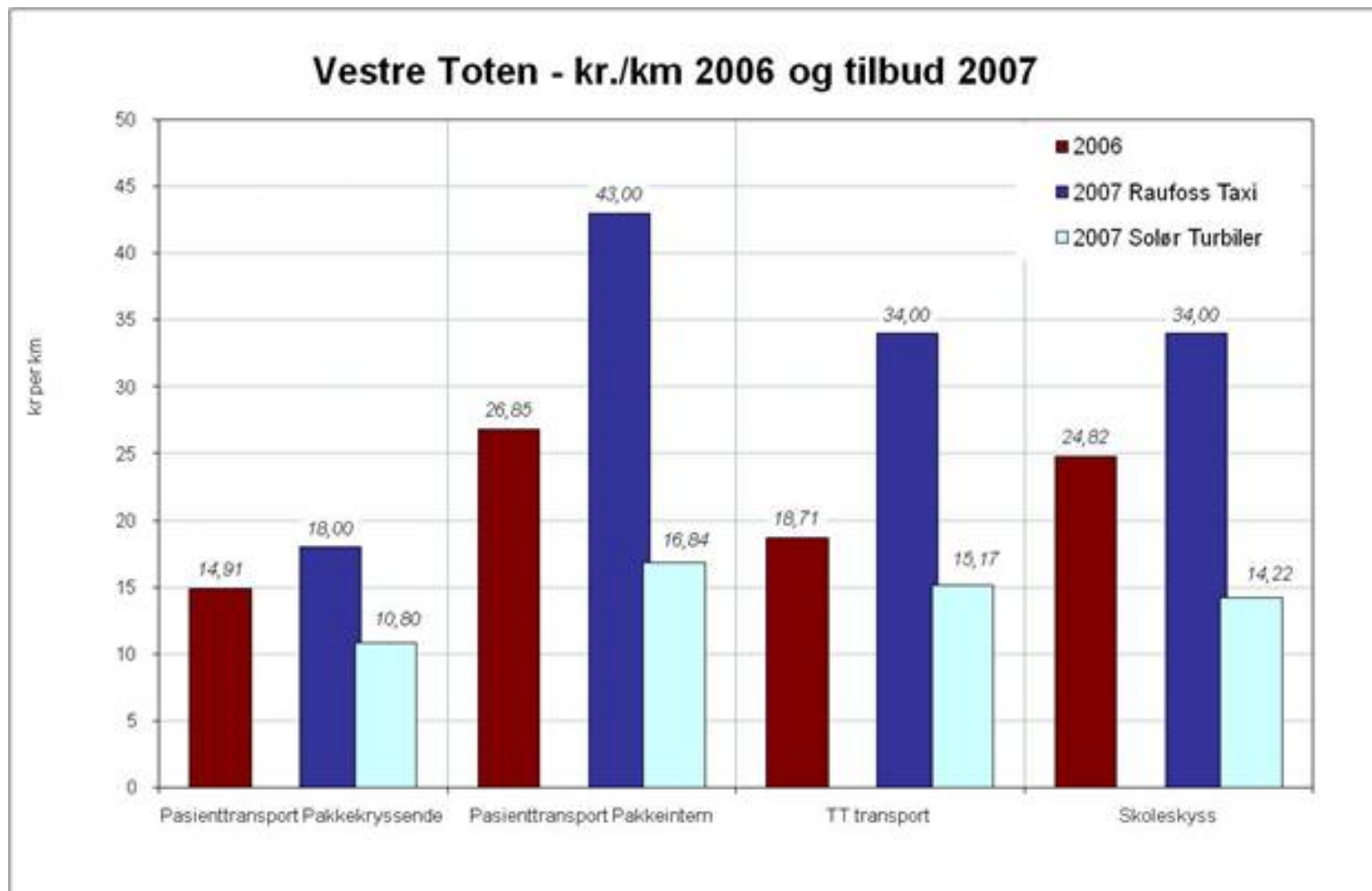
anbud off. betalte transporter 2006

- Felles leverandør (Taxi H. AS) fører til "ens" priser
- Lavere priser der drosjeeierne forventer konkurranse
- Ikke "kultur" for konkurranse mellom drosjesentraler
- Turbilselskap samme pris for stor og liten bil
- Godtgjørelsen langt over maksimalpris i nye avtaler

