

# Referat Distriktsforum på Hamar, 13-14.11.2018

Sted: Scandic Hamar

## Deltakere:

Brede Dammen - Entur (Dag 1), Arne Fredheim - Hedmark Trafikk (Dag 1), Stein Fredrik Røstberg - Møre og Romsdal Fylkeskommune, Steinar Moberg Bjørøy - AKT, Roy-Tore Evenstad - Troms Fylkestrafikk, Danielle Hveding - AtB, Håkon Hellum - AtB, Loyd Bodum - Østfold Kollektivtrafikk, Solfrid Rød Olsen - Østfold Kollektivtrafikk, Geir Arne Nordengen - Opplandstrafikk, Jørgen Blix - Finnmark Fylkeskommune, Jon Ivar Thompson Eikeland - Finnmark Fylkeskommune, Olav Lydvo - Skyss, Lena Sjøvold - Kjørekontoret Innlandet, Ingvild Brennodden - Kjørekontoret Innlandet, Tor Haugstulen - Hedmark Trafikk, Tom Sagen - Hedmark Trafikk, Lasse Jordbru - Hedmark Trafikk, Ragna Skøien - Kollektivtrafikkforeningen (referent)

## Inviterte innleggsholdere:

Anne Karin Torp Adolfsen, samferdselsråd i Hedmark  
Eirik Strand, leder i Opplandstrafikk

## DAG 1:

**#1 Fylkesråd for Samferdsel i Hedmark, Anne Karin Torp Adolfsen**, ønsket velkommen og presenterte fylkets strategi. Fra 2012 – 2017 har det vært 33% økning i antall kollektivreiser. Viktig å ha fokus på samhandling.

**#2 Brede Dammen fra Entur** presenterte planer for bestillingstransport inn i reiseplanleggeren. «Det skal være enkelt å søke opp og bestille kollektivreiser». Entur har laget en norsk profil av NetEX, dette er en «fasit» som skal brukes av alle. Ny reiseplanlegger skal lanseres forhåpentlig rundt jul. Entur ser på ulike varianter av bestillingstransport som kan inn i reiseplanleggeren – faste ruter, Open TripPlanner eller varianter imellom. Dette arbeidet er ikke ferdig. Presentasjon ligger på Workplace.

**#3 Eirik Strand, leder for Opplandstrafikk**, presenterte punkter fra den nye drosjereguleringen og hva det vil ha av betydning for distriktene. To sentrale spørsmål; hva blir tilbudet til kundene og hva får fylkeskommunene å si om drosjeløyvener. Den nye reguleringen legger opp til et frislipp og oppmykning av regelverket. Vurderingen fra Opplandstrafikk er at det er pasienttransport og i noen grad skoleskyss som er bærebjelkene for drosje i distriktene. Ved å ikke inkludere disse i drosjebudene risikerer man dobbeltfakturerings – f.eks. både til pasienttransport og faktura for beredskap til fylkeskommunene. Dette er et skritt i feil retning som fører til mer sentralisering og mindre fleksibilitet for fylkeskommunene. Må finne en måte å samarbeide med pasientreiser i distriktene på - vil være smart å koble pasientreiser, skoleskyss og drosjetjeneste i ett tilbud, muligens i flere kommuner samtidig. Presentasjon ligger på Workplace.

**#4 Steinar Moberg Bjørøy, AKT**, viste forumet en mulighetsstudie som AKT har gjennomført sammen med Agder-fylkeskommunene og Sørlandet Sykehus. Inspirert av MOVIA i Danmark som har samkjøring av pasientreiser og øvrig bestillingstransport i drift. Målet er å samle pasienttransport og andre former for bestillingstransport i en og samme løsning – slik at de samme bilene kan kjøre mer og smartere. Ønsker timesleie i stedet for taksameter, og et digitalt kjørekontor der man samordner transporten. Rapporten fra mulighetsstudiet skal styrebehandles i desember 2018 i AKT. Håper å få prosjektet i gang i løpet av 2019. Presentasjon ligger på Workplace.

**#5 Lasse Jordbru, Hedmark Trafikk**, gjennomgikk et nytt prosjekt der Hedmark Trafikk i samarbeid med SINTEF og andre aktører har søkt Forskningsrådet om midler – svar kommer i feb.2019. Prosjektet ser på hvordan man kan kombinere ulike elementer inn i en transportløsning – passasjerer, post, pakker, medisiner, mat osv. Sentrale punkter: Viktig å få kommunen med inn. Trengs et system som kan planlegge slik at det blir minst mulig manuell

håndtering. TT bør også ligge inne i systemet med mulighet for spesialmerknader som «må kjøre alene», «rullestol» osv. Konseptet må være så enkelt at det er attraktivt å bruke. Presentasjon ligger på Workplace.

