

Noregs miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgåve 2017 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Kollektivtransport i distrikta - Haugalandet som case-region

Public transport in rural areas
- Haugalandet as a case region

Kristin Hafstad Stokka
By- og regionplanlegging

FORORD

Det kan vera på sin plass å retta nokre takkar mot dei som har hjelpt meg i særskild grad gjennom masteroppgåva. Først av alt vil eg takka NMBU for at dei tilbyr master i by- og regionplanlegging på eit såpass høgt nivå. Eg kom til Ås nokså skulelei med ein bachelor i miljø- og ressursfag, kor eg blei møtt av engasjerte professorar, rettleiarar og studentar som snakka om saker eg ikkje i det heile teke forstod, men som etter kvart falt på plass. Den opne dialogen ved NMBU er absolutt verdt å halda på.

Eg vil også retta ein særskild takk til min rettleiar, Even Smith Wergeland, som har gitt meg utruleg mange interessante perspektiv på kollektivtransport, som eg elles ikkje ville ha kome til å skriva om. Og ikkje minst har Even fått meg til å gå gjennom den noko nedrusta nynorsken min etter dei siste tre åra på austlandet.

Ikkje minst vil eg takka mamma og pappa for at dei har latt meg vera heime og eta maten deira når masterskrivinga har blitt for hektisk, samt mine flotte bestemorar for at dei har jatta fint med når eg har lagt ut om dei særaste aspekta ved kollektivtransport på Haugalandet.

Til slutt vil eg takka Øyvind for at du har haldt ut med alle bøkene som ligg strødd rundt, og for at du støtt greier å overtala meg om at eg ikkje er heilt på jordet.

Kristin Hafstad Stokka

Stord, mai 2017

SAMANDRAG

I dag er det mykje fokus på at me bør auka delen reisande med kollektivtransport, både for å redusera utslepp til luft og for å spara plass i byane og gi meir rom til dei mjuke trafikantane generelt. I tillegg gir eit godt kollektivtilbod dei som av ulike årsaker ikkje har tilgang på privatbil moglegheit til å kunne bevega seg rundt om i landskapet. Men korleis kan ein leggja til rette for eit godt kollektivtilbod i småbyregionar, der folk er busett meir spreidd og der kundegrunnlaget er lågare enn i storbyregionar? I denne oppgåva undersøker eg kollektivtilbodet på Haugalandet, og har ekstra fokus på korleis den reisande si oppleving er.

Kollektivtilbodet på Haugalandet består hovudsakleg av busslinjer, samt noko snøggåttlinjer. På grunn av at det er fire aktørar innanfor kollektivtransport i regionen (Haukeliekspressen, Kystbussen, Kolumbus og Skyss, opplev den reisande at Haugalandet har eit heller oppstykket kollektivtilbod. I analysen viser eg til at dette speglar seg i blant anna aktørane sine reiseplanleggarar, betalingssystem og korleis linjer mellom ulike aktørar ikkje korresponderer med kvarandre. Eg argumenterer for at det er mangel på samarbeid mellom dei ulike aktørar, og då spesielt mellom Kolumbus og Skyss. I tillegg argumenterer eg for at ein ikkje tek omsyn til dei geografiske og demografiske forholda i regionen. Det er ikkje eit stort nok kundegrunnlag til at ein kan ha høg frekvens over heile regionen. I staden argumenterer eg for at ein vurderer å leggja om ein del av den faste linjetrafikken til bestillingstrafikk, slik at bestillingslinjene fungerer som matelinjer til hovudkorridorane der det i dag er grunnlag for linjetrafikk. I tillegg peiker eg på at aktørane ikkje ser at både buss og snøggått saman utgjør det totale kollektivtilbodet. I ein region som Haugalandet der fjordarmar strekk seg inn i landskapet er sjøvegen oftast den raskaste. I dag er det dårleg korrespondanse til og med mellom ulike transportmiddel innanfor éin og same aktør. Dersom ein hadde sett transportmidla som ein heilskap kunne ein utnytta kollektivsystemet på ein betre måte.

Men det som verkeleg manglar i innsatsen for å leggja til rette for auka bruk av kollektivtransport på Haugalandet er å ta med den kjenslemessige og kulturelle sida ved reising inn i debatten. Eg argumenterer for at reising ikkje er noko ein gjer berre for å komma seg frå A til B og at innhaldet mellomdei to kan vera veldig betydingfullt for mange reisande. Til dømes kan utforming av haldeplassar og byttepunkt gjera dei mindre eller meir komfortable og estetisk vakre, ulike transportmiddel kan gi ulike moglegheiter for aktivitet under reisa, og generelt må kollektivtilbodet vera brukarvennleg. Eg argumenterer for at det kan seiast å eksistera ein bilkultur på Haugalandet – som så mange andre stader – og at dette er ein faktor som må takast omsyn til dersom ein vil auka bruken av kollektivtransport. Det betyr ikkje at det berre er til å gi opp, men at innsatsen – i tillegg til å ha låge prisar, høg nok avgangsfrekvens, rette avgangar, rimelege reisetider og så vidare – må rettast mot dei kjenslemessige og kulturelle aspekta ved reising.

ABSTRACT

There is much focus today on the importance of increasing the public transport share, both to reduce emissions of air pollutants, to save space in the cities and to give more room to the soft road users. In addition, a well developed public transit system gives those who, for various reasons, do not have access to a passenger car, to move around more freely in the landscape. But how can one plan for a good public transit system in smaller city regions where more people are settled in rural areas and where the customer base is lower than in larger city regions? In this thesis I examine the public transit system in the region Haugalandet, and will keep an extra focus on the traveller's experience.

The public transport system at Haugalandet consists mainly of bus lines and some fast ferries. Because there is four key actors within public transport in the region (Haukeliekspressen, Kystbussen, Kolumbus and Skyss) the traveller experiences that Haugalandet has a rather disjointed public transport. In the analysis I show how this is mirrored in the system, such as the key actors' travel planners, payment systems and how lines across different actors don't correspond with one another. I argue that there is a lack of cooperation between the different actors, especially between Kolumbus and Skyss. In addition I argue that the geographical and demographical conditions in the region are ignored when planning for public transport. The customer base is not large enough to provide high-frequency lines all over the region. I instead argue that one should consider to replace some of the fixed line traffic to booking traffic. In addition I claim that the actors today don't see that both bus and speed ferry together make up the total public transport system. In a region such as Haugalandet, where the fjords reach into the landscape, many journeys will be faster by sea than by road. Today, the correspondance between different modes of transport, even within the same actor, is poor. If the different modes of transport could be seen as a total package, the public transport system could have been exploited in a different way.

But what really lacks in the efforts for increasing the modal share of public transport at Haugalandet is to bring the emotional and cultural aspects of traveling into the debate. I argue that travelling is not something you do just to get yourself from A to B, and that the content in between can be very meaningful to many travellers. In example, physical design at bus stops, ferry stops and terminals can make them more or less comfortable and pleasing to reside at, and different modes of transport can make room for different activities during the journey, and in general, the public transport system needs to be user friendly. I argue that there can be said to exist a car culture at Haugalandet - as in many other places - and that this is an aspect that needs to be included if one want to plan for increased use of public transport. That does not mean that we can just give up, but it means that the efforts - in addition to secure low prices, high enough frequencies, departure at the right times and so on - must be directed towards the emotional and cultural aspects of traveling.

INNHALD

Kapittel 1 - Kollektivtransport i distrikta	s. 2
1.1 Innleiing	s. 2
1.2 Tema og kort om caseområde	s. 3
1.3 Problemstilling og spørsmål	s. 3
Kapittel 2 - Metode	s. 5
2.1 Framgangsmåte og strukturr	s. 5
2.2 Avgrensingar gjort på førehand og undervegs	s. 7
2.3 Mi rolle	s. 8
2.4 Overføring til andre geografiske område	s. 9
2.5 Avklaring av omgrep	s. 10
Kapittel 3 - Introduksjon til Haugalandet	s. 13
3.1 Geografisk avgrensing	s. 13
3.2 Haugalandet i regional samanheng	s. 14
3.3 Arealbruk og natur	s. 15
3.4 By og bygd på Haugalandet	s. 16
3.5 Reising på Haugalandet	
Kapittel 4 - Planleggja for auka bruk av kollektivtransport i norske distrikt	s. 30
4.1 Kvifor reiser me?	s. 30
4.2 Forholdet mellom privatbil og kollektivtransport	s. 33
4.3 Faktorar knytt til arealplanlegging	s. 36
4.4 Faktorar knytt til kollektivtransport	s. 38
4.5 Sosioøkonomiske faktorar	
4.6 Oppsummering	s. 46
Kapittel 5 - Bilkultur og privatbilisme	s. 47
5.1 Eit nytt mobilitetsparadigme?	s. 47
5.2 Mennesket i rørsle - affordance og emotion	s. 48
5.3 Mennesket er ikkje alltid rasjonelt	s. 49
5.4 Seks ulike trafikanttypar	s. 50
5.5 Bilkultur, fellesskap, identitet og status	s. 53
5.6 Transportbehov og vanar	s. 54
5.7 Bilen som privat sfære og sosial arena	s. 55
5.8 Det moderne samfunnet: fleksibilitet og hurtigheit	s. 56
5.9 Oppsummering	s. 56
Kapittel 6 - Kollektivtransportsystemet på Haugalandet	s. 58
6.1 Linjer og traséar	s. 58
6.2 Fire ulike aktørar i same region	s. 59
6.3 Sonar og prisar	s. 61
6.4 Reisetid	s. 64
6.5 Avgangsfrekvens	s. 66
6.6 Reiser med bytte	s. 68
6.7 Brukarvennlegheit	s. 75
6.8 Endringar hjå Kolumbus og Skyss	s. 88
Kapittel 7 - Korleis leggja til rette for god kollektivtransport på Haugalandet?	s. 93
7.1 Kor tilgjengeleg er kollektivtilbodet?	s. 93
7.2 Kor brukarvennleg er kollektivtilbodet?	s. 99
7.3 Vegen framover	s. 104
7.4 Konkluderande kommentarar	s. 109
Kjelder	s. 111
Figurar og tabellar	s. 117

DEL 1

”Nå er det nedoverstemning her. Det er klart han har et poeng med frihetsberøvelsen, at kollektivtrafikken er ute etter å kneble enkeltmennesket, det forstår alle.”

- Jani (karakter i Tore Renberg si bok
Vi sees i morgen (2013, s. 326)

KAPITTEL 1

Kollektivtransport i distrikta

1.1 Innleiing

«Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.» (Meld. St. 21 (2011-2012), s. 13). Dette er eit politisk mål som først blei nemnd i klimameldinga frå 2012 og som har blitt repetert regelmessig i både gjeldande *Nasjonal transportplan 2018-2029* (Meld. St. 33 (2016-2018), s. 147), førre *Nasjonal transportplan 2014-2023* (Meld. St. 26 (2012-2013), s. 16) og så og seia alle dokument som omhandlar tiltak for å auka bruk av kollektivtransport. Hovudårsaka til at ein vil ta veksten med meir 'grøne' transportmiddel er for å hindra ei stor vekst i utslepp av klimagassar til luft. Massebilisme forureinar både dei lokale, regionale og nasjonale omgjevnadene og er dessutan eit utbreitt problem på globalt nivå. Nokre vil kanskje hevda at teknologiske nyvinningar, slik som elbil, vil fjerna desse utsleppa, og at det er der ein bør leggja innsatsen. Slike teknologiske løysingar har potensiale, men ein kan ikkje venta at alle har tilgang på dei. Ei slik påstand ignorerer også andre negative sider ved massebilismen. Til dømes tek privatbilar opp mykje areal – både direkte og indirekte gjennom infrastruktur – areal som kunne vore nytta til andre føremål. Det er mange i det norske samfunnet som av ein eller annan grunn ikkje kan køyra bil sjøve, som til dømes barn og unge, eldre utan førarkort, 'nye landsmenn' som ikkje har skaffa seg førarkort, dei som rett og slett ikkje har råd til bil og sertifikat eller dei som rett og slett ikkje ynskjer det. Storbyar har ofte eit kundegrunnlag og busetjingsmønster som gjer det mogleg å leggja til rette for eit kollektivtilbod med høg frekvens og reising på kryss og tvers av regionen og i tillegg er det ofte fleire ulike kollektive transportmiddel å velja mellom, som til dømes trikk, buss, tog og båt.

Men kva rolle har dei mindre byområda i ei slik omlegging frå privatbilisme til kollektivtransport? Mindre byområde der befolkninga ikkje er like stor og der dei gjerne er busette i mindre tettstader og generelt meir spreiddbygd gir heilt andre føresetnader for korleis kollektivtilbodet kan sjå ut. Høge frekvensar og dekking av store geografiske område blir vanskeleg å forsvara ut frå økonomiske omsyn. I tillegg kan dei lokale forholda spela inn på kva transportmiddel som er aktuelle, som til dømes på Vestlandet kor det stort sett er buss og noko båt som utgjer kollektivtilbodet. I førre *Nasjonal transportplan 2014-2023* blei det dedikert eit eige avsnitt til kollektivtransport i distrikta kor utfordringar og tiltak blei skildra. I gjeldande *Nasjonal transportplan 2018-2029* har ikkje distrikta fått sitt eige avsnitt, men i staden er det eit kapittel som har tittelen «Framkommelighet for alle i hele landet» (s. 105) kor kollektivtransport og transport generelt blir diskutert samla for både storbyregionar og distrikt. Etter mi meinig gir den nye transportplanen svake føringar for korleis distrikts-Noreg skal planlegga for auka bruk av kollektivtransport.

I denne oppgåva vil eg sjå nærmare på nettopp korleis ein kan planleggja for auka bruk av kollektivtransport i regionar med lågare kundepotensiale for kollektivtransporten og der store delar av befolkninga er busett i mindre tettstader og i spreiddbygde område. I tillegg ynskjer eg å undersøka korleis dette kan gjerast i typiske vestlandsregionar der topografi (og gjerne også overordna, politiske val) har ført til at buss og noko båt utgjer heile kollektivtilbodet.

1.2 Tema og kort om caseområde

Med utgangspunkt i det eg skisserte ovanfor er temaet i denne oppgåva kollektivtransport i småby-regionar, med særskilt fokus på tilbodet i dei meir spreiddbygde distrikta. Hovudmålet er å undersøka korleis kollektivtilbodet kan tilgjengeleggjerast for dei fleste, inkludert dei som er busette i såkalla gris-grendte strøk. I tillegg kjem eit underliggende mål som har å gjera med å få befolkninga utanom dei største byregionane med på det grøne skiftet frå forureinande og plasstakande privatbilisme til meir miljøvennleg og trafikkreduserande kollektivtransport. Kollektivtransport i distrikt som eit tema kan ta mange ulike formar alt etter kva geografiske regionar i det langstrakte distrikts-Noreg ein tek utgangspunkt i. For å halda oppgåva til ein handterbar geografisk kontekst har eg vald Haugalandet med Haugesund som regionsenter som einaste caseområde. I kapittel 3 kjem eg til å introdusera Haugalandet meir detaljert, men innleiingsvis kan det vera greitt å nemna at Haugesund er ein relativt liten by samanlikna med dei to nærmaste større byane Stavanger og Bergen og at omlandet er noko mindre tettbygd enn omlandet rundt dei større byane i Noreg.

Gjennom oppgåva har eg valt å omtala Haugalandet som ein ‘småbyregion’. Nokre, spesielt Haugesund-arar, vil nok protestera mot at Haugesund er ein småby. Men medan 80% av dei 115 000 innbygarane på Haugalandet bur i tettbygde strøk og 10% av totalbefolkninga bur i tettbygde strøk i Haugesund kommune, bur heile 90% av dei 330 000 innbygarane i Stavangerregionen i tettbygd strøk, og heile 60 % av totalbefolkninga bur i tettbygde område i Stavanger/Sandnes (Statistisk sentralbyrå [SSB], 2016). Haugalandet har med andre ord langt i frå like stor konsentrasjon av befolkninga i byområde som til dømes Stavanger har, og befolkningstalet elles er mykje lågare. Forholdet mellom by og land er dermed annleis på Haugalandet enn i Stavangerregionen, noko som kan gi utfordringar for korleis kollektivtilbodet i det heile teke kan leggjast opp. I tillegg er det buss som utgjer hovuddelen av kollektivtransporten på Haugalandet, supplert med noko båt. Det gir eit godt utgangspunkt for å undersøka korleis ein kan leggja opp til eit godt kollektivtilbod også der ein ikkje har tilgang på skinnegåande kollektivtransport.

1.3 Problemstilling og spørsmål

Eg har arbeida ut frå ei problemstilling som lyder som følgjande:

Korleis blir det lagt til rette for å auka bruken av kollektivtransport i meir spreiddbygde strøk i småbyregionen Haugalandet, der buss og båt utgjer heile kollektivtilbodet?

Problemstillinga ovanfor omfattar heile Haugalandet, men eg vil poengtera her at fokuset vil ligga på dei spreiddbygde områda og dei tettbygde områda som likevel ikkje gir eit særleg høgt kundegrunnlag for kollektivtransporten. For å tydeleggjera dette har eg utforma eit underspørsmål:

Underspørsmål 1: Kor tilgjengeleg er kollektivtilbodet for befolkninga som er busette i distriktskommunane og spreiddbygde strøk i dag?

Med omgrepet ‘tilgjengeleg’ siktar eg til det faktiske tilbodet, det vil seie det fysiske tilbodet. For at den reisande i det heile teke skal kunne nytta kollektivtransport er det ei føresetnad at det er lagt opp kollek-

tivlinjer i området, at linjene har avgangar som passar til den reisande sine ynskjer og behov, at prisane er overkommelege og at reisetida ikkje blir urimeleg lang. På den andre sida må kollektivtilbodet også oppfattast som eit aktuelt alternativ til privatbilen. Då må den reisande greia å orientera seg i kollektivnettverket gjennom å finna ruteinformasjon, informasjon om billettkjøp, finna fram på terminalar og haldeplassar og så vidare. I det heile teke må det vera praktisk mogleg for dei reisande å kunne nytta seg av kollektivtilbodet for at det skal vera tilgjengeleg, med andre ord må kollektivtilbodet vera brukarvennleg.

Derfor har eg utforma eit andre underspørsmål:

Underspørsmål 2: Kor brukarvennleg er kollektivtransporten ut frå dei reisande sine opplevingar?

Desse to underspørsmåla meiner eg kan gi eit godt utgangspunkt for å svara på problemstillinga i oppgåva. Men i tillegg har eg ynskje om å sjå på kva som eventuelt kan gjerast for å auka talet reisande med kollektivtransport i mindre tettstader og spreiddbygde strøk på Haugalandet. Derfor har eg utforma eit siste underspørsmål som kan gi eit frampeik på kva som eventuelt kan gjerast betre eller i alle fall prøvast ut.

Underspørsmål 3: Kva kan gjerast for å auka bruken av kollektivtransporten på Haugalandet?

KAPITTEL 2

Metode

Ved førebuinga av masteroppgåva såg eg føre meg at eg skulle setta fram eit litteraturstudie i tråd med samfunnsgeografiske metodar (sjå t.d. Healey & Healey, 2010) som viste kva planfagleg teori seier om korleis ein på best mogleg måte kan leggja til rette for kollektivtransport i småbyregionar, for så å nøye analysa korleis kollektivtransporten er lagt opp på Haugalandet i høve til denne teorien. Det viste seg å ikkje bli ein fullt så relevant framgangsmåte, då eg gjennom analysen kom inn på sider ved kollektivtransporten som ikkje nødvendigvis blir nemnd gjennomgåande i eksisterande teori, men som likevel blei opplevd som viktig for meg, anten som reisande eller som studerande av kollektivtransporten. Raskt inne i oppgåveskrivinga fann eg at det er mykje som skal klaffa for at kollektivtilbodet kan vera best mogleg, og at det ikkje vil finnast ein fasit på korleis ein bør gjera det i éin region. Ei endring av éi enkelt linje kan ha konsekvensar for heile kollektivsystemet elles, slik at det blir umogleg å peika på nøyaktig kva som må gjerast. På bakgrunn av denne viktige justeringa har oppgåva derfor blitt utarbeidd ved å kombinere tre ulike metodar: 1. Litteraturstudie av utvalde teoretiske publikasjonar. 2. Dokumentstudie, med særleg fokus på politiske dokument, kollektivaktørar sine strategiar og analyse av rapportar innanfor kollektivtransport på Haugalandet. 3. Ein praksis-orientert studie av korleis kollektivtilbodet fungerer i det daglege. Desse tre metodologiske spora er alle forankra til eitt case-område, nemleg Haugalandet. Målsetnaden med dette oppsettet er å skapa eit breitt fagleg perspektiv på eit avgrensa geografisk materiale.

