

Fylkesordfører Audun Tron
Kollektivtransport i distriktene
Konferanse Radisson SAS Lillehammer Hotell
3.juni 2009

Jeg skal få ønske dere alle sammen vel møtt til 2. dag av årets KID konferanse. Det er positivt på at Samferdselsdepartementet har valgt å legge den 3. erfaringskonferansen for KID- prosjektene til Lillehammerregionen. KID prosjektet startet opp høsten 2007 og går formelt ut 2010. Det betyr at vi nå må evaluere de ulike tiltak innen utgangen av prosjektperioden, og at vi nå er godt inne i gjennomføringsfasen. Jeg synes vi driver spennende utviklingsarbeide.

Jeg håper gårsdagens omvisning og orienteringen om etablering av öMorgendagens Skysstasjonö, var av interesse. Vi har jobbet med denne saken siden i fjor sommer. Det har tatt tid å få avklart interesse, målsetting og deltagelse fra de aktuelle parter. Vi er på ingen måte i ömålö med prosjektet, men har god tro på at vedtak om gjennomføring av öMorgendagens Skysstasjonö kan foreligge rett over sommerferien, og at prosjektet realiseres i løpet av 2010.

Når det gjelder besøket på Hunderfossen, har vi gode erfaringer med både service og servering i Trollsalen på Hunderfossen. Håper dere har den samme opplevelsen. Hunderfossen Familiepark og Hafjell Alpinsenter generer mange tilreisende både sommer og vinter. De to anleggene på hver sin side av Lågen, og i hver sin kommune ö Lillehammer og Øyer ö og de utfyller hverandre på en god måte, og er viktige motorer i reiselivsproduktet i Oppland og Lillehammer-regionen.

Gjennomføring av KID-prosjektet viser seg ofte å by på større utfordringer enn selve planarbeidet. Prosjekt med flere interessenter og opplegg som går på tvers av administrative og geografiske grenser, blir gjerne arbeids- og tidkrevende. Samarbeid på tvers av forvaltningsgrenser er utfordrende, og det dukker ofte opp forhold som ikke var forutsatt.

Effektiv utnyttelse av ressurser og virkemidler på tvers av administrative og geografiske grenser er etter min oppfatning noe av kjernen i KID- tankegangen. Samarbeid og utnyttelse av ressurser er helt avgjørende for å opprettholde og om mulig utvide kollektivtilbudet i distriktene.

Fylkeskommunene er ansvarlig for å tilrettelegge det lokale og regionale kollektivtilbud i distriktene. Denne oppgaven ivaretar fylkeskommunene på en relativt tilfredsstillende måte ut fra lokale forhold, foreliggende økonomi og gitte rammebetingelser. Det er ikke helt samsvar mellom nasjonale politiske ambisjoner om kollektivtransport og de rammebetingelser som gis fylkeskommunene. Det har det vært mye mas om siste året, uten at det ser ut til at vi blir nevneverdig hørt.

Det er ikke helt samsvar ö og det klinger ikke godt ö når svaret på iverksettelse av nasjonale ambisjoner på regionalt nivå er økning av takstene langt ut over vanlig pris- og lønnsstigning og kutt i rutetilbud.

Det er hovedårsaken til at vi på mange måter har måttet nullstille vårt kollektivtilbud gjennom

å utarbeide en ny strategisk kollektivplan for Oppland tilpasset dagens ressursrammer. Det er vanskelig å kommunisere økning av takster og kutt i rutetilbud generelt for Oppland, samtidig som vi skal prøve å nå ut med de positive og gode nyheter relatert til KID-prosjektet. Strategisk kollektivplan skal vedtas i fylkestinget i høst.

Selv om fylkeskommunene hver for seg gjør en tilfredsstillende jobb, og fylkeskommunene selv må ta ansvar for å etablere samarbeidsløsninger på regionalt nivå som er administrativt og politisk forankret, er det i KID- sammenheng, etter min vurdering, nødvendig at noen oppgaver må forankres på sentralt nivå og med landsdekkende løsninger.

Det er vel få - om noen oppgaver Oppland og Hedmark fylkeskommuner har jobbet så lenge og så omfattende med, som etablering av forpliktende samarbeid med helsesektoren for samordning av offentlig betalte transport. De to fylkeskommunene har siden 2006 samarbeidet med SI (Sykehuset Innlandet) for å finne tekniske og organisatoriske løsninger, legge forholdene til rette for vinn ó vinn løsninger og samtidig bidra til gode helhetsløsninger. Felles kjørekontor håndterte 200.000 reiser og hadde en omsetting i 2008 i overkant av 100 mill kr. Offentlig transport med drosje i de to fylkene var samlet sett på nærmere 275.000 mill kr.

Vi tror at samarbeid mellom helsesektoren og samferdsel er av vesentlig betydning for fremtidig offentlig tilrettelagte transport i distriktene.

Samarbeidet med felles kjørekontor for de to fylkeskommunene og SI opphørte 1. februar i år. Geir Hestetraet vil komme nærmere inn på denne saken senere i dag.

Et annet område av vesentlig betydning for videreutvikling av kollektivtilbudet i distriktene og hvor det også kreves sentral medvirkning, er rammebetingelsene for konkurranseutsetting av drosjetransport. Dette er ingen ny problemstilling, men de uheldige konsekvensene av manglende samsvar mellom på den ene siden lovverket for ervervsmessig persontransport og på den annen side regelverkene for konkurranse og offentlige anskaffelser, gjør seg stadig sterkere gjeldende etter hvert som både helseforetak og fylkeskommuner konkurranseutsetter sine transportoppgaver.