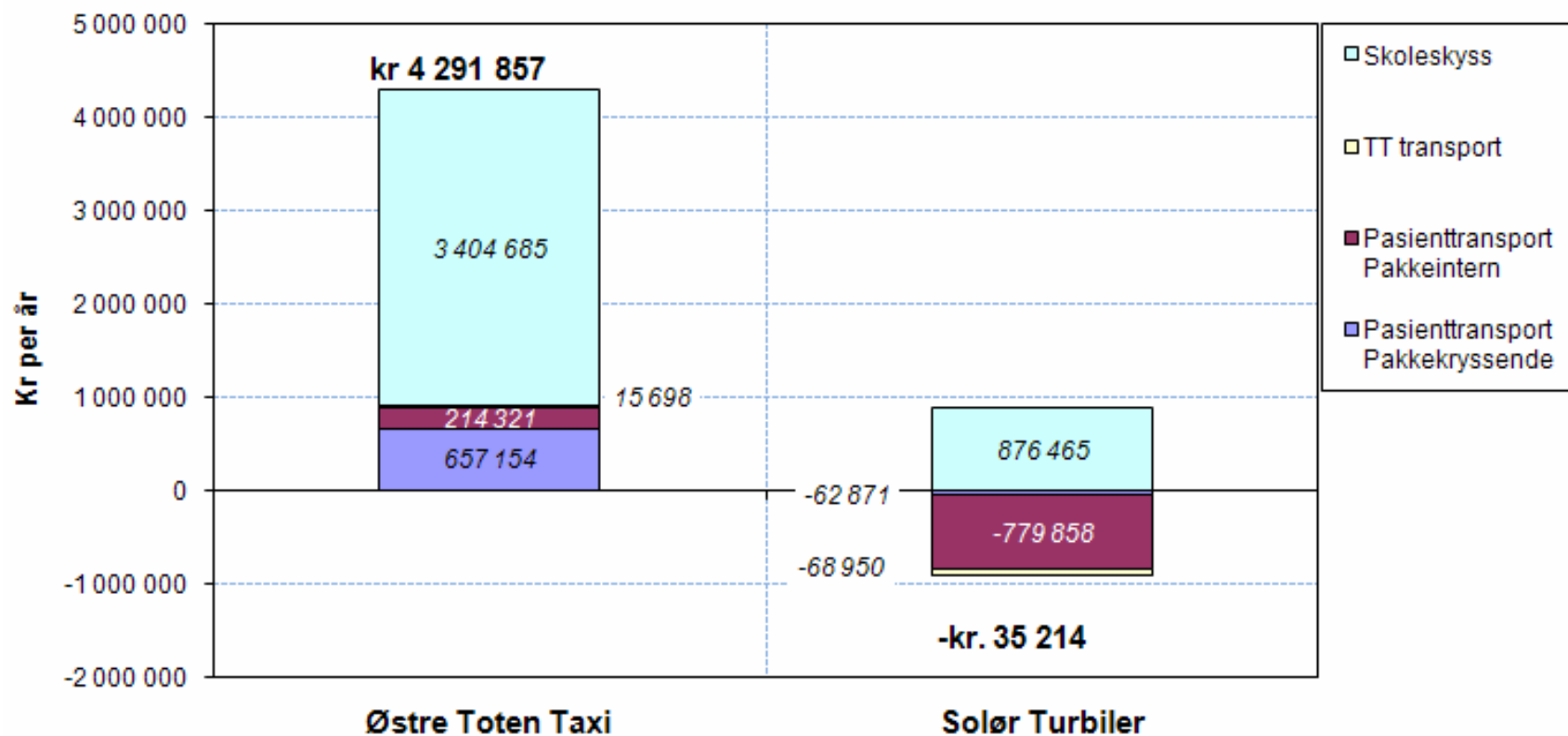
Vegvalg!??