2.1 Framgangsmåte og struktur

Innleiingsvis introduserer eg case-området Haugalandet som småbyregion. Her får lesaren ei oversikt over dei geografiske høva på staden, demografiske forhold, litt informasjon om korleis folk på Haugalandet reiser i dag og korleis transportmiddelfordelinga mellom privatbil og kollektivtransport ser ut. Dette gir eit godt utgangspunkt for dei følgjande kapitla.

I del 2 legg eg fram ein del teoretiske perspektiv som er viktige å ta omsyn til planlegging for auka bruk av kollektivtransport. Del 2 består av to kapittel. Det første kapittelet handlar hovudsakleg om faktorane som er direkte knytt til kollektivtransport, men også om andre faktorar som er viktige for transportmiddelfordelinga. Mykje baserer seg hovudsakleg på Transportøkonomisk institutt sine rapportar innanfor temaet, men eg har også fått stor nytte av den norske by- og regionforskaren Petter Næss sine artiklar om kollektivtransport og byform. I tillegg blir dette litteraturstudiet utdjupa og supplert med kollektivaktørar sine strategiar og prinsipp for god planlegging av kollektivtransporten, som til dømes kollektivselskapet i Oslo og Akershus - Ruter - med sine prinsipp for linjenettet. Mykje av teorien og ein del av kollektivselskapa sine strategiar er mynta på storbyregionar. Då er det klart at prinsippa og teorien ikkje utan vidare kan overførast til Haugalandet som kontekst. Rapporten *Bedre kollektivtransport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i distrikts- og småbyregioner*. (Transportøkonomisk institutt [TØI], 2007) har derfor kome godt med for å setta teorien i småbyregionen sin kontekst.

I første kapittelet viser eg også til at det er ei reell konkurranseflate mellom kollektivtransport og privatbilen og i det andre kapittelet utdjuar eg forholdet mellom dei to transportmidla. Eg argumenterer også for at det kan seiast å eksistera ein bilkultur i Noreg – og kanskje spesielt i spreiddbygde strøk der kollektivtransporten uansett ikkje opplevast som tilstrekkeleg – som må med som eit svært viktig omsyn når ein på overordna nivå planlegg for auka bruk av kollektivtransport i småbyregionar og i distrikta. Her fokuserer eg på det menneskelege ved det å reisa frå A til B og særleg på korleis reising kan vekka ulike kjensler hjå mennesket, som til dømes kontroll, fridom, ubehag eller avgrensing. Analysen som følgjer er derfor i stor grad retta mot korleis kollektivtransporten på Haugalandet blir opplevd for den reisande – som trass alt er den generelle målgruppa for tiltak som søker å auka bruk av kollektivtransport. Analysen blir eit dokumentstudie der eg har sett på dokument som den reisande held seg til på den eine sida, og eksterne dokument som til dømes TØI-rapportar på den andre sida. I mellomsjiktet har eg også nytta meg ein god del av politiske dokument frå fylkeskommunane og kollektivaktørane sine strategiske dokument.

For å undersøka korleis kollektivtilbodet er i dag har eg nytta nettstadene til aktørane som utgangspunkt, kor ein kan finna rutetabellar, prisinformasjon, oversikt over linjer og meir. I tillegg har eg undersøkt korleis dei ulike mobilappane for dei aktørane som har det fungerer. Dette gir meg eit godt innblikk i den reisande si oppfatting av kollektivtilbodet då det truleg er slik dei orienterer seg om tilbodet. For å forstå kvifor tilbodet er som det er, derimot, har eg studert fylkeskommunane si behandling av kollektivtransport i politiske dokument, lest etter svar i avisartiklar og i nokre døme teke direkte kontakt med dei eg meiner kan svara på spørsmålet.

Ettersom det er den reisande si oppleving av kollektivtransporten som avgjer om kollektivtilbodet blir nytta eller ikkje har eg gjort eit bevisst val om å gjera observerande stadsanalysar ved haldeplassar og byttepunkt samt nytta meg av kollektivtilbodet i regionen når det har vore aktuelt. Dette ‘feltarbeidet’ gir ei kvalitativ djupne i oppgåva, men er også etter mitt syn nødvendig for legitimiteten til oppgåva ettersom «[...] experiencing the environment first-hand through conducting fieldwork is a fundamental, perhaps essential, part of geographical research.» (Turkington, 2010, s. 221). Nokre av kvalitetane eg har sett på er skilting av kollektivtilbodet, utforming og design av transportmiddel og dei funksjonelle og estetiske kvalitetane ved byttepunkt mellom linje og/eller transportmiddel. Dette har gitt meg ei kjensle av korleis det er å vera reisande på Haugalandet og gir ei god, praktisk tyngde til oppgåva.

For å unngå å ramsa opp relativt tørre tal for frekvens, prisar og sonar om att i oppgåva har eg vald å gjera inkludera ein del drøfting undervegs i analysen. Del 3 består derfor av to kapittel der eg i første kapittel prøver å samanfatta funna mine i analysen og drøfta vidare der det er nødvendig. I det siste og avsluttande kapittelet går eg attende til problemstillinga og underspørsmåla mine og gir ei oversikt over kva som fungerer godt i dag og eventuelle tiltak som kan gjerast for å bidra til auka bruk av kollektivtransport på Haugalandet.

2.2 Avgrensingar gjort på førehand og undervegs

Haugalandet er ikkje utan vidare ein naturleg avgrensa region, då ulike aktørar nyttar ulike definisjonar. Dei ni kommunane som inngår i definisjonen av Haugalandet i denne oppgåva er eit resultat av kva data eg på førehand hadde tilgjengeleg og blei avgrensa tidleg i prosessen. Andre vil nok vera usamde med denne geografiske avgrensinga, men fordi dei fleste kommunane utanom Haugesund og Sauda stort sett er like når det kjem til geografi og demografi, trur eg ikkje det har spelt ei særleg stor rolle for innhaldet i oppgåva mi. I nokre deler av analysen har eg vald å utelukka Haugesund og område nær Haugesund. Dette var eit val som blei teke relativt seint i skrivninga, nærmare sagt når eg byrja med analysen av frekvens. Årsaka er at eg – i tråd med problemstillinga mi - ville fokusera meir på resten av Haugalandet, nemleg dei meir spreiddbygde distriktskommunane. Forholdet mellom by og land er sjølv-sagt framleis viktig å ta med, kanskje spesielt når det kjem til kollektivtransport. Haugesund er derfor teke omsyn til som både eit startpunkt og destinasjon for kollektivreisande og som eit viktig byttepunkt der fleire linjer møtest.

I teoridelen kjem eg inn på viktigheita av folk sitt forhold til reising med ulike transportmiddel når ein skal planleggja for auka bruk av kollektivtransport. For å forstå korleis folk på Haugalandet stiller seg til privatbilen og til kollektivtransporten fullt ut kunne det vore svært interessant å gjennomføra undersøkingar i form av spørjeundersøkingar eller intervju. Dette har eg midlertidig ikkje fått gjennomført i denne oppgåva, fordi eg valde å fokusere på teoriar, dokument og logistikk. Men sjølv om dette arbeidet ikkje byggjer på ein sjølvstendig sosiologisk analyse, meiner eg likevel at eg får eit visst innblikk i haugalendingane sitt forhold til reising gjennom ei reisevaneundersøking som blei gjort for Haugalandet for 2011 (SINTEF, 2012) supplert med eigen erfaring av området.

Sjølv om analysen inneheld mange faktorar som blir sett på som viktige for planlegging for auka bruk av kollektivtransport har det ikkje vore anledning til å gå nøyere inn på alle dei ulike faktorane som kan spela inn. Å gå gjennom korrespondering og takting av ulike linjer i byttepunkt, til dømes, krev eit stort arbeid med innhenting av rutetider gjennom heile dagen. Kollektivtilbodet bør i tillegg undersøkast som ein heilskapleg struktur og å studera enkelte byttepunkt gir derfor ikkje det totale biletet for korleis linjer står i forhold til kvarandre. Det krev ei undersøking av heile Haugalandet, noko som ville blitt ei for omfattande analyse i høve til denne oppgåva. Eg meiner likevel at det er nok data i dette studiet til å få eit nøyere innblikk i den rådande situasjonen.

Som me skal sjå er det fire hovudaktørar innanfor kollektivtransport på Haugalandet, kor to av dei er ekspressbussar. Fordi reising med ekspressbussar over kortare avstandar ofte blir dyrare og mindre fleksibelt (dei har færre stoppestader), har eg vald å fokusera i mykje større grad på det meir lokale tilbodet. Likevel vil eg påpeika at det er viktig å knyta lokal kollektivtransport opp mot regional kollektivtransport, og at det er fullt mogleg å nytta regionale ruter som lokaltransport på visse strekningar, som til dømes gjennom godt samarbeid mellom lokale og regionale aktørar.

Eg har også gjort ei avgrensing for kva som inngår i omgrepet 'tilgjengeleg'. Mange vil gjerne først tenka på universell utforming når dei høyrer dette ordet. Universell utforming av kollektivtilbodet er heilt klårt ei føresetnad for at kollektivtransporten skal vera tilgjengeleg for alle. Men i denne omgangen har eg vald

å sjå bort frå universell utforming i seg sjølve, og heller fokusera meir på andre viktige faktorar. Ein universelt utforma kollektivtransport kan seiast å vera implisitt for eit verkeleg suksessfullt kollektivtilbod.

Avgrensingane som er gjort i høve til kor detaljert analysane av ulike faktorar er og i høve til haugalandingane sitt forhold til reising har etter mi meining vore naudsynte for å kunne halda oppgåva til eit visst omfang og for å frigjera meir ressursar til andre viktige sider ved kollektivtransport. Til dømes har eg fått fokusert mykje på kor brukarvennleg kollektivtransporten på Haugalandet er og på i kva grad kollektivtilbodet blir opplevd som eit saumlaust og samordna tilbod. Ettersom det er dei reisande som til sjuande og sist er den store målgruppa for tiltak som søker å auka bruk av kollektivtransport meiner eg at dette er ein svært viktig del av arbeidet med kollektivtransporten.

2.3 Mi rolle

Eg kjem sjølv frå ei bygd på Haugalandet, nærmare sagt Nedre Vats, noko som sjølv sagt har påverka både val av tema og caseområde og til ein viss grad innhaldet i oppgåva. Case-området mitt hadde ikkje trengt å vera Haugalandet, og det er klart nokre utfordringar i og med at eg er kjent i området frå før av. Sidan eg var om lag 12 år har eg teke buss regelmessig i og gjennom Haugalandet. Årsaka til at eg ikkje har gjort det før er at kollektivtilbodet ikkje var tilpassa reisene eg hadde behov og ynskje om som barn. Før eg gjekk i gong med undersøkingane hadde eg derfor eit personleg bilete av korleis kollektivtransporten fungerer på Haugalandet. Men det var langt frå heile Haugalandet eg var kjent med i særleg grad på førehand, og enda færre stader eg har teke kollektivtransport til. Valet av visse strekningar og byttepunkt som er undersøkt i grundigare detalj er til ein viss grad prega av min førehandskjennskap til regionen. For å vega opp for dette har eg bevisst teke med stader som eg frå før av har særst lite kjennskap til, som til dømes Nedstrand kai og Utbjoa kai som byttepunkt. Likevel kan det tenkast at det er nokre område som burde vore undersøkt i større grad enn det som er gjort, men som følgje av mi førehandsoppfatning av Haugalandet ikkje har fått merksemda dei fortener, og som ein utanforståande lettare hadde fanga opp. Uansett er alle område, med unnatak for Haugesund, teke med i dei meir overordna og mindre detaljerte analysane som blir vist i dei ulike karta gjennom oppgåva.

På den andre sida kan mi erfaring som kollektivreisande vera positivt for innhaldet i oppgåva. Ettersom det er den reisande si oppleving av kollektivtilbodet som har fokus i analysen kan min kunnskap om kollektivtilbodet bidra til å kasta lys over på korleis det er for dei som er relativt godt kjende med både geografien og kollektivsystemet å reisa med kollektive transportmiddel. Dersom det til dømes er vanskeleg for meg, som tek kollektivtransport tritt og ofte, å finna ut av ruter og billetter kan ein i alle fall rekna med at det er vanskeleg for utanforståande og dei som aldri eller sjeldan nyttar seg av kollektivtilbodet. Også her vil eg peika på at det til sjuande og sist er dei reisande på Haugalandet som er målgruppa for tiltak som søker å auka delen kollektivreisande, og mi erfaring som både barn, ungdom og heimkomen student kan derfor også vera eit positivt innslag til ei slik oppgåve som denne.

2.4 Overføring til andre geografiske område

I denne oppgåva er det utelukkande kollektivtransport i caseområdet Haugalandet som er undersøkt. Det er heilt klart at geografi og busetjingsmønster spelar ei viktig rolle for korleis kollektivtransporten kan leggjast opp. Større byregionar enn Haugalandet som til dømes Osloregionen og Trondheimsregionen har heilt andre føresetnader, spesielt når det kjem til kva kundegrunnlag dei har og kor tettbygde områda er. Mange folk i stort sett tettbygde strøk gir eit betre utgangspunkt for eit godt kollektivtilbod som er meir attraktivt for dei reisande noko som igjen gir moglegheit for å investera i betringar i kollektivtilbodet og så vidare. Men ein del av analysane og funna kan nok tenkast å kunne overførast til andre småbyregionar der store delar av befolkninga bur i spreiddbygde strøk. Det kan også tenkast at situasjonen ville blitt ein litt annan dersom ein hadde hatt andre kollektive transportmiddel å halda seg til på Haugalandet. I dag er det buss som står for hovuddelen av kollektivtilbodet, supplert av nokre få snøggåttrekningar. I del 2 blir det vist at ulike transportmiddel kan vekka ulike kjensler hjå mennesket. Småbyregionar der tog og/eller anna skinnegåande kollektivtransport er eit alternativ gir nok andre føresetnader for korleis ein må leggja opp kollektivtransporten for å sikra auka bruk av tilbodet. Store delar av denne oppgåva kan nok derfor 'berre' samanliknast med kollektivtransporten i småbyregionar der store delar av befolkninga bur i spreiddbygde strøk og der buss og båt stort sett er det einaste aktuelle alternativet for dei kollektivreisande. Samstundes er stoffet spegla gjennom eit breitt spekter av teoriar og annan empiri, mellom anna ein omfattande dansk studie (Jensen, 1997), så mi drøfting av Haugalandet er absolutt kopla til større samanhengar.

Som nemnd går mykje av fokuset i oppgåva til korleis kollektivtransporten blir organisert og rettar seg derfor spesifikt mot dei to kollektivtransportaktørane som driv med lokaltransport i regionen, nemleg Kolumbus og Skyss. I 2013 gjennomførte Forbrukerrådet ei undersøking av billettsystem for kollektivtransport i byane Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim og kom fram til at «[...] informasjon om priser og hvordan man skaffer billett, ikke er god nok.» (Forbrukerrådet, 2013, s. 3). utfordringar knytt til informasjon og billettkjøp som blir diskuterte i denne oppgåva kan nok derfor overførast til andre regionar og kollektivaktørar, og eg har ingen grunn til å tru at det også gjeld for andre sider ved brukarvennlegheita til kollektivtransporttilbodet. Så sjølv om alle funn i denne oppgåva ikkje nødvendigvis kan overførast til andre regionar med andre geografiske og demografiske forhold, er det i alle fall visse funn som gjer seg gjeldande i både småbyregionen Haugalandet og dei fire storbyane i Noreg.

2.5 Avklaring av omgrep

Gjennom oppgåva kjem eg til å nytta fleire ulike omgrep som kanskje ikkje er like lette å tyda. For sikkerheits skuld vil eg her gi ei forklaring på dei orda eg trur kan vera greitt å definera. Kollektivtrafikkforeningen, som er ein «[...] nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikktenester.» (Kollektivtrafikkforeningen, u.d.) har som ein del av arbeidet med å standardisera kollektivtransporten laga ei ordliste som dei vil at heile bransjen skal nytta. Ordlista gir ikkje forklaring på kva orda betyr, men seier kva ord ein helst bør unngå å nytta. Til dømes anbefaler dei at ein berre nyttar ordet «billett» for dei ulike typane billetter som kan kjøpast, og ikkje «pass» eller «kort». Dette har eg ynskja å vidareføra i denne oppgåva, og har derfor nytta deira omgrep i størst mogleg grad. Elles har eg nytta TØI sin rapport *Bedre kollektivtransport i distriktene* (2007) som utgangspunkt. Gjennom oppgåva dukkar det også opp fleire omgrep som blir tilstrekkeleg forklart i teksten og derfor ikkje nemnd i særleg grad her.

Transportmiddel

Eit køyretøy som kan frakta den reisande. Kollektive transportmiddel som er aktuelle i denne oppgåva er buss, snøggått og bilferje i den grad det kan sjåast som eit kollektivt transportmiddel. Sykkel og bil er også transportmiddel, men er hovudsakleg private så lenge det ikkje er snakk om bysyklar, bildeling og liknande.

Transportmiddelfordeling og transportmiddelval

Transportmiddelfordeling reflekterer kor stor del av transporten / reisene som blir gjort ved hjelp av dei ulike transportmidla. Til dømes er eit mål i denne oppgåva å sjå korleis det på Haugalandet blir lagt opp til å skyva transportmiddelfordelinga i retning av mindre bruk av privatbilen og meir bruk av kollektive transportmiddel. Reisemiddelfordeling er synonymt med transportmiddelfordeling, og på engelsk nyttar ein gjerne omgrepa «modal share» eller «modal split» (t.d. Næss, 2012).

Transportmiddelval er den reisande sitt val av transportmiddel for den aktuelle reisa.

Linje

Kollektivtilbodet sin geografiske utstrekning langs ein trasé. Dersom det ikkje er faste linjer er det snakk om bestillingstrafikk. Dei ulike linjene blir oftast tildelt ulike tal, der linje 1 og 2 ofte er linjer som tener sentrum. Kan synast fram i geografisk korrekte linjekart eller i skjematisk linjediagram.

Rute

Avgjer kor ofte linjene har avgang og ankomst. Blir ofte forveksla med linje. Dei enkelte linjene sine tidstabellar finn ein i rutetabellane.

Rutetrasé / køyreturasé

Den nøyaktige køyreruta til ei linje / rute. Traséen til ei linje kan variera mellom dei ulike rutene som blir køyrt på linja.

Bestillingstransport

Alle formar for kollektivtransport som ikkje blir køyrt på fast trasé og som ikkje har fastsett rutetabell.

Bestillingsrute

Ein versjon av bestillingstransport der det er sett opp faste traséar eller område som skal betenast, samt faste avgangs- og ankomsttider, men der den reisande må bestilla ruta ei viss tid på førehand for at ruta skal bli køyrt. Til dømes kan det vera krav om at ruta må bestillast kvelden før, to timar før eller ein halvtime før avgang i rutetabell.

Lokallinje

Linje som stoppar på alle stoppestader undervegs dersom nokon gir signal om at dei skal av eller på.

Ekspresslinje

Linje som berre har nokre få stoppestader undervegs for å kutta ned på reisetid.

Hovudlinje

Blir nokre andre stader kalla for stamlinje og er linjer med høg frekvens og høg kapasitet. Blir kopla saman med matelinjer.

Matelinje

Ei linje som tek dei reisande til ei hovudlinje, men som sjølvsgd også kan fungera som vanlege lokallinjer for reisande som skal på og av langs traséen til matelinja.