## **DAG 2:**

### Runde rundt bordet

**Skyss:** Ute i kommunene er man bekymret for at distriktene drukner i f.eks. bybaneutbygging. Mye fokus på Bergen sentrum og at veksten skal komme der. Ikke politiske og økonomiske signaler som vil gi distriktene vekst. Opplever stor interesse fra kommunene for å være med på prosjekter osv. Det har blitt gjort en utgreiing sammen med COWI om bestillingstransport, denne ligger foreløpig på vent. Positivt for distriktene: endring i takststruktur fra 370 til 7 soner. Ført til passasjervekst. I tillegg elektrifisering av ferjene som vil heve kvaliteten på kollektivtrafikken, men er veldig kostnadskrevende.

**AtB:** AtB hadde liten erfaring med bestillingstransport før fylkessammenslåingen. Fra 2021 er det ønsket at bestillingstransport skal ruller ut i hele fylket i et nytt anbud. Diskuteres om det skal være ett anbud (både buss og småbiler) eller to ulike (en busspakke og en bestillingstransport-pakke). *Innspill:* Tror Sogn og Fjordane har tatt både buss og småbiler i samme anbud. Østfold: Byflex – i Fredrikstad pleide det være 7 minibusser. Nå har vi 1 bil som kjører til holdeplasser. Økt passasjerantall og viktig økonomisk. Gratis for passasjerene. Har byttet ut minibusser (disse er tatt ut av bussanbudet) med Byflex. Finnmark: Vi har FlexBy i Vadsø. Bestillingstransport som går på linje. Kombinert med skoleskyss og handlerute midt på dagen. Lagt innom barnehagene. Hadde barnekort for barnehager og skoler. Mye brukt av flyktninger og asylsøkere. Gode tilbakemeldinger. Tallene går ned, muligens pga færre flyktninger.

**Oppland:** Vi har noe på distrikt, men vi utvikler ikke noe nytt. Får ikke satset ordentlig på nye prosjekter. Har samarbeide med kommuner der kommunen og fylkeskommunen deler på kostnadene, løsninger der fylkeskommunen tar hele kostnaden, og løsninger der reiselivet tar deler av kostnader (og infokostnader). Det som har fungert best er Byflex i Lillehammer og Gausdal. Tok 3-4 år før det ble en suksess. Disse kjører i rute men på bestilling. Reiselivet: faste sommerbuss i fjellet. Jobber mye med info rundt dette. Begynner å være et tilbud som kan overleve. Viktig at Entur er med på laget for å få ut informasjon om tilbudene vi har. De fleste kjenner ikke tilbudene. Sliter med å finne konseptet. Krever mye ressurser å lage nye prosjekter og det er viktig at kommunene er med på laget. *Innspill:* Vanskelig å få folk til å vite at tilbudene eksisterer. Hva kan gjøres? Østfold: Vi har ny kommunikasjonsstrategi for Flex, der vi får kommunene med på laget. Undersøkelse i 3 kommuner: 80% av innbyggerne over 65 år hadde hørt om Flex, men man vet ikke helt hva systemet er. Kommunene er ivrige i starten, men ønsker ikke å bidra økonomisk.

**Møre og Romsdal:** FramFlex siden 1.1.2015 omfatter 11 kommuner – bestillingstransport i form av tilbringer til ruter og servicetransport i tidsintervall. Noe er hull for å tette nedlagte ruter, og litt for å opprettholde et minimumsbehov i distriktene. Blir lite brukt - vi sliter med å få folk til å skjønne hva FramFlex er. Vi mangler strategien på hvor vi vil gå og hvor det skal utvikle seg. Når kommuner i Møre og Romsdal er interesserte i Flex, går kommunen inn med 50% av kostnaden. Bestillingstransport er ikke en del av reiseplanleggeren – har egen FramFlex portal - så bestillingstransporten er «hemmelige tjenester». *Innspill:* Finnmark legger inn Flexrutene selv i reiseplanleggeren. Hedmark har fått bestillingstransport inn i reiseplanleggeren – dette har ikke revolusjonert bruken, men viktig at det vises.

**Hedmark:** Politikerne har vedtatt hovedlinjer mellom byene i fylket. Har satt opp en hovedlinje for buss der det ikke går tog og nedprioritert andre ruter. Knytter mot toget der man kan, men det er et problem at det ikke er noe billettsamarbeid med NSB. Bussrutene er stort sett skoleruter og det er mangel på ordinære reisende. Skolelinjene er søkbare i reiseplanleggeren – men har fjernet ordet «skole» og kalt det for «lokalruter» i stedet.