- **Gjenninnføre prisregulering kontraktskjøring**
- **Åpne for direkte forhandlinger uten anbud**
- **Kontantbetaling og maksimalf**
- **Kjøring i egenregi**
- **LOA – anbud**
 - samarbeide med utøverne om kontraktsperiode, kjøreplikt, beredskapstillegg – større grad av forutsigbarhet

Anbud 2007

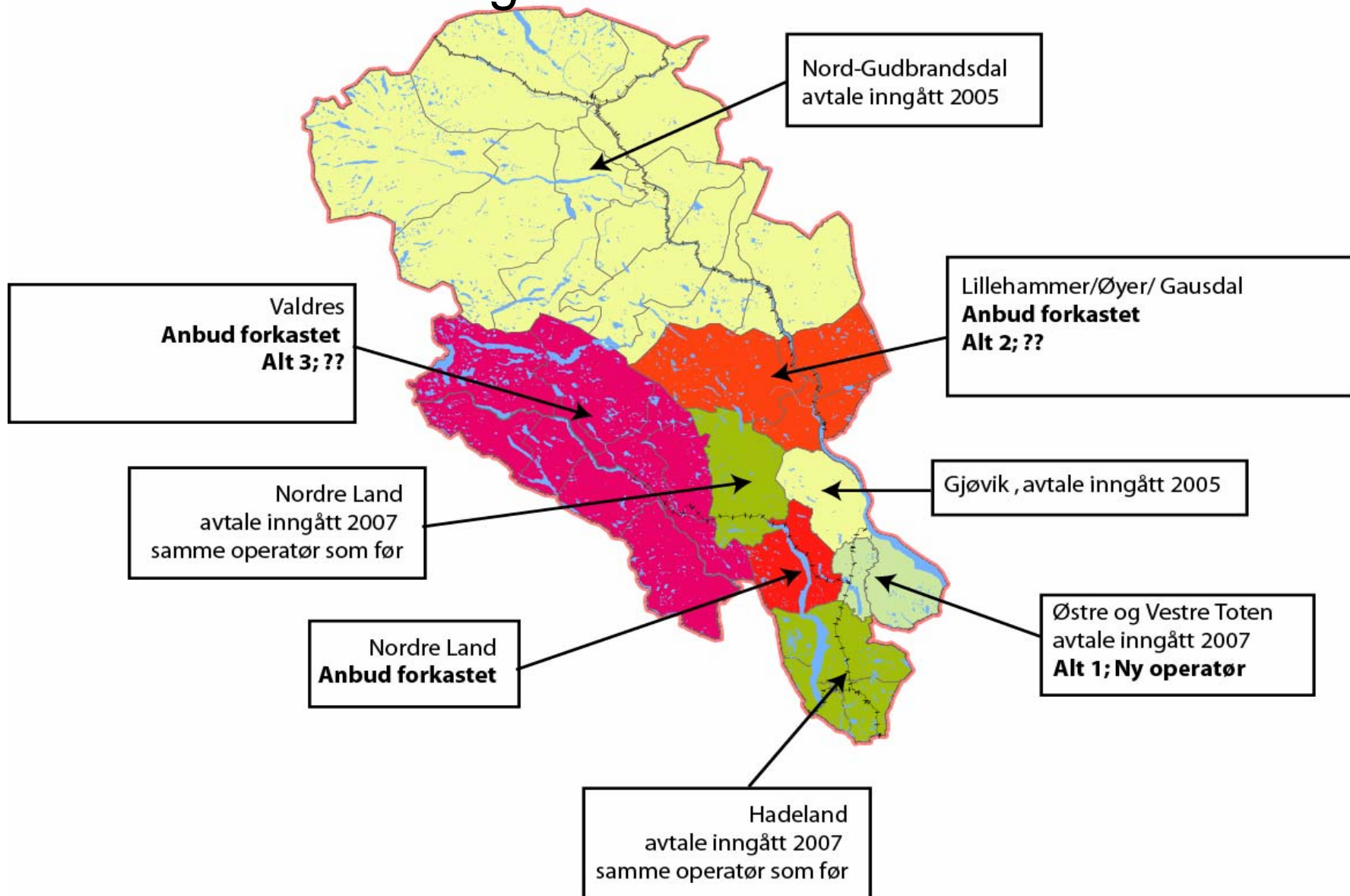


Østre Toten - Differanse godtgj. 2006 - tilbud 2007



Offentlig betalt transport med drosje i Oppland

Status avtaleinngåelse



Tapt anbud kan gi dårligere taxitilbud

RAUFOSS: Etter at selskapet Solør Turbuss vant anbudet på syke- og skoletransport i Østre og Vestre Toten, kan det øvrige drosjetilbudet i kommunene bli langt dårligere enn i dag.

ØVIND LIEN
SÆMUND MOSHAGEN
redaksjonen@oa.no

- Vi er ikke ute etter å klage eller syte. Vi har tapt dette anbudet på en fair måte og kommer ikke til å anke avgjørelsen. Likevel ønsker vi å si fra om at det vil få konsekvenser for oss når 65 prosent av inntektskilden vår plutselig blir borte, sier Trond Hjeltned, talsmann for de sju løyveeierne ved Raufoss Taxi.

Fra 15. august står Raufoss Taxi uten kontrakt for å kjøre det som kalles offentlig betalt



MÅ KUTTE: Her er seks av sju medeiere i Raufoss Taxi. 15. august mister de all offentlig betalt kjøring og frykter de må redusere virksomheten drastisk. Fra venstre Roy Ringvold, Stig Atle Sveum, Arvid Rollijordet, Arve Evenrud, Trond Hjeltned og Roy Tandæther. FOTO: ØVIND LIEN

etter annet arbeid i tillegg for å

leverte derfor et anbud som vi alltså tapte, sier Trond Hjeltned.

Solør Turbuss AS, 15. august overtar sin i de to Toten- har ikke henvendt alle taxiene med samarbeid.

fentlige kjøringen. Den utgjør fire femdeler av i Østre Toten, borte, blir det opprettholdt i transport, sier