Endestasjon versus stoppestad/haldeplass

Endestasjon betyr siste eller første stoppestad/haldeplass på ruta, alt etter kva veg ein reiser. Stoppestad og haldeplass blir nytta om ein annan.

Byttestasjon og byttesone

Eit byttestasjon er ein stoppestad der den reisande med rimeleg ventetid kan gjera overgangar frå ei linje til ei anna eller frå eitt kollektivt transportmiddel til eit anna. Overgangar kan også skje i byttesoner, som består av til dømes fleire stoppestader som ligg i gangavstand frå kvarandre.

Frekvens / avgangshyppigheit

Kor ofte det går avgangar på éi linje. Er stort sett i denne oppgåva gitt som tal på avgangar i løpet av éin dag.

Stive rutetider

Tiltak for å gjera rutetidene lettare gjenkjennelege for dei reisande. Når avgangar og ankomst er sett opp med faste minutt-tal, til dømes kvart over heil kvar time.

Timesrute / timesfrekvens og halvtimesrute / halvtimestrafikk

Når linjene har avgang éin gong i timen heile dagen med 60 minuttars intervall. Halvtimesrute / halvtimestrafikk er når det går to avgangar i timen.

Koordinerte rutetider

Tilpassa dei ulike linjene, både mellom same transportmiddel og mellom ulike transportmiddel, slik at dei reisande får kortast mogleg ventetid ved byttepunkt og byttesoner.

Takta rutetider

I byttepunkt og byttesonar der det er fleire kryssande linjer, men der det ikkje er grunnlag for å ha høg frekvens, bør det leggjast opp til takting av rutetidene. Det inneber at dei ulike linjene har avgangstid frå byttepunktet til same tid, slik at den reisande får eit breitt utval av reisemoglegheiter.

Pris / takst

Kollektivtrafikkforeningen ynskjer at ein nyttar ordet «pris» for kostnaden for billettar. Fleire aktørar nemnd i denne oppgåva, derimot, nyttar sjølve ordet «takst» for same føremålet, så det blir her ei blanding av dei to orda.

KAPITTEL 3

Introduksjon til Haugalandet

Haugalandet ligg på vestlandet midt mellom storbyane Bergen og Stavanger, som vist i figur 1. Regionen strekk seg grovt rekna frå Boknafjorden i sør til Hardangerfjorden i nord, og frå kysten mot Nordsjøen i vest til om lag Etnesfjella og Ryfylke i aust.

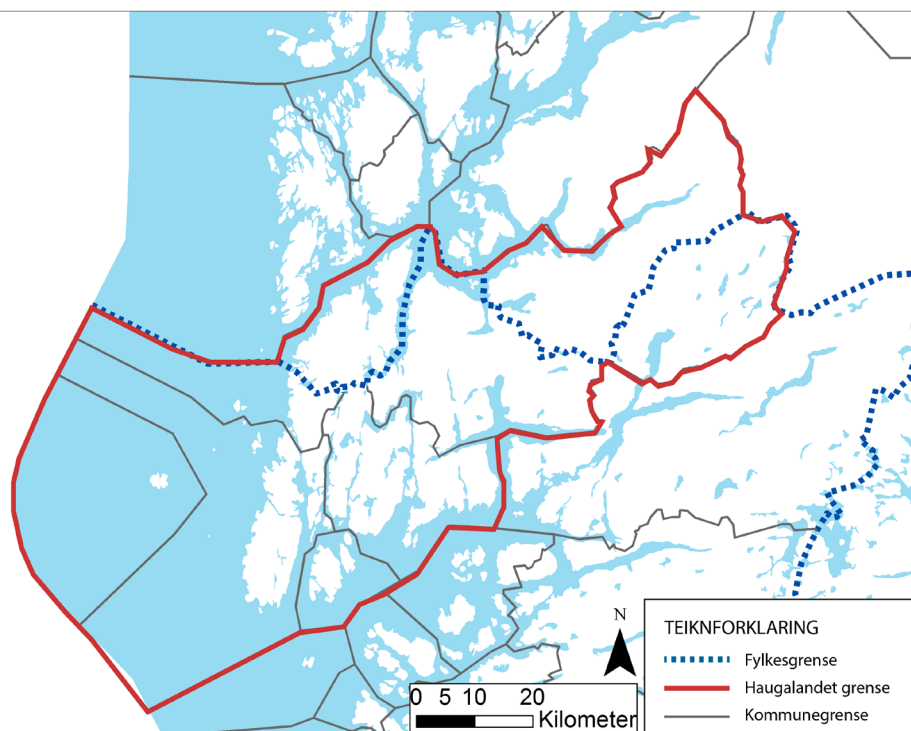
I *Regional plan for areal og transport på Haugalandet* (Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune, 2016) er Haugesund, som har om lag 37 000 innbyggjarar, rekna for å vera regionsenter på Haugalandet. Haugesund har bystatus, men det betyr ikkje utan vidare at alle innbyggjarane på Haugalandet vil sjå Haugesund som sin 'by' eller sitt 'sentrum'.



Figur 1 - Haugalandet i kontekst

3.1 Geografisk avgrensing

I boka *Haugalandet* (Nordmark, 1990) inngår dei åtte kommunane Haugesund, Karmøy, Bokn, Utsira, Tysvær, Vindafjord, Sveio og Etne i regionen. Til trass for at forfattaren og haugalendingen Reidar Nordmark omtalar ei slik avgrensing som «[...] ei naturleg geografisk eining, avgrensa med sjø både mot Stavanger i sør og Bergen i nord» (Nordmark, 1990, s. 9) er det gjort mange ulike avgrensingar av Haugalandet og det finst ingen fasit på kva geografisk område regionen dekkjer. I reisevaneundersøkinga for Haugalandet 2011 (SINTEF, 2012) inngår dei same kommunane, men i tillegg er kommunane Sauda og Suldal inkludert.

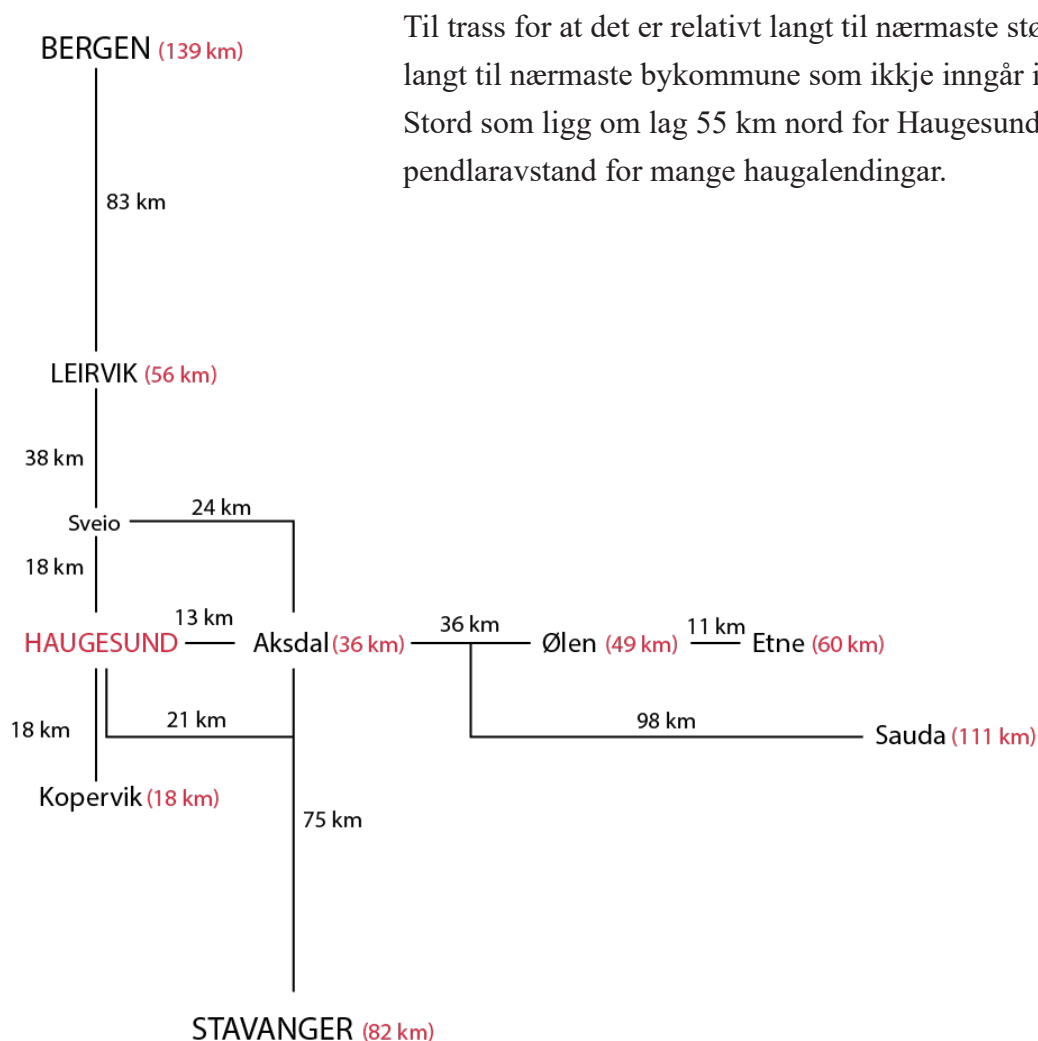


I *Regional plan for areal og transport på Haugalandet* (Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune, 2016) er det dei ni kommunane Haugesund, Karmøy, Tysvær, Sveio, Utsira, Bokn, Vindafjord, Etne og Sauda som utgjer Haugalandet. I denne oppgåva har eg ikkje hatt ressursar til å gjennomføra egne undersøkingar om folk sine transportmiddelval og reisevanar.

Figur 2 - Haugalandet sine grenser

For å få mest nytte av tilgjengelig materiale, som til dømes SINTEF (2012) si reisevaneundersøking og Rogaland fylkeskommune og Kolumbus sine tal, har eg avgrensa Haugalandet til dei ni kommunane som inngår i desse to sine avgrensingar, nemleg Utsira, Karmøy, Sveio, Haugesund, Bokn, Tysvær, Vindafjord, Etne og Sauda. Figur 2 på førre side viser denne definisjonen av Haugalandet sirkla rundt med raudt. Den blå, stipla linja viser grensa mellom Rogaland og Hordaland fylkeskommunar. Sju av kommunane (Utsira, Karmøy, Haugesund, Bokn, Tysvær, Vindafjord og Sauda) ligg i Rogaland, og dei to siste (Sveio og Etne) ligg i Hordaland.

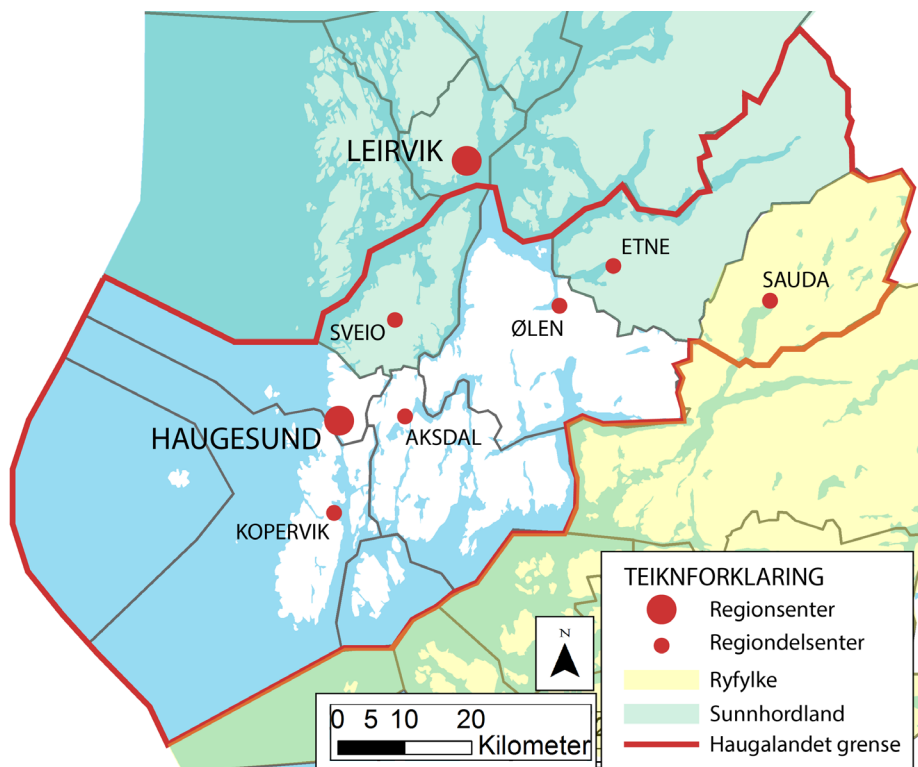
3.2 Haugalandet i regional samanheng



Figur 3 - Avstandar på Haugalandet

Figur 3 ovanfor viser avstandar mellom ulike tettstader på Haugalandet og nordover og sørover til Bergen og Stavanger. Tala i raudt viser avstand frå Haugesund. I tillegg til at Haugalandet ligg i to ulike fylkeskommunar ligg regionen også noko på tvers av andre regionar, nemleg Sunnhordland og Ryfylke. Sveio og Etne inngår i Sunnhordlandsregionen nordover, medan Sauda inngår i det som blir kalla for Ryfylke sørover. Dette blir illustrert i figur 3 på neste side. Forfattaren Kolbein Falkeid, som sjølv er frå Haugesund, omtala korleis fylkesgrensa utartar seg i boka Haugalandet: Ferd i folk og natur (1999). Om haugalendingen skriv han: «Bor han på rogalandssiden av fylkesgrensa, er han ryge. Bor han på hordalandssiden er han horde.» (s. 115). Det er godt mogleg at dette skiljet mellom rygene og hordane også kan

vera gjeldande i dag, men eg har aldri tenkt at eg sjølv er ein ryge. Tettstaden Leirvik, som er administrasjonssenter i bykommunen Stord, er også regionsenter for Sunnhordland-regionen (Samarbeidsrådet for Sunnhordland, u.å.). Etne og Sveio kommune har dermed både Haugesund og Leirvik som regionsenter. Ryfylke har ikkje ei eige regionsenter, men Sauda inngår som eitt av tre regiondelsenter i regionen.

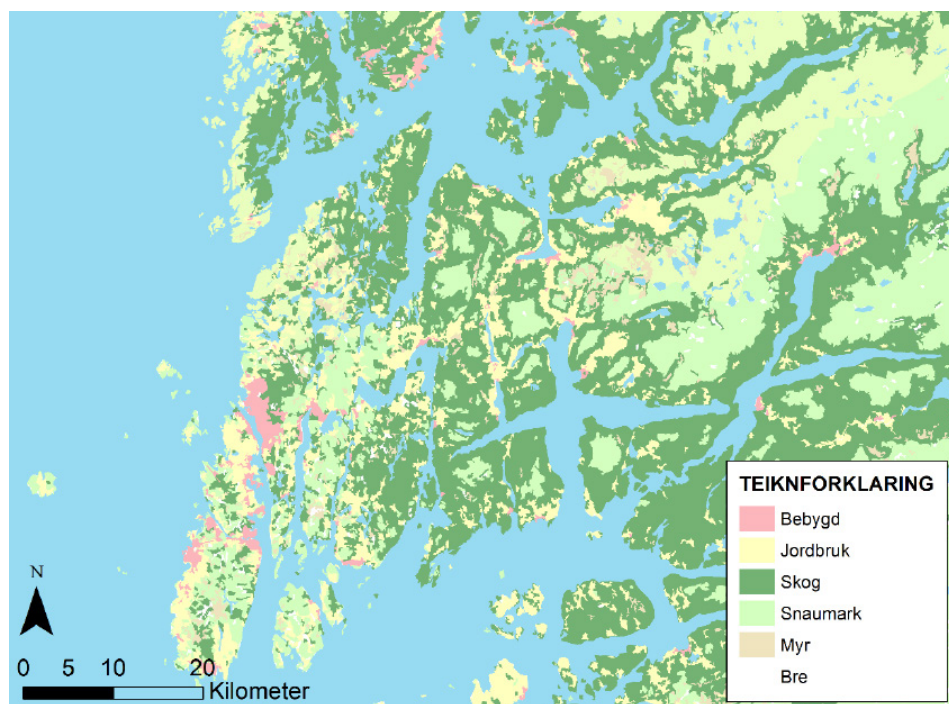


Figur 4 - Haugalandet, Sunnhordland og Ryfylke med regionsenter og regiondelsenter

3.3 Arealbruk og natur

Kartet under viser at det først og fremst er i Haugesund, Kopervik, Åkrehamn og Sauda at det er samanhengande bebygde område. Bebygde område omfattar både tettstader, bustadfelt, byområde, industri og meir. Den vestlege delen av Haugalandet er prega av lågtliggende landskap med småkupert terreng og låg vegetasjon, og kystlynghei dominerer store delar av landskapet. Etter kvart som ein beveger seg lenger vekk frå kysten og austover inn i landet blir det noko meir brattare terreng etter som ein nærmar seg høg-fjellet aust for Etne og Sauda), meir frodig vegetasjon og meir av den landbruksjorda som ein elles ser på Jæren på sørsida av Boknafjorden.

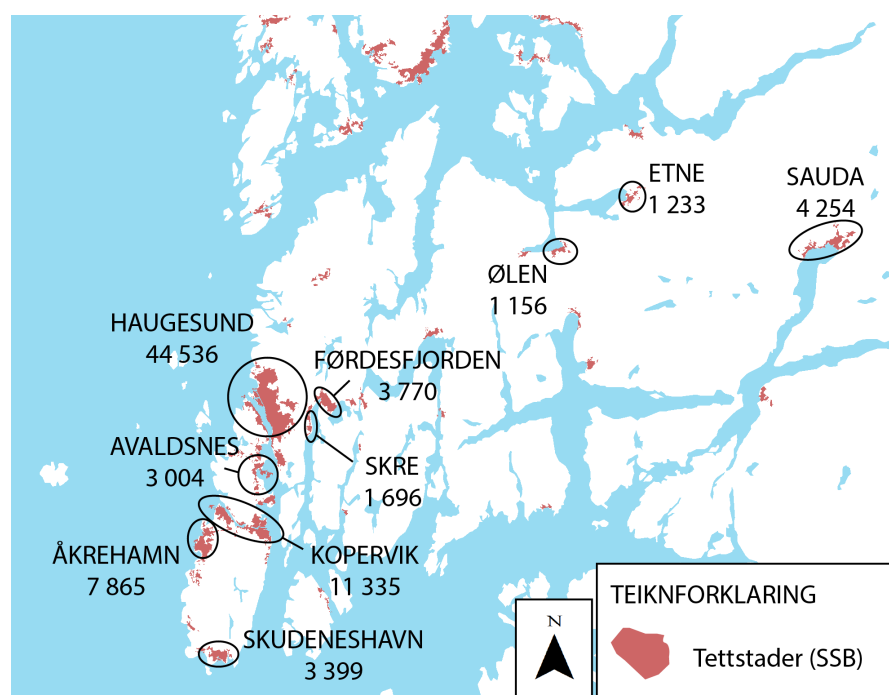
I tillegg viser kartet at Haugalandet har mange fjordarmar som strekk seg inn i så å seia alle delar i landskapet. Dersom ein ser nøye etter ser ein også at fleire av områda merka med 'bebygdd' ligg inst i fjordane.