Regelverket for offentlige anskaffelser forutsetter at disse tjenestene konkurranseutsettes. Men skal dette virke til fordel for brukerne og transportkjøpere, må det finnes et fungerende marked for slike transporttjenester. Det er ikke tilfelle i de fleste spredt bosatte områdene i vårt fylke. Vi registrer at den manglende konkurranse fører til at innkjøpsrunder underkjennes, det tilbys priser langt over maksimalforskriftene og med høyere kostnader enn forventet. Vi har imidlertid enda ikke kommet i den situasjon at ingen transportutøvere er interessert i offentlige transportoppgaver, slik situasjonen er for en del andre fylkeskommuner.

Vi står nå overfor den situasjonen at både fylkeskommunen og helseforetaket skal konkurranseutsette drosjetjenester uten at det foreligger samarbeidsavtale mellom de to transportkjøperne. Vi er usikre på hvilke konsekvenser en eventuelt delt konkurranseutsetting vil ha i vårt område. At offentlige transportkjøpere ikke samordner sine innkjøp er uheldig. Verken kjøpere eller utøvere kan være tjent med denne situasjonen, og vi må forvente at dagens regelverk tas opp til ny vurdering.

Sverige og Danmark har avregulert drosjetransportene. Deres erfaringer blir tatt opp i morgen.

Et annet samarbeidsområde vi har vært opptatt av, er samhandlingen med kommunesektoren. Kommunene har en sentral rolle for beslutninger som berører kollektivtilbudet, som f.eks framkommelighet, holdeplasser, parkering, trafikkisikkerhet, skoleutbygging og skoletilbud. Kommunene fatter egne vedtak om endringer i skolestruktur, og som fører til store endringer i kostnader skoleskyss og hvor fylkeskommunen er hovedadressat for kostnadene. Et eksempel fra Oppland er en kommune som legger ned 5 skolesteder med den følge at skoleskysskostnadene øker med 2,5 mill./årlig. Kommunene dekker i dag ca. 40 % av de reelle kostnader til grunnskolskyss. Konsekvens at vi få en ny regning på 1,6 mill.kr./årlig, mens kommunenes andel ó og som har påført kostnadene ó er kun ca. 900økroner. Og de totale kostnader var selvfølgelig ikke med i kommunens totale regnestykke ved endring i skolestruktur.

Systemet med at refusjon fra kommunene for skoleskyss er med grunnlag i de til enhver tid gjeldende busstakster, burde vært endret. Det bør tilstrebes å ha ordninger hvor det er større grad av samsvar mellom hvem som vedtar/bestiller, og hvem som skal betale. Også for å i større grad kunne se disse kostnadene opp i mot kommunenes ansvar for å legge til rette for trafikkisikker skoleveg og dermed redusere behovene for skyss.

I forslag til Strategisk kollektivplan for fylket har vi fokusert spesielt på kommunenes medansvar for tilrettelegging av kollektivtilbudet i distriktene. Vi har som målsetting at samarbeidet med kommunene også skal omfatte kommunenes kjøp av transporttjenester. Jeg tror dette samspillet/samarbeidet er helt avgjørende for om en skal lykkes å utvikle gode samla kollektivtilbud i framtida.

Ved at årets KID- konferanse er lagt til Lillehammerregionen, gis vi muligheter til tilbakemelding på de ulike delprosjektene som inngår i det lokale KID- prosjektet. Bidrag fra Samferdselsdepartementet har gitt oss muligheter til å gjennomføre utviklingsprosjekt som vi ellers ikke hadde hatt. Med de uttellingene vi har fått av den statlige potten, stilles det naturlig nok krav om at vi må levere. Foruten bidrag fra Samferdselsdepartementet, bevilger fylkeskommunen årlig 2,6 mill kr til prosjektet, og distriktets samlede egenandel i 2009 er på 5.8 mill kr tilsvarende 50 % av tildelte prosjektmidler.

Det skal ikke underslås at det er en stor utfordring for oss å satse såpass tungt på dette prosjektet, når vi samtidig sliter med økonomien innen samferdselssektoren. Dette er en situasjon vi deler med samtlige fylkeskommuner i landet. Vi har det siste året økt takstene, kuttet tilbud og stilt infrastrukturiltak i bero.

På den andre siden kan vi ikke som ansvarlige for kollektivtrafikken unngå å ta del i utviklingsarbeid hvor vi stiller spørsmålet om dagens løsninger og tilbud tilfredsstillende brukernes behov?

Brukes ressursene på en fornuftig og rasjonell måte?

Dette er spørsmål vi har stilt oss mange ganger og på mange områder i arbeidet med ny strategisk kollektivplan for Oppland.

Det trenger absolutt ikke være noen motsetning mellom disse to tilnærmingene.

Og jeg håper selvfølgelig at erfaringene vi høster etter hvert med dette prosjektet, er positive både med hensyn til brukertilfredshet og økonomi, og at de vil ha god overføringsverdi til

andre områder i vårt eget fylke og forhåpentligvis også til andre deler av landet. Vi har tatt med oss nyttige erfaringer så langt inn i det strategiske arbeidet for Oppland.

Jeg vil med dette ønske dere vel møtt til KID- konferansen, og ønsker oss alle lykke til i det videre arbeid med utforming av det framtidige kollektivtilbud i distriktene.