Fredag hadde både Oppland og representanter Taxi i lys av at di

Oppretter pris
...DAL - Næringsrådet i Et

Valdres kan bli drosjelaus



Anbudstap truer drosjetilbudet

Drosjene i Østre og Vestre Toten har mistet kjøringen for det offentlige. Et Solør-firma skal inn istedet. Det kan bety redusert taxitilbud til private.

Kan bli utan drosjer

EIGARANE TRUGAR MED Å LEVERE LØYVENE

Oppsummering II

Målkonflikt i dagens lovverk

- Konflikt mellom yrkestransportloven og konkurranseloven, - bestemmelser som direkte motsier hverandre
- Konkurranseloven: prissamarbeid tillatt mellom lokale drosjesentraler - men forbud for alle ”større” sammenslutninger av sentraler og drosjeeiere
- Drosjeeiere og deres sentraler kan ikke tvinges til å konkurrere
- ” Tilbydere som skal sikre konkurranse, må derfor hentes fra virksomheter utenfor dagens drosjenæring”

Oppsummering III

Aktuelle tiltak innenfor dagens regelverk

- Etabler felles enhet (kjørekontor) for samordning/tilrettelegging av off betalt transport jf OBT
- Kutte ut egenandel på kollektivtr. for reisende med tr.rekvisisjon
- Åpne for felles løyveområde for drosje på tvers av fylkesgrenser
- Felles drosje – ruteløyve for mellomstore vogner i ”kombinerte” transporter
- Åpne for bruk av bårebil i syketransport
- Standard til edb-baserte samordningssystem -

Kjøp av offentlig betalte tr.tjenester. Hva nå?

Anbud i samsvar med LOA. Aktuelle tiltak:

- **Behovsprøvingen for tr utenfor rute oppheves**
- **Pålegg om tilknytning til drosjesentral revurderes**
- **Prissetting av beredskap og ubekvem arbeidstid i anbudsdokument**
- **Utøveren ikke pliktig til å ha drosjekjøring som hovederverv**