Figur 5 - Arealressursar på Haugalandet

3.4 By og bygd på Haugalandet

Med sine 37 000 innbyggjarar er regionsenteret Haugesund ein god del mindre enn dei nærmaste største byane Bergen med om lag 280 000 innbyggjarar og Stavanger/Sandnes med om lag 200 000 innbyggjarar (SSB, 2017). Kartet under viser dei elleve største tettstadene på Haugalandet etter SSB sin definisjon, og som alle har over 1 000 innbyggjarar. SSB sin definisjon av tettstader er at det må bu minst 200 personar der (om lag 60-70 bustader) og at det som hovudregel ikkje skal vera meir enn 50 meter mellom kvart hus (SSB, u.å). Både Haugesund, Åkrehamn, Skudeneshavn og Kopervik har bystatus, og Sauda er bykommune. Haugesund tettstad er desidert størst med nesten 45 000 innbyggjarar, etterfølgd av Kopervik med litt over 11 000 innbyggjarar og Åkrehamn med nesten 8 000 innbyggjarar. Elles er det fire tettstader med over 1000 innbyggjarar. Dei er Skre, Sveio, Etne og Ølen. Tabellen under viser kommunane sine tal for befolkning, landareal og befolkningstettleik. Her ser me at befolkningstettleika er desidert størst i



Figur 6 - Tettstader på Haugalandet

Haugesund med om lag 508 personar busette per kvadratkilometer, etterfølgd av Karmøy med 183 personar per kvadratkilometer. Kommunane med lågast befolkningstettleik er Etne, Sauda og Vindafjord. Dette blir også reflektert i figur 7 på neste side som viser fordelinga mellom folk busette i tettbygde strøk og spreiddbygde strøk.

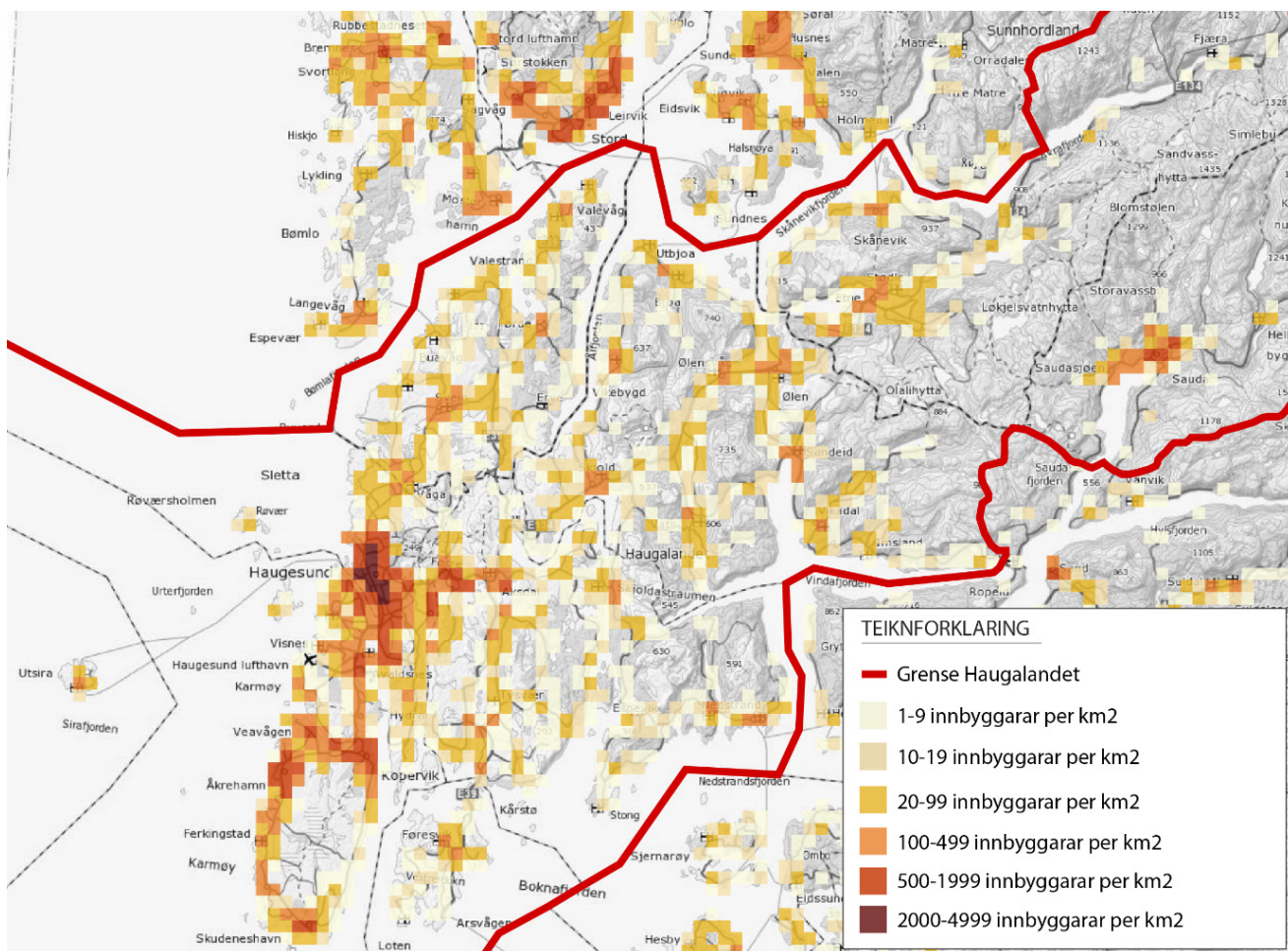
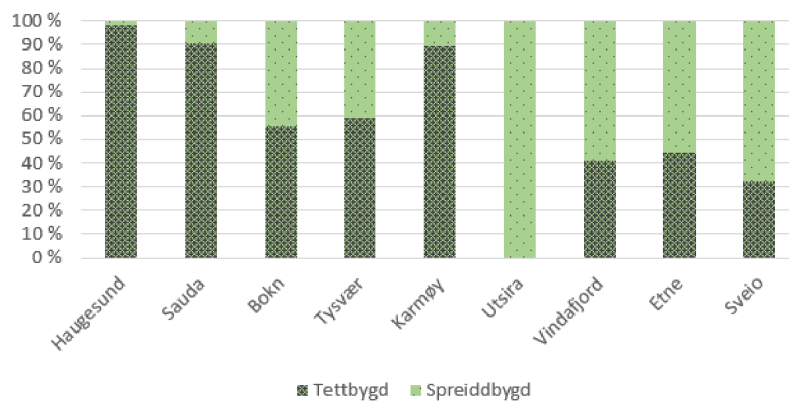
Utsira skil seg spesielt ut der alle er busette i spreiddbygde strøk, men det er heller ikkje så rart då det totalt bur 200 personar på øya. Medan Haugesund, Sauda og Karmøy har høg del busette i tettbygde strøk har Bokn og Tysvær litt under 50% busette i tettbygde strøk. Det er altså store skilnader mellom korleis busetjingsstrukturen er.

Tabell 1 - Befolkning og areal i kommunane på Haugalandet

Kommune	Befolkning	Landareal (km ²)	Befolkningstettleik (personar per km ²)
Haugesund	36951	72,68	508,4309818
Karmøy	42187	229,94	183,4666964
Utsira	200	6,32	31,64114271
Sveio	5593	246,14	22,72290502
Bokn	865	47,17	18,33977556
Tysvær	10925	425,41	25,68122606
Vindafjord	8788	620,59	14,16066384
Etne	4106	735,27	5,584371193
Sauda	4710	546,31	8,621532534

Busette i tettbygd og spreiddbygd område, 2016

Figur 7 - Busette i spreiddbygd/ tettbygd strøk på Haugalandet



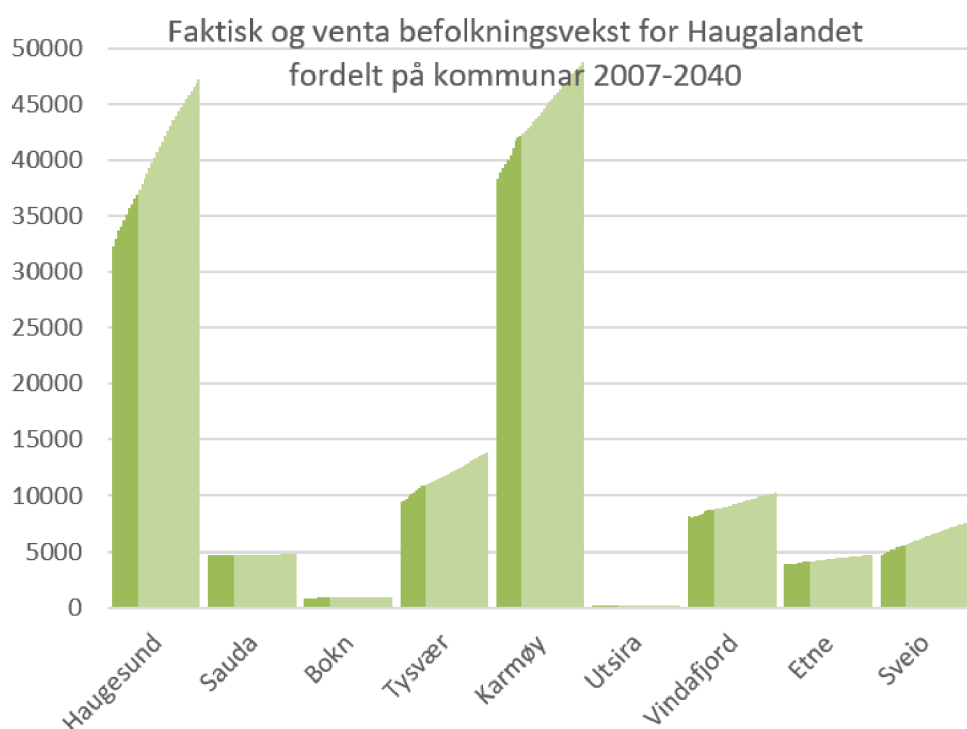
Figur 8 - Innbyggjarar per km² på Haugalandet

Kartet ovanfor viser fordelinga av befolkninga på Haugalandet. Dess sterkare raudfarge, dess fleire innbyggjarar per kvadratkilometer bur i området.

Grafen i figur 9 på neste side viser befolkningsveksten som har skjedd på Haugalandet sidan 2007 og SSB sine prognosar for befolkningsvekst fram til 2040 med hovudalternativet (MMMM) som utgangspunkt. På dei ti åra frå 2007 til i dag har Haugalandet vakse frå om lag 102 000 innbyggjarar til om lag 115 000 innbyggjarar. Om 11 år (2028) er det venta at dette talet vil ha auka til om lag 120 000, og i 2040 er det venta å vera nesten 140 000 innbyggjarar på Haugalandet. Denne veksten er ikkje venta å fordela seg jamt på dei ulike kommunane.

Faktisk og venta befolkningsvekst på Haugalandet 2007-2040 (MMMM)

Figur 9 - Faktisk og venta befolkningsvekst på Haugalandet



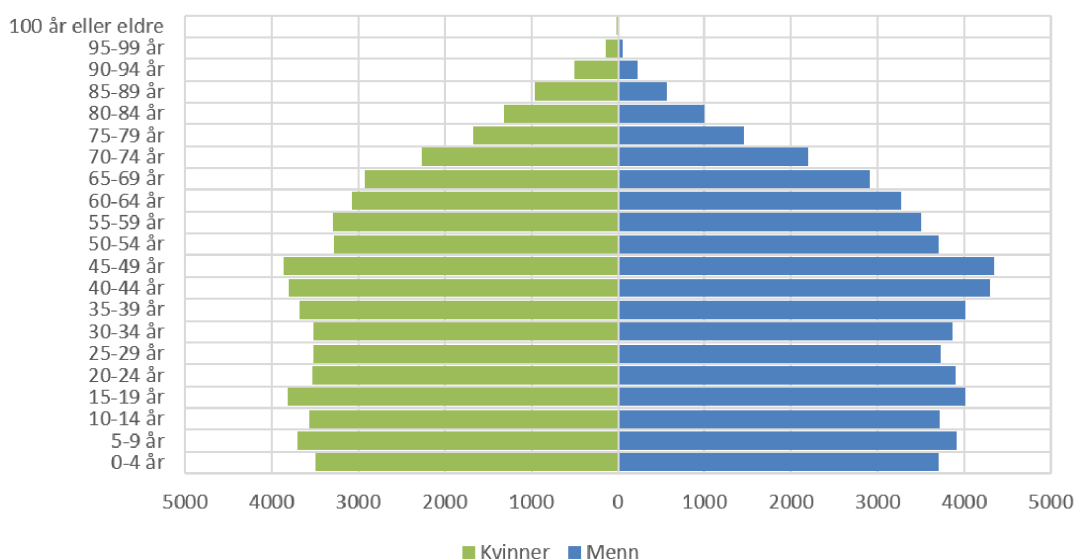
Figur 10 - Faktisk og venta befolkningsvekst på Haugalandet fordelt på kommunane

Figuren ovanfor viser faktisk og venta befolkningsvekst fordelt på kommunane. Kor bratt skråninga på søylene er viser kor stor grad av vekst/reduksjon kommunane har hatt og er venta å få. Haugesund har sidan 2007 hatt størst vekst, etterfølgt av Karmøy. Når det kjem til venta vekst er det også Haugesund som er rekna for å veksa mest, frå om lag 36 000 i dag til om lag 47 000 i 2040. Karmøy er også venta å ha høg vekst, med ei auke frå om lag 42 000 i dag til om lag 48 000 i 2040. Om det faktisk vil skje ei slik vekst som desse prognosane framstiller, er ikkje godt å vite, og desse tala må derfor ikkje behandlast som fakta om kva som garantert kjem til å skje.

Tala som er nemnd seier noko om kor folk er busette, men ikkje noko om kva funksjon dei ulike stadene har i regionen. I *Regional plan for areal og transport på Haugalandet* (Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune, 2016) er Haugesund definert som regionsenter. Kopervik, Sveio, Aksdal, Ølen, Etne og Sauda er definerte som regiondelsenter, medan Skudeneshavn, Åkrehamn, Norheim,

Føresvik og Skånevik er områdesenter. Lågast i dette sentrumshierarkiet finn me det som blir kalla for tettstadssenter og grendesenter, som omfattar Veavågen og Avaldsnes på Karmøy, Vormedal og Kolnes på fatslands-Karmøy, Frakkagjerd, Slåttevik, Hervik og Skjoldastraumen i Tysvær kommune, Førde, Auklandshamn og Valevåg i Sveio kommune, Skjold, Vikebygd, Bjoa, Knapphus, Kårhus, Sandeid, Vikedal og Ølmedal i Vindafjord kommune og Kyrping og Teigland i Etne kommune. I tillegg er Fagerheim, Gard, Bleikemyr, Hemmingstad og Skåredalen definert som knutepunkt i bystrukturen. Regionsentra og regiondelsentra er viste i figur 4 på s. 15. Dette er rett nok politisk definerte sentrumstypar og seier ikkje nødvendigvis noko om kva funksjonar dei ulike stadene har i dag, men det seier noko om korleis ein frå overordna politisk hald ynskjer at Haugalandet skal sjå ut og det gir føringar for areal- og transportplanlegging framover. Til dømes blir det sagt i den regionale planen at for å kunne ha eit tilfredsstillande kollektivtilbod på Haugalandet er det heilt avgjerande at «[n]ye kontorarbeidsplasser og servicefunksjoner må lokaliseres i sentrum [...] [og] [n]y boligbygging må i hovedsak konsentreres i gangavstand til tettstedssentre og andre knutepunkter.» (Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune, 2016, s. 57). Alderspyramiden i figuren under viser kor mange kvinner og menn det er fordelt på dei ulike aldersgruppene i heile Haugalandet. Som i resten av Noreg kan ein også her venta ei eldrebølge om nokre år.

Alderspyramide Haugalandet 2016



Figur 11 -Alderspyramide for Haugalandet 2016

3.5 Reising på Haugalandet

Som eit siste avsnitt før eg går vidare på dei teoretiske tilnærmingane til kollektivtransport ynskjer eg å undersøkje reisevanane til haugalendingane og korleis dei held seg til dei ulike transportmidla, i den grad det er mogleg. Den nyaste reisevaneundersøkinga på Haugalandet er gjort for året 2011, og blei gjennomført av SINTEF på oppdrag av Rogaland fylkeskommune (SINTEF, 2012). I rapporten blei også Suldal kommune teke med i avgrensinga av Haugalandet. I tillegg kjem eg til å presentera ein del statistikk frå SSB sine databasar der det kan gi ekstra innsyn i haugalendingane sine reisevanar.

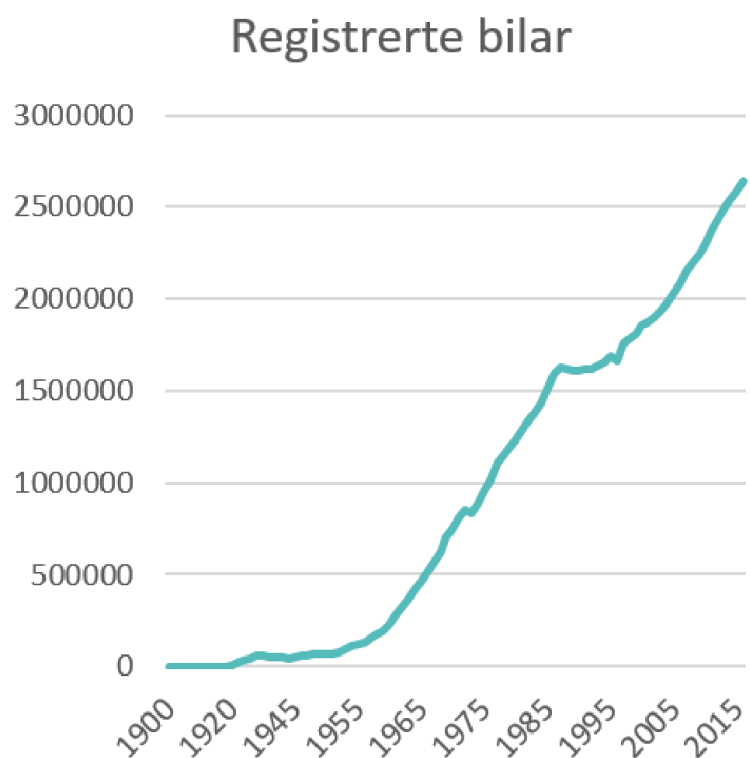
Først ynskjer eg å ta ei gjennomgang av transport på Haugalandet i det siste hundreåret, som eit tilbakeblikk på korleis det ein gong var, og kvifor transportbiletet ser ut som det gjer i dag. Her har eg hovudsakleg nytta rogalendingen og forfattern Svein Magne Olsen si bok *Fra tråkk til motorveg* (1995) der han skildrar samferdselshistoria til Rogaland, og journalisten, haugalendingen og forfattern Tor Inge Vormedal si bok *Historien om Haugalandet: 1950-tallet* (2009).

3.5.1 Litt historikk

Det er ikkje lenge sidan privatbilen var ein luksusgjenstand for dei aller fleste i heile Noreg. Den første bilen blei ikkje importert til Noreg før i 1898 (Olsen, 1995), og veksten på talet bilar var langt frå rask dei første åra. Privatbilane var dyre, vegane var stort sett ikkje eigna for det nye transportmiddelet og det var ikkje garantert at motorbilen kom til å bli ein suksess (Monsrud, 1999). For å transportera seg via landevegen frå A til B måtte ein anten sykla eller gå, eller ta i bruk hest og kjerre som var det vanlegaste transportmiddelet på norske vegar minst fram til første verdskrig, men også lenger.

Allereie i 1892 gjekk det ei sjørute på strekninga Sandnes – Stavanger – Føresvik – Kopervik – Haugesund – Leirvik – Bergen. Ruta heitte «Nattruten» fordi den gjekk om natta slik at folk kunne sova seg over, ettersom reisa tok 10 timar éin veg. Den første rutebussen på Haugalandet blei sett opp i 1913, køyrte mellom Kopervik og Skudeneshavn og hadde plass til 12 passasjerar (Olsen, 1995). Talet på ruter vaks, og «[...] mot slutten av 1930-åra hadde vi et utbygd nett av bilruter over hele Rogaland.» (ibid, s. 105). I 1937 fekk Haugalandet sin første snøggått – eller ‘sjøbuss’ som det også vert kalla – på strekninga Stavanger – Sandeid (ibid.). I 1939 blei det lagt til éi til snøggått rute som var innom mange stader på både Haugalandet og på sørsida av Boknafjorden, og som tok heile 13 timar éin veg. Etter kvart ble denne ruta lagt om og den blei lagt ned i 1972. Tidleg på 1960-talet blei hydrofoillbåtane introdusert på Haugalandet. Den første ruta er i dag kjent som Flaggruten og gjekk strekninga Stavanger – Kopervik – Haugesund – Bergen og tok berre 4 timar, og det blei også lagt opp ruter rundt om kring på Haugalandet. Etter kvart blei hydrofoillane erstatta med westamارانarar og i 1974 blei Nattruten, som no var overflødig, lagt ned.

