



Innlandstrafikk

Involvering i planlegging av kollektivtilbudet: Hvem, om hva, hvordan og når?

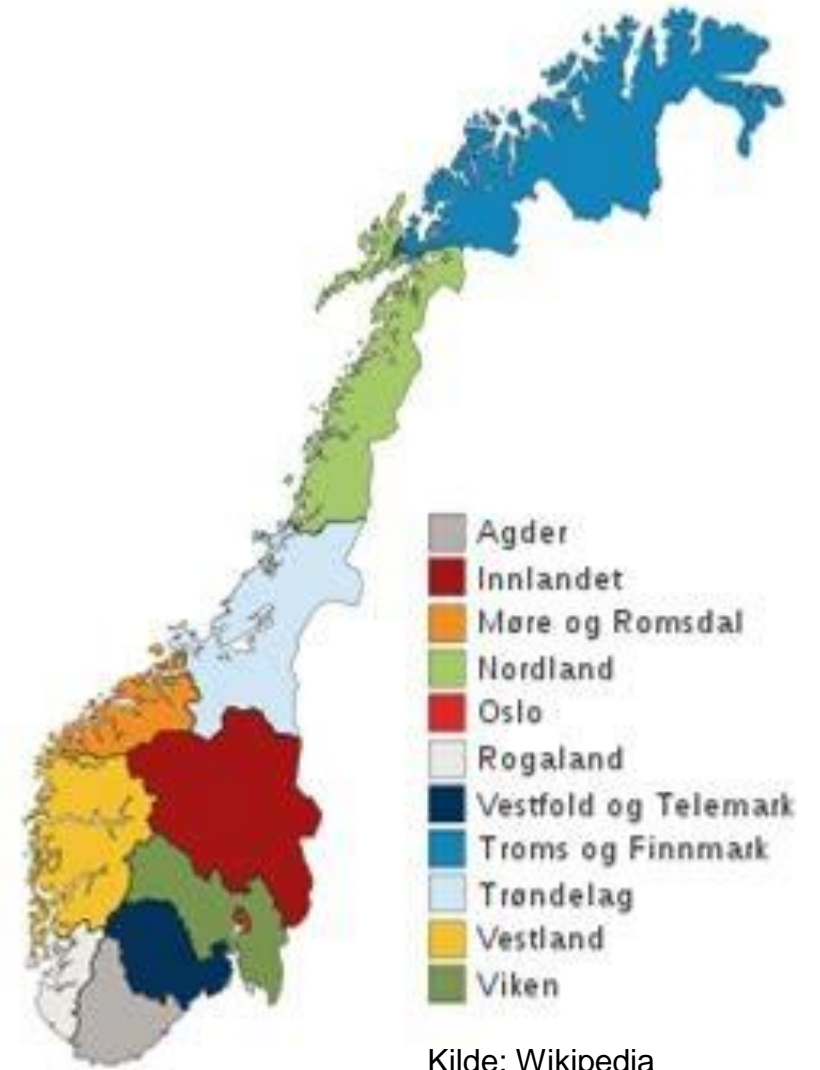
Kollektivforum, 19.9.2023

Innlandstrafikk v/fagkoordinator Egil Holen



Innlandet fylke

- 371 000 innbyggere
- 8 innbyggere per km² landareal
- 21 millioner rutekilometer med buss
- 530 busser i «maksuttak»
- Skoleskyss
 - Høyest andel elever med skoleskyss i Norge
 - Stor del av vårt budsjett
- Mange nabofylker
- Reiselivsfylke
- Tog og kommersielle ekspressbusser



FOKUS i dag:

- **Involvering i prosesser knyttet til endringer i kollektivtilbudet: Linjeføring/traseer, frekvens, stoppmønster, mv.**
- Det blir mest bråk når noen får dårligere tilbud, når noen med dårlig tilbud ber om bedre tilbud og (tror jeg?) når noen ønsker bedre tilbud til et nytt eller potensielt utbyggingsområde?

IKKE fokus i dag:

- Takster, billetteringssystemer, universell utforming, mv.
- Informasjon ifm. at endringer som er besluttet skal gjennomføres
- Informasjon ifm. uforutsette hendelser
- Prosesser knyttet til infrastrukturprosjekter (bybane, t-bane, bussvei, jernbane, holdeplasser, stasjoner, mv.), som håndteres gjennom pbl-systemet, mv.
- Hva som er 'best' å gjøre
- Prosesser knyttet til arealutvikling, til veibygging eller til andre endringer i transportsystemene utenom kollektivtilbudet



Hvem involveres i planleggingen av ulike typer endringer i kollektivtilbudet i dag og ved hvilke typer endringer? Hvordan foregår dette?

Overordnede planer/strategier

- Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030
- Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport (2023-26)

Høring og involvering, bl.a.

- Regioner (10 stk.)
- Kommuner (46 stk.)



Hvem involveres i planleggingen av ulike typer endringer i kollektivtilbudet i dag og ved hvilke typer endringer?