Skolene har felles skolerute i 190 dager i året. Skyldes godt arbeid fra KS og Fylkeskommunen. Siden mars 2018 har skolerutene også kjørt på de inneklemt fridagene. Skal lages en rapport om erfaringene i 2019 - rapporten deles med resten av forumet.

**Kjørekontoret Innlandet:** Bestillingstransporten har ofte eldre kunder. «Skolebuss» er et innarbeidet begrep – å fjerne skole i navnet er viktig for at kunden skal forstå at alle kan ta bussen. Det tar tid å se resultater av f.eks. å kjøre buss også i høstferien – viktig med forutsigbarhet. Nå har vi bestillingsruter til alle tog til Hjerkinns – både frem og tilbake. Har ført til stor økning i antall bestillinger. Kommunen har informert om dette til innbyggerne – viktig at det er godt forankret i kommunene. Burde hatt samarbeid med sykehuset – kanskje kunne man hatt f.eks. at dem fra Folldal hadde rutinetimer på sykehuset på tirsdager etc.

**Troms:** Vi har også bestillingsruter, dette er ofte forlengelser av vanlige ruter. Gjerne en drosje som fortsetter lengre enn bussen går. Veldig lite brukt. 5-6 bestillingsruter i hele Troms, 3 av dem aktivt brukt. Ikke noe satsningsområde i Troms. Bestillingsrutene ligger inni bussanbudene så busselskapene bestiller selv f.eks. drosje hvis det er få passasjerer. Byene får de store kollektivsatsningene. Vanskelig å få prioritert bestillingsruter og distrikt.

**AKT:** Mange ulike former for bestillingsruter i Vest-Agder - i Aust-Agder nesten ingenting. De fleste rutene koster ikke noe hvis de ikke blir kjørt. Tilbringer til tog (Sørlandsbanen) ved bestilling. Prosjekt med VAFK i 2013 – prøve å få TT-brukere over på kollektivt og satte opp bestillingsruter i stedet. Noen ruter går stadig, men lite brukt og ikke markedsført siden 2013. Skolerutene gir store utfordringer – AKT klarer ikke få kommuner og videregående skoler til å ha samme skolerute. Problemer med endring av skoleruter underveis i året. Jobber med å rendyrke rutene for å få folk til å forstå når og hvor bussen går. Utfordringer: skal man kjøre motorveien eller gamleveien der det bor folk? Direkterute Kristiansand – Grimstad har vært en suksess. Blir bråk når man endrer tilbudet og det er vanskelig å fjerne tilbud. AKT starter opp nytt prosjekt for å gå gjennom bestillingstransport, med Lyngdal og Vågsbygd som teststeder.

**Østfold:** Har hett Flexx – endret navn til Flex. Kjørekontoret har kontroll på bestillingene og betaling – betaler kun for bestillinger i systemet. De fleste kundene er aldres- og uførepensjonister, ØKT ønsker å rendyrke denne målgruppen. Mange TT-brukere bruker Flex og sparer TT-kortet. Flex ble gratis fra 1.mai, dette førte til en dobling i antall reisende. Vil være gratis hvertfall til sommeren 2019. Viktig å være tydelig på hva slags løsning Flex skal være: i Østfold et velferdstilbud og et minimumstilbud i distriktene. Servicedelen og den sosiale dimensjonen er veldig viktig. I Halden legges mye av busstilbudet ned på sommeren, bussene kjører stamlinjene i sirkler rundt i byen og ellers brukes Flex. Fikk masse kritikk første året men etter fem år er det en suksess. ØKT går nå gjennom alle bussrutene sammen med Urbanet Analyse, Nedre Glomma er allerede gjennomført. *Innspill:* Hvem har ansvar for de eldre? Er det kommunen eller fylket? Savner kommunen inn i dette.

**Diskusjonspunkt:** Veldig mange navn for samme type transport i distriktene – Flex, HentMeg, bestillingstransport... Hva skal til for at vi skal bruke de samme begrepene? Anbefalinger: Entur lager en nasjonal løsning. Kommer det en bestillingsportal inn der så bør vi alle bruke den. Bruke ordlisten til Kollektivtrafikkforeningen for å bruke de samme begrepene. Spille inn til Markedsforum for å få dem til å diskutere et nytt felles navn.

Arbeidsgruppa og sekretariatet spiller inn tid og sted for neste møte, som antagelig blir i september 2019. I mellomtiden holder forumet kontakt og oppdaterer hverandre på Workplace.