Vormedal (2009) tek føre seg samferdselshistoria på Haugalandet etter andre verdskrig. Etter krigen hadde vegane blitt såpass gode, og busstilbodet hadde auka i den grad at “[s]elv om veiene både var smale og kronglete, gikk det buss til hver eneste avkrok på Haugalandet.” (Vormedal, 2009, s. 38). Dette førte til at fleire av snøggått rutene blei lagde ned. Det var heile 13 busselskap som køyrte bussar til og frå Haugesund og i 1952 var det over 1 100 000 busspassasjerar til saman på Haugalandet (ibid.). Ein kunne tenka seg at privatbilane etter kvart hadde blitt billigare og vegane blitt betre, men fordi det etter andre verdskrig blei innført kvoteordningar på bilimport i heile Noreg, var blei det dei seks første åra etter krigen blei det importert like mange bilar som i 1938 åleine (Monsrud, 1999).



Figur 12 - Registrerte bilar i Noreg 1900-2015

Men i oktober 1960 blei kvoteordninga fjerna, og talet på privatbilar vaks enormt raskt. Figuren 12 på førre side viser veksten av registrerte bilar i Noreg frå 1900 til i dag.

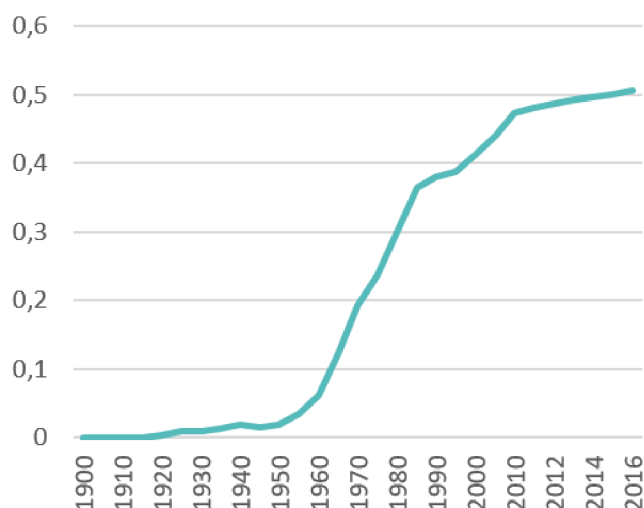
Figur 13 til høgre viser at sjølv om Noreg si befolkning har auka frå om lag 2 200 000 i år 1900 til om lag 5 200 000 i 2017, har ikkje talet bilar per innbyggjar slite med å halda tritt med befolkningsveksten. Så fram til 1960- og 1970-talet kan ikkje personbilen ha vore eit veldig aktuelt transportmiddel for dei fleste på Haugalandet – som i resten av Noreg. Den norske arkitekten Jan Carlsen og den norske samfunnsvitaren Hans-Magnus Ystgaard kommenterer denne veksten i biltrafikk i boka Trafikk-krigen frå 1971:

Den eksplosive økningen av biltallet fører til ei radikal forandring av transportmidlets egenskaper: Fra å være et hurtig og fleksibelt transportmiddel går bilen over til å bli ei trafikkhindring av verste slag. Den sprer seg om med død, forgiftning og ødeleggelse. (s. 12).

Forfattarane er svært kritiske til korleis samtida hadde blitt avhengig av privatbilen. Dei meiner at det er ei følgje av at ein investerer i veginfrastruktur og parkeringsplassar, slik at kollektivtransporten får dårlegare konkurransedyktigheit, som igjen gjer at folk er nøydde til å skaffa seg bil. Dersom denne skildringa av korleis transportbiletet såg ut på 1970-talet stemmer, kan det sjå ut som at kollektivtransporten allereie då i stor grad hadde mista si konkurransedyktigheit mot privatbilen. Det er samstundes viktig å ha i mente at Carlsen og Ystgaard bygde argumentasjonen på ei radikalt systemkritisk marxistisk plattform, som sette likskapsteikn mellom bilbasert arealplanlegging og totalitære politiske maktstrukturar. Sjølv om kritikken på mange måtar er fagleg presis, rommar ikkje boka eit spesielt nyansert blick på bilkultur i det norske samfunnet.

På 1990-talet og utover førte store veg-, tunell- og bruutbyggingar på vestlandet til at det vart lettare å reisa med buss mellom Bergen og Stavanger, og frå 1. januar 2013 blei også Flaggruta lagt ned. Det betyr at reisande mellom Bergen og Stavanger må ta Kystbussen, som tek alt frå 4 t og 50 minutt til 5 t og 35 minutt, altså lengre tid enn snøggbåten nytta på same strekninga. I tillegg fann ein ut at det blei for dyrt å drifta ruta mellom Haugesund og Stavanger, slik at den blei lagt ned frå og med 1. januar 2015 (Haugesundregionens næringsforening, 2014). Som me skal sjå går det framleis snøggbåtar ulike stader på Haugalandet, men denne korte historia om sjøfart viser korleis ein har vald å satsa på infrastruktur knytt til bilvegen til ulempe for sjøvegen, som trass alt nokre gonger er den kortaste vegen.

Registrerte bilar per innbyggjar

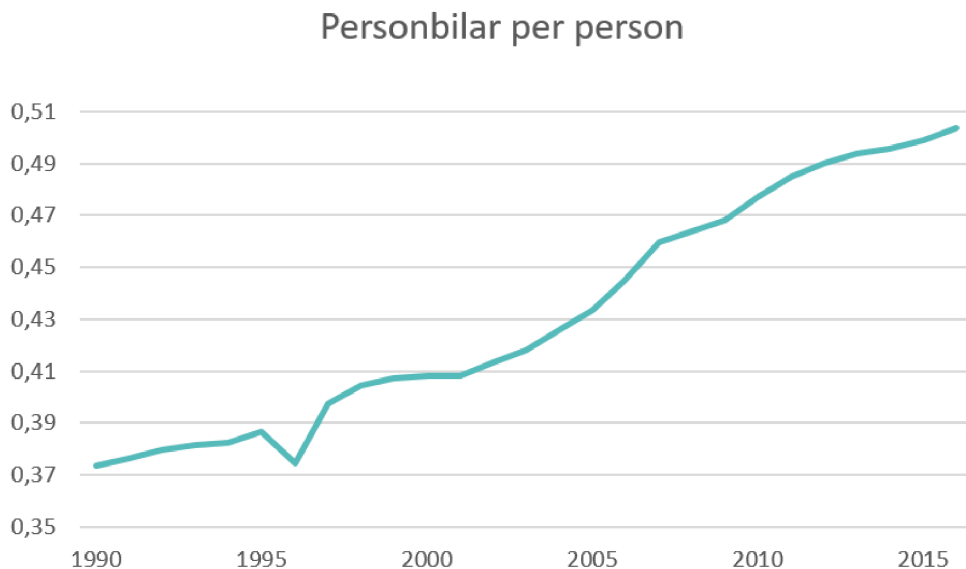


Figur 13 -Registrerte bilar i Noreg fordelt på befolkning 1900-2016

3.5.2 Haugalendingane i dag

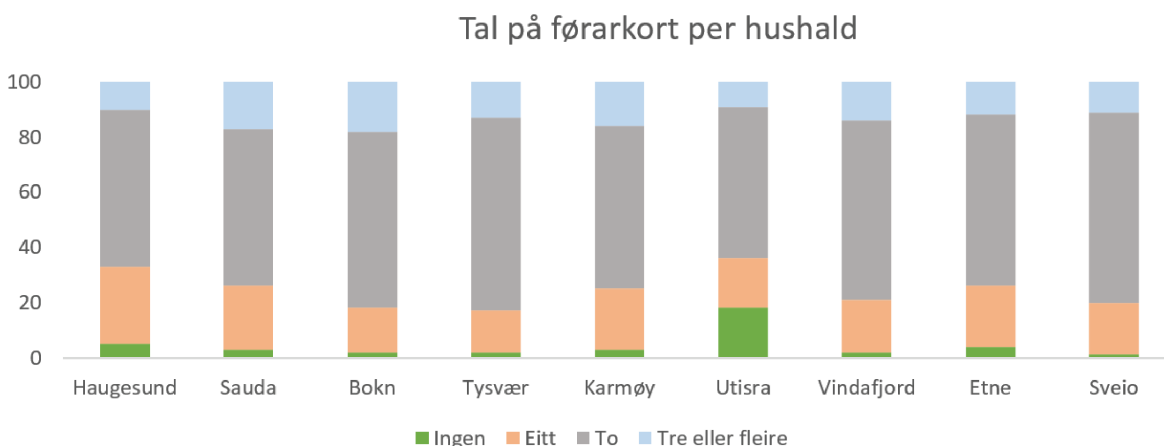
Forhold til privatbilen

Figur 14 under viser korleis talet på personbilar per innbyggjar på Haugalandet har vakse frå 1990 til i dag. I 1990 var det om lag 35 000 bilar på Haugalandet og i 2015 var talet nesten 58 000, med andre ord ei rask auke frå litt over 0,37 til over 0,5 personbilar per busett i regionen. Det betyr at det i dag er om lag halvparten så mange personbilar som faktiske *personar* på Haugalandet.



Figur 14 -Registrerte bilar per person på Haugalandet 1990-2015

I følge SINTEF (2012) hadde heile 93% av personane over 18 år på Haugalandet førarkort for bil, og gjennomsnittleg tal bilar per hushald var 1,64 i 2011. Figuren under viser tal på førarkort per hushald i dei ulike kommunane på Haugalandet. Som me ser er det hovudsakleg svært sjeldan at det ikkje er noko førarkort i eit hushald i det heile teke, men delen er størst i Utsira kommune som trass alt er ei lita øy, og Haugesund, noko som truleg kjem av at fleire kan gå, sykla og ta kollektivtransport til ulike fasilitetar.



Figur 15 -Tal på førarkort per hushald på Haugalandet fordelt på kommunar

Reisevaneundersøkinga (ibid.) viste at det er skilje mellom ulike grupper trafikantar når det kjem til kor stor sjanse det er for at dei har førarkort eller ikkje, om dei har tilgang til bil i hushaldet og om dei nyttar andre transportmiddel enn bil. Tabellane under viser kva karakteristikkar (éin eller fleire) som gjer det meir sannsynleg for at ein høyrer til dei ulike gruppene.

Tabell 2 - Karakteristikkar til dei utan førarkort og til dei utan tilgang til bil

	Utan førarkort	Ikkje tilgang til bil i hushaldet
Karakteristikkar	Kvinner	Kvinner
	Aldersgruppe 18-24 år	Aldersgruppa 67 år og eldre / aldersgruppa 18-24 år
	Arbeidsledige og studentar	Alderspensionistar og trygda
	Einslege	Einslege
	Medlem i hushald med samla inntekt under kr 200 000	Hushald med samla inntekt under kr 400 000

Tabell 3- Karakteristikkar til dei med førarkort og dei som utelukkande er bilkøyrarar

	Med førarkort	Nyttar ikkje andre transportmiddel enn bil som førar i løpet av ein kvardag
Karakteristikkar	Menn	Menn
	Aldersgruppe 35-66 år	Aldersgruppa 25-54 år
	Yrkesaktive	Yrkesaktive
		Dei som alltid har tilgang til bil

Samla kan ein seia at det er tydeleg at einslege kvinner i aldersgruppa 67 år og eldre eller i aldersgruppa 18-24, som anten er pensjonistar, trygda, arbeidsledige eller studentar, og som bur i eit hushald med relativt låg samla inntekt (dei må sjølv sagt ikkje oppfylle alle karakteristikkane) har stor sjanse for å ha dårleg tilgjengelegheit til bil, anten som følgje av at dei ikkje sjølve har førarkort eller at dei ikkje har bil i hushaldet. På den andre sida er det størst sjanse for at ein har førarkort og berre nyttar privatbilen dersom ein er ein yrkesaktiv, forholdsvis ung mann. Eg har ikkje tenkt å gå vidare inn på forholdet mellom ulike trafikantgrupper her, men desse tabellane viser i alle fall at privatbilen som ein mobilitetsressurs er ujamt fordelt mellom ulike grupper menneske på Haugalandet.

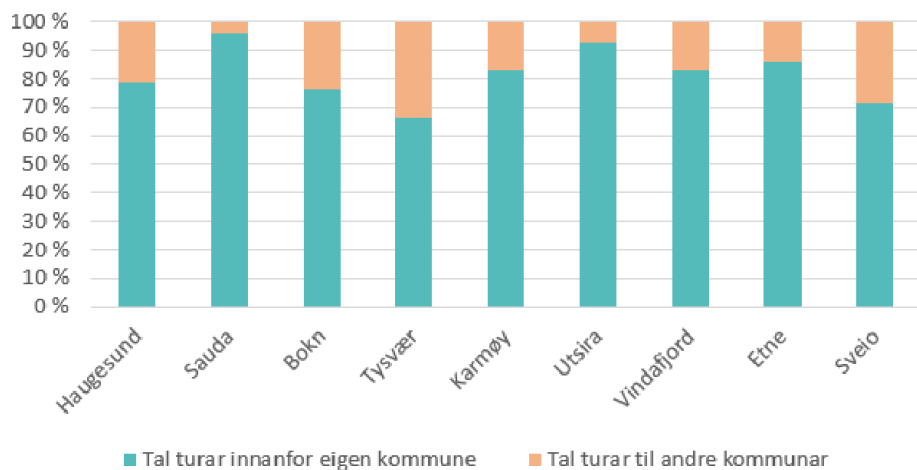
Reisevanar

Tal turar og fordeling av turar på kommunane

Reisevaneundersøkinga (SINTEF, 2012) gir ein del konkrete tal som kan vera greitt å omtala her. Gjennomsnittleg reisetid kvar verkedag på Haugalandet er litt over éin time, og gjennomsnittleg tal på turar er 3,66, slik at gjennomsnittleg reisetid på kvar tur er om lag 17 minutt. Totalt var det om lag 325 000 turar kvar verkedag på Haugalandet i 2011. Om lag halvparten av reisene gjekk til, frå eller i Haugesund kommune og om lag 31 400 av turane har Haugesund sentrum som reisemål. Dette kan tyda på at Haugesund spelar ei rolle som regionsenter i praksis også. Men fordi 88% av dei sentrumsretta turane startar i Haugesund sentrum, Haugesund kommune elles og dei nærmaste kommunane Karmøy og Tysvær, kan det også tyda på at sentrumeffekten Haugesund får i form av å trekkja til seg tilreisande har noko svekkja effekt lenger nord og aust i regionen.

Nesten 30% av alle reisene på Haugalandet skjedde inne i Haugesund kommune. Berre 3% av reisene gjekk ut av eller utanfor Haugalandet, noko som kan tyda på at det er lite pendling ut av Haugalandskommunane til omliggande regionar.

Turar fordelt på Haugalandet

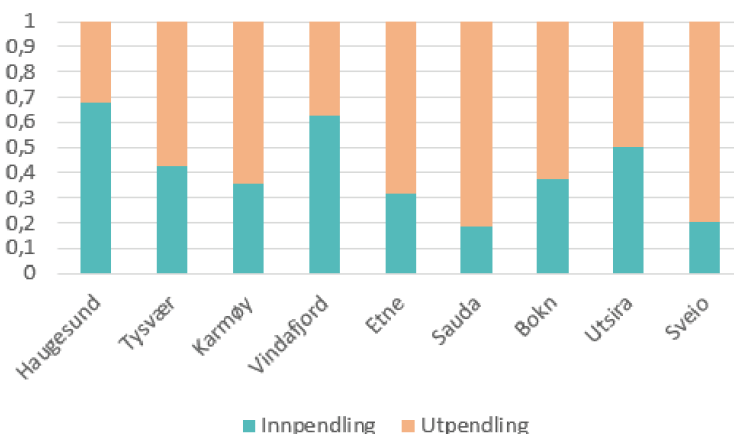


Figur 16 -Turar fordelt på Haugalandet

Figuren til venstre viser fordelinga mellom turar som skjer innanfor eigen kommune og turar som har stader i andre kommunar som reisemål. Sauda og Utsira skil seg spesielt ut ved at over 90% av alle turane skjer innan eigen kommune. Etne, Karmøy og Haugesund har også høg del turar innanfor eigen kommune. Elles er det Tysvær, Bokn og Sveio som har størst tal på turar som går til andre kommunar.

Figur 16 til høgre viser balansen mellom innpendling og utpendling for arbeid i dei ulike kommunane på Haugalandet. Haugesund og Vindafjord er dei einaste kommunane som har høgare innpendling enn utpendling, noko som tyder på at dei har mange arbeidsplassar. Elles er det Sauda og Sveio som har størst del utpendling.

Innpending og utpendling (arbeidsreiser) på Haugalandet, etter kommune

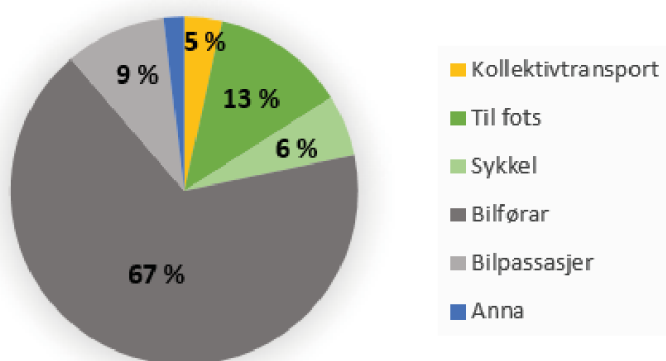


Figur 17 -Forholdet mellom inn- utpendling på Haugalandet

Transportmiddelfordeling

Figur 19 under viser transportmiddelfordelinga for heile Haugalandet samla, inkludert Suldal kommune. To tredjedelar av alle reiser på Haugalandet blei gjort som bilførar, og litt over 9% blir utførte som passasjer i privatbil. Med andre ord blir heile 76% av alle reiser på Haugalandet gjort med privatbil. Berre 3,5% blei i 2011 utført med buss, båt og ferje. På den andre sida blei 12,5% av turane gjennomført til fots, og 5,7% med sykkel. Halvparten av dei reisande brukar ikkje andre transportmiddel enn privatbilen i løpet av ein dag.