Ved større omlegging av kollektivtilbudet og/eller ved nye kontrakter/konkurranser:

- Regioner, kommuner
- Politiske råd og utvalg
- Utdanningsinstitusjoner og skoler
- Større arbeidsplasser
- Sykehus (ansatte/pasientreise)
- Pendlerforeninger
- Handelsstand
- Reiselivet
- Organisasjoner for fritidsaktiviteter (idrettslag osv.)
- Transportører og sjåfører
- Operatører på tog og kommersielle ekspressbusser
- Kollektivselskap i nabofylkene



Hvordan skjer involveringen

- Møter
 - Presentasjon av våre forslag
 - Innspill på ønsker og behov
- Skriftlige innspill
- Andre drøftinger i tett dialog



Skoleskyss – en del av kollektivtilbudet

- Grunnmuren til kollektivtilbudet i Innlandet
- Involvering av kommuner, skoler og fylkesadministrasjon (vgs.)



Linjeføring/trase, frekvens, stoppmønster

- Trase
 - De fleste drøftinger skjer med kommunene
 - *Forutsatt at infrastruktur er/blir tilgjengelig*
- Frekvens
 - Økonomien gir føringer for hvilke frekvens vi kan tilby
 - Etterspørselsbasert
 - Behovsvurdering/erfaring mer enn involvering
 - Hvem vil ikke ha bedre frekvens?
- Stoppmønster
 - Kommunene kan ha gode argumenter for hvilke områder som bør betjenes.
- Faglige råd
 - Involvering, men også basere seg på gode faglige råd?



Hvilke krav og ønsker om mer eller annen type involvering fremmes, og av hvem? Eller: Hva blir det mest bråk om, og hvem bråker?

- Krav og ønsker om mer eller annen type involvering
 - Brukermedvirkning
 - Hvem:
 - Beboere og velforeninger
 - Studenter
 - Eldre
 - Asylmottak
 - Arbeidstakere og operatører
 - Forslag på nye områder/linjer
 - Traseer
 - Kjøretider



Hvilke krav og ønsker om mer eller annen type involvering fremmes, og av hvem? Eller: Hva blir det mest bråk om, og hvem bråker?

Mest bråk om

- Negative endringer
 - De som mister tilbudet
- Forbedring av tilbud for noen, men ikke alle
 - «Hvorfor får ikke vi et bedre tilbud også?»
- Manglende involvering av sjåførene

- Bråk (eksempel)
 - Trasevalg/stoppmønster
 - Regionbuss som ikke stopper på alle holdeplasser – valgets kval:
 - Rask reisetid for de på bussen
 - Dekke manglende tilbud for de som må betjenes med avstikker som tar 15 minutter ekstra
 - Stort engasjement på sosiale medier



Hvem bør involveres (mer) i planleggingen av kollektivtilbudet, hva slags endringer bør de involveres i planleggingen av, og på hvilke måter?

- Involvere målgrupper med reelle ønsker
 - Utnytte engasjement hos potensielle kunder
- Ungdom og eldre etterlyser ofte bedre kollektivtilbud
- Sjåførene (?)
- Involvere beslutningstakere for å vise at infrastruktur og kollektivtilbud henger nøye sammen.
 - Betjene flest mulig kunder innenfor 30/60 minutter
 - Kostnadseffektiv kollektivtransport gir det beste tilbudet



Hvem bør involveres (mer) i planleggingen av kollektivtilbudet, hva slags endringer bør de involveres i planleggingen av, og på hvilke måter?

Involvere når

- nye tilbud skal planlegges – hvor og hvordan
- tilbud endres eller reduseres – forklare hvorfor

Involvere i planleggingen

- med dialog og informasjon
- dele kunnskap og begrunne prioritering



Hvilke utfordringer kan slik involvering skape, og hvordan kan utfordringene håndteres? Hva er viktige usikkerheter, uenigheter og kunnskapsbehov?

Utfordring med involvering

- Kan skape forventninger
- Kan bli vanskeligere å prioritere det viktigste
 - F.eks. by/distrikt
 - Litt til alle uten at det er godt nok til noen

Utfordringene kan håndteres med

- Informasjon
- Kunnskap (hvorfor, hvordan osv.)



Hvilke utfordringer kan slik involvering skape, og hvordan kan utfordringene håndteres? Hva er viktige usikkerheter, uenigheter og kunnskapsbehov?

Usikkerhet

- Har vi riktig kunnskap?

Uenigheter

- Ringruter kontra pendel, reisetid kontra driftsøkonomi?
- Skal vi betjene alle holdeplasser, noen utvalgte eller ingen undervegs?
- Alle vil at bussen skal stoppe på SIN holdeplass, men samtidig kjøre raskest mulig før og etter
- God frekvens der det er potensiale i stedet for å spre tilbudet utover

Kunnskapsbehov

- Konkrete brukerundersøkelser og nyttige reisevaneundersøkelser
- Visualisering av f.eks. arbeidspendling på grunnkrets nivå evt. bydel. Hvor bor og hvor jobber innbyggerne
- Bedre verktøy for analyse
- Hvor viktig er reisetid og for hvem?



Samarbeid for å få til et godt tilbud



Trasé og frekvens ved NTNU Gjøvik

- Kommunal veg med 16 % stigning, bygd om til 8 %.
- Rutetilbud, økt fra 1 til 6 avganger per time
- Redusert parkeringsareal frigjort til fortetting

Bilde: Oppland Arbeiderblad



Innlandstrafikk