Transportmiddelfordeling Haugalandet 2011

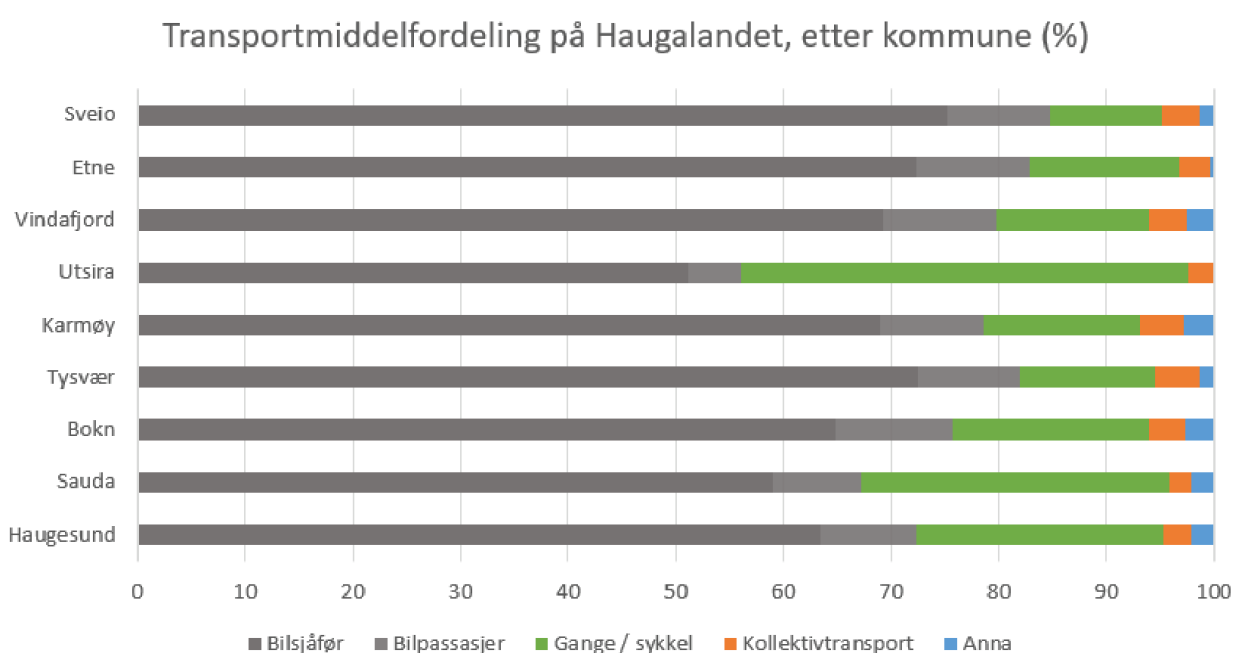


Figur 18 -Transportmiddelfordeling på Haugalandet 2011

Ein kunne kanskje tenkja seg at det er meir sannsynleg at turar inn til Haugesund kommune blir gjort med kollektive transportmiddel. Men rapporten viser at det berre er 3,1% av reisene inn til Haugesund kommune som blir tekne med kollektivtransport. Talet er høgast for reisande frå Vindafjord kommune, kor det er 'heile' 10,5% som lar bilen stå. Det kan også vera verdt å nemna at det er ein relativt stor del som reiser med kollektivt frå Etne til Karmøy (14,1%). Elles er prosentdelen reisande med kollektivt veldig lågt i heile regionen, med unnatak frå turar til Utsira som nødvendigvis må gjerast med båt.

Gjennomsnittleg nyttar 6% av dei reisande på Haugalandet kollektivtransport på ein kvardag. Det er hovudsakleg elevar og studentar som gjer at dette talet er såpass 'høgt'. Delen reisande med kollektivtransport varierer frå 3% til 9% over regionen.

Figur 19 under viser transportmiddelfordelinga i dei ulike kommunane. I kommunane Sveio, Etne og Tysvær skjer over 80% av alle turane som bilsjåfør eller passasjer. Kollektivandelen er låg i samtlege kommunar. Utsira og til dels Sauda skil seg ut ved at fleire av reisene skjer til fots eller med sykkel.

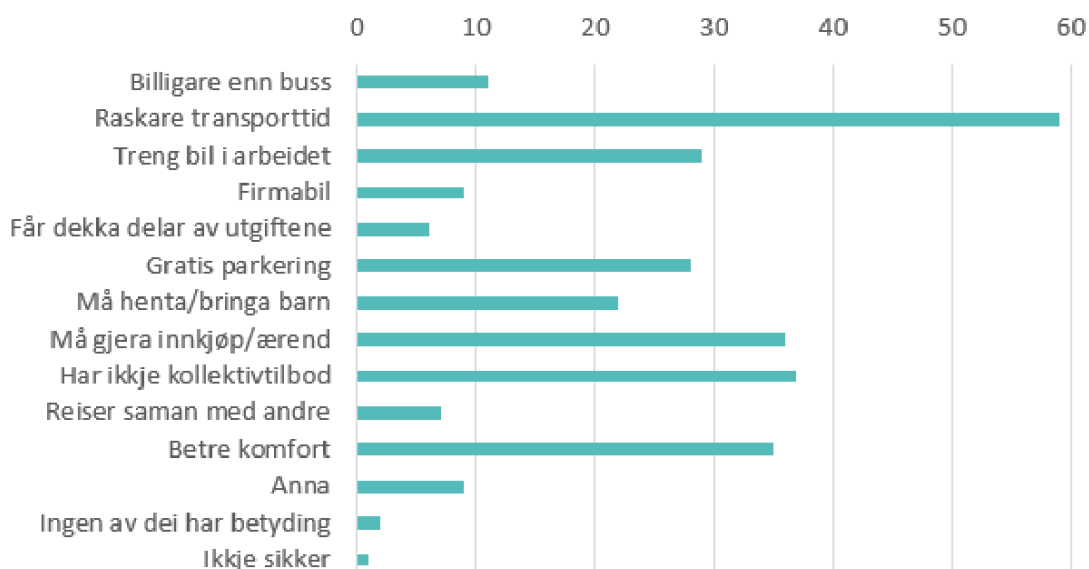


Figur 19 - Transportmiddelfordeling i kommunane på Haugalandet 2011

Haldningar til privatbilen og kollektivtransporten

Reisevaneundersøkinga for 2011 (ibid.) tok også opp kvifor respondentane nytta det transportmiddelet dei gjorde. Figuren 20 på neste side viser kor mange prosent av dei som køyrer bil til arbeid minst ein gong i veka som har svart at dei ulike faktorane er avgjerande for at dei tek bilen. At bilen er raskare enn buss er den viktigaste årsaka. I tillegg er mangel på godt nok kollektivtilbod og behov for å gjera innkjøp/ærend undervegs viktige faktorar. Dei bilkøyrande opplevde også at bilen gav dei betre komfort. Privatbilen og komfort blir diskutert vidare i kapittel 5, men kort sagt handlar det om at privatbilen kan representera ei privat sfære utanfor heimen for dei reisande og at den gir moglegheiter som andre transportmiddel kanskje ikkje gir, som til dømes fridom frå å ha andre folk rundt seg. Figur 21 på neste side viser kva dei som reiste med kollektivtransport minst ein dag i veka svara på kvifor dei valde kollektivtransporten. Her ser me at mangel på tilgang på bil er den viktigaste årsaka, etterfølgt av at det er billigare enn å køyra bil, det er meir avslappande og av omsyn til miljøet. Eg veit ikkje kva som inngår i bolken «anna». Overraskande nok har også over 15% svara at dei tek kollektivtransport på grunn av at det gir raskare transporttid enn om dei skulle teke andre transportmiddel.

Prosentdel som svara at det er ein viktig faktor



Figur 20 Prosentdel som svara at faktorane var viktig for at dei køyrte bil til/frå jobb

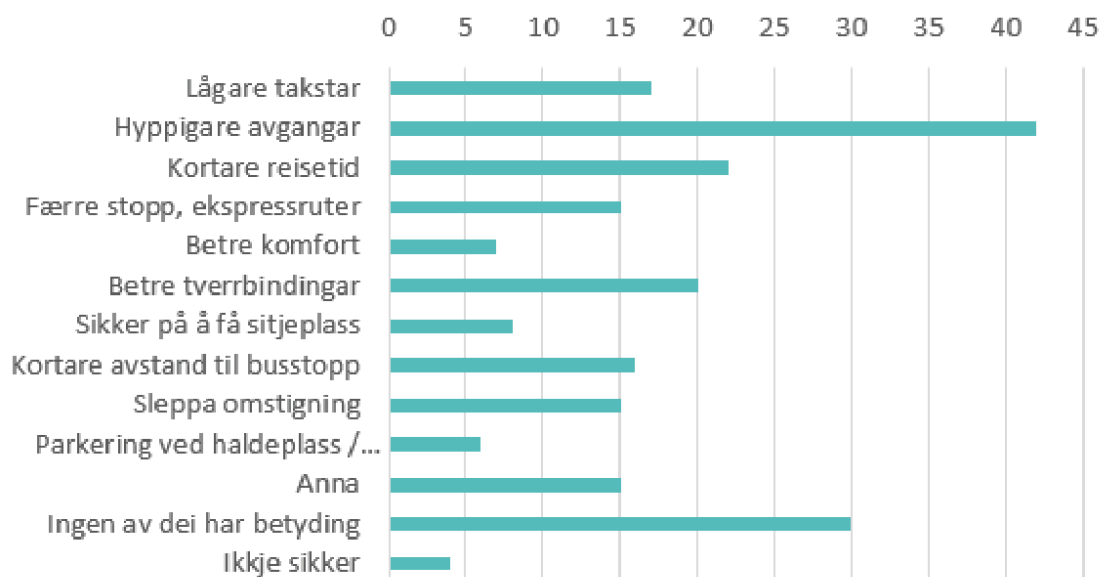
Prosentdel som svara at det var ein viktig faktor



Figur 21 Prosentdel som svara at faktorane var viktig for at dei tok kollektivtransport til/frå jobb

Figur 22 på neste side viser kva dei som køyrer bil til og frå jobb minst éin gong til dagen har svara på spørsmålet om kva som skal til for at dei skal nytta kollektivtransport oftare i jobbreiser. Hyppigare avgangar er heilt klart det viktigaste for dei fleste. Kortare reisetid, betre moglegheiter for å reisa på kryss og tvers, kortare avstand til busstopp, færre stoppestader på rutene og å sleppa bytte frå mellom ulike linjer og/eller transportmiddel er også viktige faktorar for mange. Det som kanskje er litt bekymringsverdig i samband med denne oppgåva er at heile 30% meiner at ingen av faktorane som blei gitt har nokon betydning for deira transportmiddelval. Det kan tyda på at det er ei stor del av befolkninga på Haugalandet som vil vera svært vanskelege å få over frå privatbil til kollektivtransport, uansett kva tiltak ein set i verk.

Kva kan få dei som køyrer jobb til å ta meir kollektivtransport? (%)



Figur 22 Kva må til for at dei som køyrer bil tek meir kollektivtransport?

Så kjem spørsmålet om det eksisterer ein slags bilkultur på Haugalandet som kan spela inn på transportmiddelfordelinga og korleis ein bør planleggja for auka bruk av kollektivtransport. At det finst ein bilkultur rundt om kring i Noreg er heilt klart. Til dømes har ein festivalen Gatebil på Rudskogen Motorsenter rett nord for Sarpsborg kor heile 40.000 nordmenn og andre møtast ei helg i juli for å køyra bilane sine, og ikkje minst visa dei fram (Gatebil, u.å). Hausten 2011 blei det avisoppslag i lokalavisa Haugesunds avis om at politiet og andre var bekymra for større samlingar av ungdommar med bilar kvar søndag den hausten (Nilsen & Grønstad, 2011). Desse samlingane går under namnet 'Streetmeet', og underteikna kan bekrefte at dei er aktive også i dag, med Facebookside med 800 medlemmer der du ikkje treng leita mykje før du finn spørsmål om det 'e noen som e me å kjøre tur' eller om det er 'noen som vil møtas på gamle meieriet å ta turen derfra', samt invitasjonar til ulike biltreff i andre regionar. Seinast 30. april 2017 blei det arrangert ei såkalla vårmønstring utanfor kjøpesenteret Amanda i Haugesund, kor heile 350 køyretøy var registrerte (Størksen & Sommerbakk, 2017). Desse to arrangementa kan nok vera noko ulike når det til dømes kjem til kva aldersgrupper som møter opp, kva bilar dei har og kva føremålet med møtet er, men uansett har dei éin ting til felles – bilen, og bilen som eit sosial arena.

Ut frå dette trur eg det er trygt å seia at det finst – som det heilt sikkert finst i andre regionar – ein bilkultur på Haugalandet. Med tanke på at heile 30% av respondentane i reisevandeundersøkinga (SINTEF, 2012) meinte at ingen av faktorane som var lista opp kunne få dei ut av bilen og inn i kollektivtransporten, er ikkje dette eit spesielt sjokkerande funn. Eg kjem nærare tilbake til dei kulturelle aspekta ved bilkøyring i kapittel 5, der temaet er djupare presentert i relasjon til aktuell forskning på området. Noko av dette er også referert i det komande kapittelet, kopla til ei drøfting av reisevanar.

DEL 2

”Men,” sier Rudi hissig, ”hva gjør det med et menneske å sitte på disse trange setene, i denne forpinte luften, kjenne innvollene skramle som en jævla tørketrommel, og stanse, og kjøre, og stoppe, og kjøre, hele tiden? Hæ? Satan jeg er kvalm. Brother of cunt! Og dette spør jeg deg om, Jani, på toppen av den grunnleggende krenkelsen det er at to arbeidsfolk som du og jeg har blitt frarøvet det symbolet på frihet vi har. Volvoen. Hæ? Jo, det skaper uro. Jeg er sikker på at hvis du får noe statistics på muskelskader, og sammenligner de som har egen bil med de som må kjøre kollektivt, så vil du se at blant de som kjører buss, så er det langt flere tilfeller av folk som sliter med fibromyalgi og slitasje og migrene og rett og slett langtidssykemelding. ”

- Rudi (karakter i Tore Renberg si bok
Vi sees i morgen (2013, s. 327)

KAPITTEL 4

Planleggja for auka bruk av kollektivtransport i norske distrikt

Dersom planleggjarar og politikarar skal kunna påverka folk sine transportmiddelval, må dei forstå dei bakenforliggande faktorane som spelar inn. I dette kapittelet vil eg gå gjennom faktorar som gjennom litteratur og rapportar blir framheva som spesielt relevante, som til dømes reisetid, tilgang på parkeringsplassar, pris og avgangsfrekvens. Kapittelet er delt opp i fire hovuddelar. Den første omhandlar kvifor menneske reiser og kva rasjonale som ligg bak ulike val av reisemål. Den andre hovuddelen tek føre seg forholdet mellom privatbilen og kollektivtransporten, med særleg fokus på konkurransen mellom dei ulike transportmidla. For at ein skal kunna påverka folk til å la bilen stå gjennom tiltak som siktar på å avgrensa bilbruk eller gjennom å gjera kollektivtilbodet meir attraktivt er det ei føresetnad at det eksisterer ei konkurranseflate mellom bilen og kollektivtransporten. I tillegg blir det introdusert korleis dei ulike transportmidla gir ulike moglegheiter og tilfredsstillar ulike ynskje og behov for den reisande. Den tredje hovuddelen tek føre seg faktorar som har vist seg å påverka transportmiddelval og som knyt seg til strategiar for fysisk arealplanlegging i form av lokalisering av bustader og tilrettelegging for parkeringsplassar. Den siste delen fokuserer på faktorar knytt til korleis infrastrukturen og strategiar rundt kollektivtransport blir lagt opp. Til slutt kjem ein oppsummering.

4.1 Kvifor reiser me?

Den tyske geografen Walter Christaller introduserte i 1933 sin sentralstadsteori, som til ein viss grad kan kasta lys over kvifor menneske har desse behova for å reisa. Han meinte at samspelet mellom ulike stader kan forklarast som eit resultat av ein sentralistisk orden i samfunnet der det skjer ein «[...] crystallization of mass around the nucleus [...]» (Christaller, 1933/1966, s. 14). Mellomalderbyen med ei sterk bykjerne med typisk marknad og kyrkje der det var lett å sjå kva som var sentrum blir trekt fram som eit slags ideelt samfunn som verkeleg viser den sentralistiske ordenen. Men Christaller meiner at dei moderne byane også er ein del av ein sentralistisk orden, til trass for at bykjernen ofte ikkje er like klår der. Han skil mellom sentralstader av høgare orden og sentralstader av lågare orden. Førstnemnde er stader som har ein sentralfunksjon for ein større komplementær region kor det finst fleire sentralstader av lågare orden. Sentralstader av lågare orden er dei stadene som tener nærområdet. Med sentralitet meiner Christaller den relative viktigheita til staden, som han finn via ei enkel matematisk likning: B (samla viktighet) – B_z (staden sin befolkning). Tanken er at viktigheita til ein stad ikkje blir avgjort av befolkningstalet i staden, men heller av funksjonane og kvalitetane som gir liv i staden. Stadane får då anten overskot eller underskot av viktighet. Medan sentralstaden av høgare orden har overskot av viktighet har den komplementære regionen, omlandet som ein kan seia «'oknar' til sentrum, underskot av viktighet slik at likninga går opp. Han skil mellom sentrale yrker, tenester og godar og kringsspreidde yrker, tenester og godar. Sentrale godar av høgare orden er godar ein må inn til sentralstaden av høgare orden for å få tak i. Ein får altså berre tak i dei i visse, få stader, samanlikna med kringsspreidde godar, som ein kan finna i sentralstader av lågare orden.

Rekkevidda, det vil seia kor langt me er villige til å reisa for å få tak i godet, er i følgje Christaller ulike for kvar type gode og varierer med i kva sentralstad godet blir tilbode. Eit gode som blir tilbode i ein større by der også andre godar blir tilbode gjer at den reisande kan slå saman fleire ærend og sleppa å gjera tilleggsreiser til mindre byar og tettstader. Dersom du til dømes har eit apotek i nærmaste sentrum, men ikkje noko Vinmonopol, og du har ærend å gjera i begge butikkane reiser du nok heller til eit større sentrum som tilbyr begge, dersom dette sentrumet ikkje er for langt vekke. Det er ikkje sjølve avstanden målt i meter eller kilometer som er viktig her, men heller det han kallar for den `økonomiske avstanden` som er summen av «[...] the cost of freight, insurance, and storage; time and loss of weight or space in transit; and, as regards passenger travel, the cost of transportation, the time required, and the discomfort of travel.» (Christaller, 1933/1966, s. 22). Dei som er busette lenger vekke frå sentralstaden av høgare orden vil i følgje Christaller i mindre grad nytta seg av tilboda i sentralstaden enn dei som er busette nærmare, på grunn av at reisekostnadene totalt sett blir høgare. Næss, Mogridge og Sandberg (2001) nyttar eit anna omgrep om kostnadene ved reising, og spesielt ved ulike typar transportmiddel, nemleg `generaliserte kostnader` som er “[...] the perceived costs, including what is actually paid for each mode of transport, as well as time, effort, risk, inconvenience, etc.” (s. 149). Er det då, slik Christaller hevdar, at dei som bur lengre vekke frå dei meir `viktige` sentralstadane nyttar seg i mindre grad av tilbod og godar enn dei som bur nærmare sentrum, som følgje av dei auka reisekostnadene?

Den norske by- og regionforskarer Petter Næss fann at avstand frå bustad til bysentrum i både storbyen København og småbyen Fredrikshavn i Danmark ikkje hadde særleg mykje påverknad på aktivitetsnivået til dei intervjuja (2012, s. 27). «Distance decay», fråfallet av aktivitet med avstand, var med andre ord ikkje ein særleg sterk effekt. Dette kan tyda på at dei som er busette i meir perifere strøk har dei same behova og ynskja som dei som bur i meir sentrale strøk der det er eit breitt tilbod av fasilitetar.

For Christaller var reising inn til større tettstader og byar ein måte å skaffa seg dei godane og tilboda ein hadde behov og ynskje for. Til ein viss grad liknar dette på den norske by- og regionforskarer Petter Næss sin forklaring på transportmønsteret me ser rundt oss, nemleg som eit resultat av «[...] people’s resources, needs, and wishes, modified by the constraints and opportunities of urban form characteristics as well as other structural conditions of society.» (2012, s. 22). Mykje spelar altså inn for kor ofte ein reiser, kor ein reiser, korleis ein reiser og kva rute ein tek for å koma seg til målet.

Til no har reising blitt omtala som noko som er ein nødvendig kostnad som må gjerast for at me skal nå våre mål. Men kan reising også vera eit mål i seg sjølve, eller i alle fall ikkje berre representera ein kostnad for den reisande? Sosiologane Mimi Sheller og John Urry, høvesvis frå USA og Storbritannia, er i artikkelen «The new mobilities paradigm» kritiske til korleis samfunnsvitskapen har sett på reising som «[...] a black box, a neutral set of technologies and processes predominantly permitting forms of economic, social, and political life [...]» (2006, s. 208). I staden for å sjå sjølve reisetida som `død` tid som ein søker å redusera mest mogleg meiner dei at skiljet mellom reising og aktivitet ikkje er reelt, fordi ulike aktivitetar kan skje under reisa. I ein TØI-rapport som undersøkte reisevanane til folk i Oslo/Akershus og Trøndelag fann forskarane at dei reisande, anten dei tok bil eller kollektivtransport, dreiv med mange ulike aktivitetar under reisa (TØI, 2014). Til dømes sendte dei tekstmeldingar, hørte på musikk, las, var på sosiale medium, arbeidde, studerte eller sov. I ein annan artikkel har Sheller med seg Ole B. Jensen og Simon Wind (2014) ved Ålborg universitet, kor dei peikar på at «[...] people’s movements are not simply

undertaken as autonomous rational subjects nor determined simply by efficiencies or cost-benefit calculations as depicted in transport modeling.» (2014, s. 1). Dei er opptekne av korleis kroppen vår sansar at me er i rørsle, og korleis ulike transportmiddel gir ulike moglegheiter, erfaringar og kjensler hjå menneske. Til dømes kan ikkje såkalla rånekultur på bygdene rundt om kring i Noreg forklarast ut frå rasjonelle nytte/kostnadsanalysar og søndagsturane som kanskje var meir vanleg før, kor heile familien sette seg inn i bilen for å køyra ein tur på landet, kan ikkje forklarast dersom ein reduserer reisetida til å vera død tid som ein vil minimalisera.

4.1.1 Rasjonale knytt til folk sine reisevanar

Næss (2012) forklarar folk sine reisevanar ut frå kva «transportrasjonale» dei har. Han tek utgangspunkt i teoriar innanfor felte transportgeografi og transportøkonomi, som forklarar folk sine reisevanar som eit resultat av målet med reisa på den eine sida og kostnadene og ulempene på den andre sida. Transportrasjonale blir forstått som «[...] the backgrounds, motivations and justifications that agents draw on when they make transport-relevant decisions about their participation in activities, location of these activities, modes of transportation, and the routes followed.» (Næss, 2012, s. 24). Inn under dette går omsyn til dømes til tryggleik, komfort og affeksjon/kjensler knytt til reisa. Næss (ibid.) nemner ulike sett rasjonale knytt til reisevanane til folk. Det eine settet knyt seg til korleis folk vel sine aktivitetar med tanke på kor dei er lokaliserte. Næss meiner dei måtte balansera mellom rasjonalet som omhandlar å redusera reiseavstand og –tid, og rasjonalet om å ha tilgang på best mogleg fasilitetar. Dei fleste i studiet var meir opptekne av eit breitt tilbod enn at fasilitetane skulle vera nær bustaden. Det andre settet med rasjonale er knytt til val av transportmiddel, kor det blei funne to hovudrasjonale. Det første omhandla transportmiddelet sin effektivitet, både med omsyn til tid, kostnad og tilgang. Det andre omhandla faktorar knytt til sjølve prosessen transportmiddelet gir reisa, som til dømes fysiske, psykologiske og sosialt negative og positive sider ved transportmiddelet. Næss (ibid.) kommenterer også kva rasjonale som ligg til grunn for sjølve reiseruta. Funna hans frå København viser at folk gjer minst mogleg omvegar i dei daglege reisene sine. Dette meiner han støttar det som blir kalla for aktivitetsbasert tilnærming til transportforskning kor ein går ut frå at «[...]daily-life travel is mainly an activity derived from the need or wish to carry out other, stationary activities[...]» (Næss, 2012, s. 28). Medan dette gjerne gjeld for funna i dette København-studiet, har eit seinare studie av same byen (Jensen, Sheller og Wind, 2014) vist at val av reiseruter ikkje alltid er eit resultat av ei utrekning av den raskaste ruta. I følgje forfattarane har dette å gjera med at menneske ynskjer og har behov for å til dømes oppleva landskap dei synast er trygge, spennande eller vakre, dei vil kanskje utløysa stress etter ein lang arbeidsdag og dei tilpassar sine reiseruter etter kven dei skal ha med seg på turen. Konklusjonen til Jensen, Sheller og Wind (ibid.) er at slike faktorar som er del av teori om emosjonell geografi, gjer at dei reisande «[...] are not only choosing routes, but also moving between different affective experiences of mobility, and thereby managing their own emotional geographies in relation to places and other family members.» (s. 13).

Ut frå diskusjonen ovanfor kan me seia at me reiser for å dekkja våre ynskjer og behov. Men desse ynskja og behova består ikkje berre av å få tak i visse godar og tenester, oppretthalda sosiale kontaktar og så vidare, men inkluderer også dei meir kjenslemessige sidene ved å gjennomføra reisa i seg sjølve, anten det er maktkjensla ein får ved å køyra bil eller det er kjensla av ro ved å sykla langs eit vatn. Meir om dei kjenslemessige sidene ved reising kjem i kapittel 5, då spesielt om bilbruk.

4.2 Forholdet mellom privatbil og kollektivtransport

4.2.1 Konkurransflate og induisert trafikk

I artikkelen “Wider roads, more cars” (2001) tek Næss, Mogdridge og Sandberg oppgjør med det dei meiner er ei misforståing av forholdet mellom ulike transportmiddel, spesielt mellom privatbilen og kollektivtransporten. På same tida som ein set politiske mål og investerer for å auka delen kollektivbrukarar, syklande og gåande, investerer ein også i betringar av vegsystem for å handtera ei auka vekst i trafikk. Forfattarane meiner styresmaktene og trafikkplanleggarar forsvarar dette ved å hevda at det er «[...] no contradiction between the goals of limiting car traffic and increasing the market share of public transport on the one hand, and the practice of road building resulting in increased urban road capacity on the other.” (Næss et. al, 2001, s. 148). Eit relativt nytt døme på slike påstandar i norsk kontekst finn ein i ein debatt i Aftenposten hausten 2015 kor representantar frå Transportøkonomisk institutt (TØI) og Norges Automobil-Forbund (NAF) er usamde om effekten ei investering i auka vegkapasitet på E18 i Vestkorridoren inn mot Oslo vil ha for trafikken (Tennøy & Saglie, 2015).

Næss, Mogdridge og Sandberg (2001) argumenterer for at det er meir konkurranse mellom privatbilen og kollektivtransporten enn mange hevdar, og at det derfor ikkje er slik at ein ikkje kan påverka bileigarar gjennom fysiske strukturar berre fordi dei har tilgang til bil. Dei tek utgangspunkt i den skotske filosofen Adam Smith sin godt kjente økonomiske teori om tilbod og etterspurnad, som er eit viktig ankerfeste i vår tids nyliberalistiske samfunnsøkonomi. Smith meinte at samfunnet burde vera organisert gjennom marknadsoekonomi der produsentar og konsumentar har frie tøyler, i motsetnad til planøkonomi der staten avgjer kva og kor mykje som skal produserast. Han meinte marknaden på den måten ville bli styrt av «den usynlege handa» som sikra eit effektivt samfunn der konsumenten «[...] buys goods until his marginal cost (the price of the good) equals the marginal benefit of the good [...]» (Begg, 2009, s. 152). Overført til transportmiddelfordeling betyr det at delen reisande med bil og delen reisande med kollektivtransport er eit resultat av det totale tilbodet dei ulike transportmidla gir den reisande. Ei auke i vegkapasitet vil i følgje Næss, Mogdridge og Sandberg (2001) føra til eit skifte frå kollektivtransport til privatbilisme, auka reiseavstandane, endra reiserutene og få fleire til å reisa i rushtidene. Etter ei stund vil denne trafikken ta igjen den auka vegkapasiteten, slik at bilane nok ein gong står i kø.

Dei nyttar Downs-Thompson-paradokset for å forklara forholdet mellom privatbilisme og kollektivtransport vidare. Downs-Thompson-paradokset går ut på at fordi ein betre flyt i trafikken gjer at kollektivtilbodet ikkje kan konkurrera mot privatbilen i same grad som dersom det er mykje kø på vegane, vil ei investering for å auka vegkapasiteten føra til like masse kø eller meir kø. Etterspurnaden til kollektivtransport blir redusert og fleire tek bilen. Medan auka kollektivtransport fører til stordriftsfordelar, som til dømes grunnlag for fleire avgangar i timen og til investeringar i den tilhøyrande infrastrukturen, gir auka privatbilisme stordriftsulemper som til dømes treigare trafikkflyt og meir forureining. Dersom ein aukar vegkapasiteten vil det bli meir fordelaktig å køyra privatbilen. Forfattarane argumenterer for at ei auka vegkapasitet vil føra til det som blir kalla for “indusert trafikk”. Det er trafikk som kjem som ei følgje av at dei generaliserte kostnadane ved å køyra bil har blitt lågare. ‘Generaliserte kostnader’ er “[...] the perceived costs, including what is actually paid for each mode of transport, as well as time, effort, risk, inconvenience, etc [...]” (Næss, Mogridge og Sandberg, 2001, s. 149). Det inneber at dei generaliserte ko-

stnadene for å køyra bil stig i seinare grad enn om ein ikkje hadde investert i bilvegen, og det skal meir trafikk i form av privatbilisme til før kostnadene ved å ta bilen er like store som kostnadene ved å benytta seg av kollektivtransport. Når ein aukar delen bilar på vegane mister kollektivtransporten ein del av sine stordriftsfordelar. Resultatet er at ei investering i vegkapasitet fører til ei auka kostnad i begge transportmidla. Den danske sosiologen Mette Jensen (1997) meiner at til trass for at det har blitt meir og meir akseptert at samfunnet må investera i kollektivtransporten, motarbeider den framhaldande investeringa i store vegprosjekt dei positive effektane investering i kollektivtransport kan ha. Ho hevdar at det ikkje nyttar å driva ein politikk der ein satsar på store vegprosjekt kombinert med ein “[...] halvhjertets satsning med utbygning av en enkelt banelinie samtidig med at man nedlægger 5 andre, eller en forøgelse av hyppigheden af busafgange i morgenmyldretiden samtidig med at man sløjfer alle ture efter kl 19.” (Jensen, 1997, s. 119). For å få til eit skifte i transportmiddelfordelinga i form av meir kollektivtransport bør ein heller kombinera ei satsing på kollektivtransport med restriksjonar direkte retta mot bilkøyring.

Som eg kjem inn på i kapittel 5 handlar ikkje menneske ut frå reint rasjonelle val. At kollektivtransporten på eit tidspunkt teoretisk sett er meir attraktiv enn privatbilen (når kostnaden ved bilen går over kostnaden ved kollektivtransporten) betyr ikkje at folk skiftar transportmiddel utan vidare. Næss, Mogridge og Sandberg (2001) viser til at i tillegg til å behandla folk som rasjonelle aktørar tilseier Downs-Thomson-paradokset at folk merkar kostnadsutviklinga, at reisetid er ein særskild viktig faktor i val av transportmiddel, og at alle har eit reelt val mellom bil og kollektivtransport. I tillegg er det ei viktig føresetnad for teorien at trafikkmengda er så stor at etterspurnadskurvane for dei to transportmidla vil møtast. I mindre trafikerte område, som til dømes store delar av Haugalandet er dersom ein skal samanlikna det med større byområde, vil det kanskje ikkje bli såpass store kostnader ved privatbilen at det til slutt lønner seg å nytta seg av kollektivtransporten.

I eit prosjekt frå Kristiansand-regionen undersøkte TØI (2008) kva effekt eit tilbod om å få eit gratis månadskort for buss eller ein sykkelpakke verdt 1000 kronar hadde på reisevanane til dei tilsette ved tolv større bedrifter. Fire av fem valde sykkelpakken og grunngav det i at kollektivtilbodet var for dårleg til at dei kunne ta buss til og frå jobb uansett. Det var få påmelde i undersøkinga som kørte bil kvar dag, og dei fleste var blandingsbrukarar, som vil seia at det varierte om dei kørte sjølv, satt på med andre, sykla eller tok buss. Rett nok greidde dei ikkje å påverka reisevanane til alle, då 18% av dei som tok mot sykkelpakka og om lag halvparten av dei som fekk gratis månadskort for buss sa at ordninga ikkje hadde påverka reisevanane deira. Men resten opplevde altså at deira reisevanar blei endra som følgje av tiltaket. Dei fleste gjekk over til å ta sykkelen meir i bruk (52%), etterfølgd av kombinert bruk av buss, sykkel og gange (18%). Dei som før tilbodet nytta bilen til og frå jobb tre til fem dagar i veka, altså blandingsbrukarar, var dei som i størst grad uttrykte at dei ville la bilen stå til fordel for sykkelen. Undersøkinga viser at det er mogleg å påverka folk sine reisevanar slik at fleire lar bilen stå, og at dette spesielt gjeld dei som ikkje nyttar bilen kvar einaste arbeidsdag.

4.2.2 Fridom, fleksibilitet og flyt

Den danske sosiologen Mette Jensen har undersøkt danskane sitt forhold til privatbil og kollektivtransport i rapporten *Benzin i blodet* (1997). Gjennom intervju identifiserte ho fire omgrep som til ein viss grad kunne forklara transportåtferda og val av transportmiddel for samtlege av dei intervju. Dei defin-

erte ho som fridom og avgrensing, og uavhengigheit og avhengigheit. Jensen hevdar til at forståinga av omgrepet fridom har endra seg over en relativt kort periode. Ho viser til ei skildring av fridom i Salmonsens Konversationsleksikon frå 1897, altså 120 år sidan, kor omgrepet betydde personleg fridom, altså fridom i motsetnad til tvang og ikkje å vera fri. I dag blir omgrepet derimot ofte nytta i samband med forbrukarval. Me vil ha fridom til å gjera val på den frie marknaden, me vil ha fridom til å skaffa oss ein bil som forbruks-gjenstand. «Det særlige ved denne forbrugsgjenstand [bilen] er at den i sig selv symboliserer frihed.» (Jensen, 1997, s. 92). Privatbilen gir oss ein fridom til å velja kor me vil køyra, når me vil køyra, og kven me vil køyra med. Me får på den måten ein fleksibel mobilitet. Bilen som eit frigjerande verkemiddel er ikkje noko nytt, og kunsthistorikar Even Smith Wergeland (2014, s. 213) peikar i sin doktoravhandling på korleis dei store vegutbyggingane og framveksten av privatbilismen i Noreg på 1960-talet var ein kontrast etterkrigstida si gjenbygging av landet og at privatbilen blei eit slags symbol for det moderne, teknologiske samfunnet. I følgje Wergeland påverka ideen av privatbilen som frigjernande for individet dei politiske avgjerdene om arealplanlegging i den tida.

På den andre sida peikar Jensen (1997) på at fridomen bilen gir kan gi avgrensingar på andre område. Til dømes krev privatbilisme ofte mykje infrastruktur som ofte gjer det vanskeleg og ubehageleg for både menneske og dyr å ferdast langs og på tvers av vegane. I trafikkerte område blir det farleg for barn og unge å opphalda seg, og dersom trafikken blir for stor dannar det seg til og med avgrensingar for bilistane; kø. Det er ikkje berre privatbilen som gir fridom. Intervjua til Jensen viser at sykkelen ofte blir peika på som eit transportmiddel som gir fridom til å velja til dømes trasear og tidspunkt å reisa på. Buss/tog og anna gir fridom frå ansvaret ein sjåfør eller ein syklist har når han ferdast i trafikken. I studiet av arbeidsreiser gjort inn til Oslo seint på 1990-talet, som omtala tidlegare, fann Næss, Mogridge og Sandberg (2001) også at fridom og fleksibilitet hadde ein påverknad for folk sine val av transportmiddel. Dette paradokset mellom fridom og avgrensingar blir også nemnd av sosiologen John Urry (2005). Samstundes som den fleksible privatbilen gir den som køyrer ein fridom til å reise der ein vil når ein vil, blir reiseavstandane ofte lengre og på grunn av auka trafikk og areal tillagt vegføremål blir forholda for mjuke trafikantar verre. Mykje av det fysiske landskapet blir designa til å vera for mobilitet ved hastigheit til dømes ved 50-100 km/t og hurtigare, kor «[...] rummene [må] være store og overskuelige, og alle signaler må forenkles og forstørres, for at bilisterne kan nå at opfatte informationerne.» (Gehl, 2010, s. 53). I følgje den danske arkitekten og byplanleggaren Jan Gehl vil det bli keisamt og strevsamt for ein mjuk trafikant med betrakteleg lågare hastigheit å ferdast i slike område. Privatbilen blir då ein nødvendighet og automobilitet blir eit «[...] system that coerces people into an intense flexibility. It forces people juggle fragments of time so as to deal with the temporal and spatial constraints that it itself generates.» (Urry, 2005, s. 28). Bilen skapar på den måten eit behov for å vera fleksibel, og det er eit behov som kollektivtransporten med faste rutetabellar vanskeleg kan tilfredsstillast.

Her kjem Jensen (1997) sine omgrep ‘avhengighet’ og ‘uavhengighet’ inn. Ho fann at alle dei intervjua såg at det var viktig for dei å vera uavhengige frå tid og stad. Privatbilen gav dei ein uavhengighet som kollektivtransporten ikkje kunne gi dei. Med privatbilen kjente dei seg uavhengige frå kollektivtransporten sine rutetabellar med omsyn til både avgangstidspunkt og køyretaséar, og ein blei ikkje tvungen inn i eit fastsett transportmønster. På den andre sida innrettar ein sitt liv uavhengig av tid og rom, slik at “[d]en uafhængighed man opnår gennem bilen skaber [...] en tilsvarende afhængighed af bilen.” (Jensen,

1997, s. 95). “The objective clock-time of the modernist railway timetable is replaced by personalized, subjective temporalities, as people live their lives in and through their cars [...] (Urry, 2005, s. 29). Dette sitatet heng også saman med ein idé om at privatbilen har blitt ein slags utviding av heimen kor ein har eit privat rom, eit frirom. Dette kjem eg tilbake til i kapittel 5.

Saman med kravet om at transportmiddelet skal vera fleksibelt heng kravet om at transporten skal vera samanhengande, eller saumlaus. Dersom ein skal nytta fleire ulike kollektive transportmiddel og/eller i kombinasjon med sykkel, er det viktig for folk at transporten skjer tilsynelatande saumlaus, utan store ventetider i overgangen frå eit transportmiddel til eit anna, utan tekniske feil og så vidare (Jensen, 1997; Urry, 2005). I følgje Urry kan ikkje kollektivtransporten konkurrera med privatbilen på dette området. Kollektivtransporten har for mange ‘strukturelle hol’ som «[...] are sources of inconvenience, danger and uncertainty.» (2005, s. 29).

Me set altså krav til eller set pris på at transportmidla skal gi oss fridom, vera fleksible og gi god flyt. Så lenge trafikken ikkje står i ro, slik som det gjer rundt mange større byar, kan det sjå ut som det er privatbilen som i størst mogleg grad oppfyller desse krava. Med tilgang på bil kan me velja når me vil køyra, kor me vil køyra til og i stor grad kva rute me vil køyra, og me slepp å venta i busskur og vera bekymra om bussane er i rute slik at me når møtet vårt eller den andre bussen me skal bytta til. Likevel kan kollektivtransporten også tilby fridom; til dømes fridom til å ikkje konsentrera seg om trafikken rundt seg. I tillegg har det vore vanleg at distrikta utanfor dei større byane har hatt eit vesentleg mindre fleksibelt kollektivtilbod. På den måten blir skilnaden mellom privatbilen og kollektivtransporten opplevd som ekstra stor. Slik størsteparten av kollektivtransporten i Noreg er utforma i dag blir det vanskeleg for dei kollektive transportmidla å konkurrera med privatbilen på fleksibilitet. Linjetrafikken har faste stopp og avgangstider og kan ikkje gå innom kvar krik og krok eller gjera spontane omvegar. Dette er omsyn som må vera sentrale når ein planlegg for auka bruk av kollektivtrafikk.

4.3 Faktorar knytt til arealplanlegging

Eg har vald å skilja faktorar som påverkar folk sine transportmiddelval i to hovudgrupper, der den eine omhandlar samfunnsplanlegging og arealplanlegging i heilskap, og der den andre rettar seg meir direkte mot korleis ein legg opp kollektivtransportsystemet. Ovanfor, i utgreiinga av Næss, Mogridge og Sandberg (2001) sine funn, såg me at ei investering for å auka vegkapasiteten påverkar etterspurnadskurva for privatbilisme slik at dei generaliserte kostnadene ved å køyra bil veks seinare enn dersom ein ikkje aukar vegkapasiteten. Dersom politikarar og planleggjarar verkeleg ønsker å få til eit skifte i transportmiddelfordelinga bør derfor store vegprosjekt som siktar på å auka kapasiteten vurderast opp mot den induserte veksten i privatbilisme som følgjer med ei slik investering.

Dei nederlandske transportgeografane Narisra Limtanakool, Martin Dijst og Tim Schwanen (2006, s. 329) sett fram tre variablar som dei meiner påverkar folk sine transportmiddelval for reiser over middels og lange strekningar over 50 km. Sjølv om dette gjerne er godt over den vanlege reiselengda til mange på Haugalandet, kan det gi innsyn i kva som påverkar transportmiddelvala til dei som ikkje har særleg kort veg inn til byar og der det elles finst arbeidsplassar og andre funksjonar. Dei tre variablane er reisekostnadene ved dei ulike transportmidla, dei sosioøkonomiske karakterane til dei reisande og dei romlege

forholda både med tanke på transportinfrastruktur og arealbruk både ved reisemålet og avreisestaden. Reisekostnadene er her generaliserte kostnader, som nemnd innleiingsvis, og knytt seg til kollektivtransportssystemet. Sosioøkonomiske forhold blir nemnd til slutt i dette kapitlet. Arealbruk ved reisemålet og ved avreisestaden, derimot, har absolutt å gjera med arealplanlegging.

I det følgjande skal eg sjå på to andre faktorar som har å gjera med arealplanlegging, nemleg lokalisering av bustadar og sentrumstenester og tilgang til parkeringsmoglegheiter på arbeidsplassar.

4.3.1 Avstand frå bustad til sentrum

I artikkelen «Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context» greier Næss (2012) ut om korleis arealbruk, eller 'urban form', kan påverka transportåtferd i ein nordisk kontekst. Forfattaren samanliknar 30 ulike nordiske studie som alle omhandlar forholdet mellom urban form og transport og som er skrive mellom 1982 og 2010. Næss nyttar Christaller sin sentralstadsteori, som referert ovanfor, for å forklara reisevanar. Me menneske har ynskje og behov om å utøva visse aktivitetar, og må då reisa til fasilitetane som kan tilby dei. I følgje Næss har størrelsen på tettstaden noko å seia for effekten befolkningstettleik har for transportmiddelfordelinga. Utgangspunktet er at i tettbygde strøk, til dømes i ein by, vil det vera kortare avstand til ulike fasilitetar som til dømes heim, skule, arbeid, butikk og fritidsaktivitetar. Denne tettleiken gjer at det er meir aktuelt å sykla eller gå, samstundes som det høge kundepotensialet gir eit godt tilbod av kollektivtransport. Denne avstandsreduserande effekten ved høg befolkningstettleik er derimot sterkare i større busetnader enn i mindre. Årsaka til dette er at i busetnader som er mindre av areal vil det uansett vera relativt korte avstandar mellom dei ulike fasilitetane. Om det er høg eller låg befolkningstettleik spelar derfor ikkje ei like stor rolle her. I slike område er dei busette meir avhengige av omliggande større byar for tilgang på arbeid, butikkar og så vidare. Derfor påverkar avstanden til nærmaste by reisevanane deira meir enn befolkningstettleiken i eigen busetnad. Næss (ibid., s. 22) viser til at ettersom det er i sentrale område, og spesielt i bysentrumsområde, ein framleis finn dei aller fleste arbeidsplassane, kulturinstitusjonane og butikkane, kan ein rekna med at folk som er busette der reiser mindre enn folk som bur i mindre sentrale strøk.

Limtanakool, Dijst og Schwanen (2006, s. 329) viser til at høgare befolkningstettleik både i Europa og USA betyr høgare del syklande og gåande samt fleire som tek buss og mindre som køyrer privatbilen. Årsaka er at høgare befolkningstettleik betyr større kundepotensiale for kollektivtrafikken slik at tilbodet blir betre, i tillegg til at fasilitetar ligg tettare slik at reisene potensielt kan bli kortare. I gjennomgangen av dei 30 nordiske studia fann også Næss (2012) ein korrelasjon mellom befolkningstettleik i nærområdet og transportåtferd, men at denne korrelasjonen blei redusert kraftig eller forsvann heilt når ein introduserte lokaliseringa av bustaden i forhold til bysentrum som kontrollvariabel. På den andre sida viser han til eit studie av Stor-Oslo (Næss og Sandberg, 1996, referert i Næss, 2012) kor ein fann at delen kollektivbrukarar var høgare blant dei som hadde arbeidsstadar med høg tettleik i nærområdet enn dei som hadde arbeidsstadar med lågare tettleik. Avstanden til bysentrum påverka ikkje korrelasjonen her. Avstand frå bustad til nærmaste by spelar i følge dei nordiske studia ei rolle for kor mykje folk reiser. Dersom dei fleste er innebygde med eit rasjonale om å reisa lengre for å kunne velga mellom eit breitt tilbod av fasilitetar, jamfør Næss sine funn, vil ein reisa til nærmaste større by for å dekkja sine ønsker og behov. Men han fann også at bustaden sin avstand i forhold til andre sentrumsområde av lågare storleik

også kunne redusere reiseavstanden, spesielt i meir polysentrisk struktur. Dei som er busette i meir perifer område reiser i følge funna til Næss meir enn dei som er busette meir sentralt. I same studiet kom han også fram til at dess lenger vekke frå bykjerna ein bur, dess meir nyttar ein seg av motoriserte fartøy i reisene ein gjer. I eit studie frå København, som var eitt av dei 30 nordiske studia, fann Næss (2005) at dei som var busette i meir perifer strøk reiste meir ved hjelp av motoriserte fartøy enn dei som budde inne i byen. Dei aksepterte kortare avstandar for reise med sykkel enn ibuarane i byen og nytta oftare bilen til korte reiseavstandar.

4.3.2 Lokalisering av arbeidsplassar og parkeringsplassar

I tillegg til at avstand mellom bustad og bysentrum påverkar kor mykje ein reiser og kva transportmiddel ein nyttar kan lokalisering av arbeidsplassar påverka reisevanane til folk. Både Næss (2012) og Limtakanool, Dijst og Scwhanen (2006) fann i sine studium at fleire nytta seg av kollektivtransport, sykkel og gange til og frå jobb når arbeidsplassane var lokaliserte i bysentrum enn når dei var lokaliserte i meir perifer strøk. Dette galdt spesielt for kontorarbeidsplassar. Ein kunne tenka seg at desentralisert lokalisering av arbeidsplassar kunne redusere reiseavstandane til dei som bur i dei meir perifer områda. Dei nordiske studia viste at det ikkje var nokon slik tendens, og Næss (2012) peiker på at det kan vera på grunn av at dei ofte representerer meir høgt spesialiserte yrkje som ikkje kan rekruttera store delar av bebruarane i lokalområdet.

I tillegg kan parkeringsmoglegheitene ved bustad og arbeidsplass påverka folk sine transportmiddelval. I ein TØI-rapport frå 2015 som tok føre seg dei ti største norske byane fann forskarane at dess lettare det var å finna parkeringsplass ved arbeidsstaden deira, dess større sjanse var det for at dei køyrte bil til jobb. Ved å setja strengare maksimumskrav til talet på parkeringsplassar kan ein redusere slik bilbruk til arbeidsreiser. Dei fann også at ei auka avstand frå bustad til parkeringsplass heime påverkar konkurranseforholdet mellom privatbilen og kollektivtransport, då privatbilen mister 'dør-til-dør'-fordelen som den har dersom ein kan parkera rett utanfor døra. I meir spreiddbygde område kan ein tenkja seg at det vil oppfattast som veldig uakseptabelt å måtte parkera bilen sin vekke frå sitt eige hus, då det oftast ikkje er trøngt om areala. Parkeringsplass ved arbeidsplass kan likevel vera ein klar faktor som må med i val av transportmiddel.

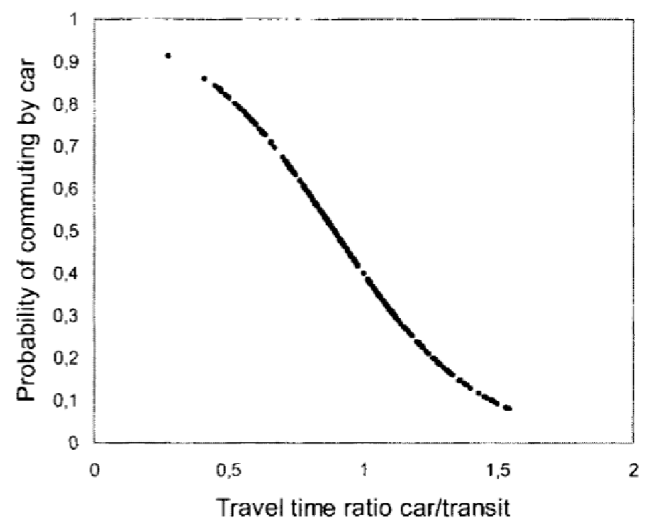
4.4 Faktorar knytt til kollektivtransport

4.4.1 Tid, reisetidsforhold og bruk av tid

Ein faktor som viste seg å vera viktig for dei 30 intervjuar i Jensen (1997) sitt studie når dei skulle velja transportmiddel var tid. På spørsmålet om kva som var fordelene med å kunna køyra bilen svarte ein av dei intervjuar dette: «Ja, altså fordelene, det er jo at man kan komme hurtigt frem og tilbake, og man kan komme frem og tilbake på de tidspunkter, som man måtte ønske sig.» (Jensen, 1997, s. 79). Ein av dei tre variablane til Limtakanool, Dijst og Scwhanen (2006) var reisekostnader, då i form av generelle reisekostnader. Reisetid blei nemnd som ein viktig del av dei generelle reisekostnadene og blir omtala som ein av fleire «[...] important and well-known determinants of mode choice.» (s. 335). Gjennom si undersøking i Nederland fann dei også at ettersom reisetidsforholdet mellom toget og privatbilen auka, dess meir attraktiv var privatbilen (s. 337).

I studiet til Næss, Mogdrigde og Sandberg (2001) blei det undersøkt effekten reisetid hadde for folk sine val av transportmiddel inn til sine arbeidsplassar gjennom to korridorar til Oslo. Til trass for at kostnadene knytt til kroner og øre er relativt høge rundt Oslo, både med tanke på pris på drivstoff og bompengar for privatbilen og relativt høge prisar for kollektivtransport, fann dei at reisetid utgjorde ein større del av dei generaliserte kostnadene enn ein teoretisk kunne venta seg. Reisetid blir måla i tida det tek å gjennomføra reisa frå dør til dør og ein samanliknar reisetida mellom dei ulike transportmidla gjennom eit tal på reisetidsforhold. Eit reisetidsforhold mellom bil og buss på 1,0 betyr at det tek like lang tid å transportera seg frå dør til dør med begge transportmidla. Eit reisetidsforhold mellom bil og buss på 1,2 betyr at det tek 20% lenger tid å transportera seg med bil enn med buss. Ei av undersøkingane tok føre seg menn med bilsertifikat og høg grad av bileigarskap (éin bil per vaksen i hushaldet) som meinte dei hadde gode parkeringsmoglegheiter på arbeidsplassen. Her viste det seg at når reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport var likt (når det tok like lang tid) var det 40% sannsynleg at dei tok bilen. Når reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport var 0,8 var det 59% sjanse for at dei tok bilen. Når reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport er 0,8 tek det 20% mindre tid å gjennomføra reisa med bil enn med buss. Det betyr at ei investering i vegkapasitet slik at ein reduserer reisetida med bil «[...] similar to public transport to a level of 20% below, a considerable number of travellers will shift from collective to individual transport.» (Næss, Mogdrigde og Sandberg, 2001, s. 152). Ulike transportmiddel gir ulike moglegheiter for kva aktivitetar som kan utøvast. Dette kjem eg nærmare inn på i kapittel 5, men hovudpoenget her er at sjølv om reisetidforholdet er ein viktig faktor, er det ikkje sikkert at ein reduksjon i reisetid i eitt av transportmidla fører til at folk går over frå eit transportmiddel til eit anna.

Reisetid kan såleis venta å vera ein sentral faktor når det kjem til val av transportmiddel. Utsagna og dei statistiske funna ovanfor kan tyda på at folk ønsker å redusera reisetida si om mogleg. Likevel vil mange hevda at sjølve tida me nyttar på reising ikkje nødvendigvis er dødtid som me vil ha minst mogleg av, men at reising kan vera ein stad for rekreasjon, arbeid og samvær med venner og familie (Jensen, 1997; Lyons & Urry, 2005; Sheller & Urry, 2006). John Urry og den britiske transportforskarer Glenn Lyons (2005) er kritiske til at tid ofte blir verdisett gjennom kostnadsnytte-analysar og argumenterer for at me må skilja mellom 'produktiv tid' og 'uproduktiv tid'. Produktiv



tid er reisetid som gir den reisande ein eller annan form for gevinst. Uproduktiv tid gir ikkje den reisande noko som helst gevinst, opplevast som sløsing med tid, og er reisetid ein ønsker å redusera. Til dømes vil det å keia seg på reisa oppfatast som sløsing av tid, medan å høyra musikk/radio, snakka med venner/familie/kolleagaer, planlegga resten av dagen, og studera omgivnadene vera aktivitetar som gjer at reisetida blir produktiv. Dei hevdar at «[t]he boundaries between travel time and activity time are increasingly blurred. Specifically, many people are using travel time itself to undertake activities.» (Lyons og Urry, 2005, s. 9). Utvikling av informasjons- og kommunikasjonsteknologi representerer etter deira mening ei stor endring i korleis ein kan nytta reisetid som aktivitetstid. Til dømes blir det vanlegare å ha tilgang på trådløst nett på bussar, tog og andre kollektivtransportmiddel.

4.4.2 Pris

Ein vanleg strategi for å redusera bilbruk, spesielt i byområde, er å introdusera avgifter (typisk bompengar) som gjer det dyrare for bilistane å køyra. Jensen (1997) spurde sine intervjuobjekt korleis dei ville reagera dersom prisen på drivstoff blei meir enn dobla (frå 6-7 DK til 15 DK, om lag frå 9-10 DK til 21 DK i dag). Ho fann at ei umiddelbar dobling mest sannsynleg vil ha effekt på transportåtferda, men at dei som har råd til det kjem til å køyra vidare som vanleg og at dei som endrar åtferda si vil etter ei stund tilpassa seg dei endra prisane ved å gjera økonomiske nedprioriteringar på andre område, slik at dei igjen kan køyra bilen slik dei vil. I tillegg kom det fram av intervjuet at mange meinte slike avgifter berre hadde skalkeskjul som miljøtiltak og at styresmaktene ikkje nytta pengane ein tente på å til dømes investera i meir miljøvennleg transport. Ut frå Jensen sine funn ser det ut som at avgifter på bilkøyring ikkje nødvendigvis i seg sjølve vil leia til redusert bilbruk til fordel for auka bruk av kollektivtransport. Korleis reagerer ein då på takstendringar i kollektive transportmiddel? Bård Norheim og Christoph Siedler i *Urbanet Analyse* har utarbeida ein rapport som blant anna tok føre seg kollektivtransport og prissensitivitet (*Urbanet Analyse*, 2012). Omgrepet 'prissensitivitet' eller 'priselastisitet' har å gjera med i kva grad forbrukarar (kollektivbrukarar i denne samanheng) reagerer på ei auke eller minke i takstar. Ei låg prissensitivitet betyr at ei prisendring ikkje påverkar forbrukaren i særleg grad, medan ei høg prissensitivitet betyr at prisendringa har stor påverknad. Kva takstnivå kollektivtransporten skal ligga på «[...] avhenger av hva som gir størst effekt på etterspørselen; lavere takster eller et bedre tilbud.» (ibid., s. 29). Dei átvarar mot ein strategi der ein held takstnivået nede gjennom å kutta ned på rutetilbod, på grunn av at gevinsten som teoretisk skulle følga lågare prisar blir motverka av dårlegare tilbod. Ein kunne gjerne tenka seg at dersom kollektivtilbodet var gratis ville delen bilkøyrarar minka i stor grad. Rapporten viser blant anna til eit studie av København og er tvilsame til at eit gratis kollektivtilbod vil føra til eit stort nok skifte frå privatbilisme til kollektivtransport. Årsaka er at det først og fremst er dei gåande og syklende som tek nytte av gratistilbodet, og ikkje bilkøyrarane. I tillegg ville eit auka kollektivtilbod kunna påverka transportåtferda i større grad enn eit gratis tilbod ville.

Den gjennomsnittlege priselastisiteten for etterspurnad etter kollektivtrafikk er i følge Balcombe (2004, *Urbanet Analyse*, 2012) -0,4 på kort sikt. Det betyr at ei auke i takstnivå på 10% gir ein reduksjon i mengde passasjerar på 4 %, og ei minke i takstnivå på 10% gir ei auke i mengde passasjerar på 4%. Likevel er det nokre variasjonar i slik priselastisitet. Prissensitiviteta er lågare i rushtid, på grunn av at dette stort sett er nødvendige eller obligatoriske reiser (som til dømes skule og arbeid) som ein ikkje kjem unna. I tillegg er det i rushtida det er mest kø på vegane og færrest ledige parkeringsplassar ved reisemålet. Dersom ein då skal leggja opp kollektivsystemet på ein måte som balanserer billettprisar og å ha økonomi til å oppretthalda eit godt rutetilbod, er det ikkje nødvendigvis i rushtida ein skal redusera takstane. I tillegg er det forskjell på prissensitivitet etter kva område ein er i. Dei britiske transportøkonomane Joyce Dargay og Mark Hanly (2002) fann at priselastisiteten for kollektivtakstar er høgare i det som blir kalla for 'Shire counties' - ikkje-metropolar - enn i område rundt metropolar. På grunn av at trafikken i rurale område ikkje skapar like mykje kø og kamp om parkeringsplassar som i urbane strøk, er bilen meir attraktiv der enn i byområde. Ei auke i takst gjer at folk busette i rurale område tek bilen, fordi ulemper som elles ville finnast i urbane område, som til dømes kø og mangel på parkeringsplassar, oftast ikkje er utfordringar i rurale område. I tillegg vil ei auke i kostnader ved å køyra bil ha mindre påverknad for

bilkøyring i rurale strøk enn i urbane strøk, nettopp på grunn av at kollektivtilbodet i rurale strøk uansett ikkje vil dekkja transportbehovet. På den andre sida viser rapporten til Urbanet Analyse (2012) at prissensitiviteten er høgare når kollektivtilbodet er godt. Det betyr at folk busette i mindre byområde og spesielt i rurale område, som oftast har dårlegare kollektivtilbod enn større byområde, ikkje nødvendigvis vil endra sin transportåtferd i særleg stor grad dersom kollektivtakstane reduserast. «Dersom kollektivtilbudet ikke oppleves som et 'reelt' alternativ til bil eller gang/sykkel, har takstreduksjon liten effekt.» (ibid. S. 35). I tillegg til at prissensitiviteten varierer ut frå geografisk område og kva tid på dagen det er, reagerer ulike samfunnsgrupper på ulike måtar når prisane endrar seg (ibid.). Barn og pensjonistar har til dømes lågare prissensitivitet enn ungdom, som har høgare prissensitivitet enn andre. Årsaka til dette er sannsynlegvis at ungdom er meir villige til å gå eller sykla dersom prisane blir for høge for dei. Barn og eldre har oftast ikkje denne moglegheita. Då Jensen (1997) undersøkte korleis folk ville reagere på ei vesentleg auke i drivstoffkostnader svarte fleire at dei meinte det ville vore urettferdig for dei som verkeleg trengte bilen. Ho kjem fram til at «[h]vis man samtidig vil undgå at forhøjelsen får social slagside, må man sikre et ordentligt alternativ til den del af befolkningen som ikke mere har råd til bilen som dagligt transportmiddel.» (ibid. s. 101). Som omtala tidlegare gir bilen ei kjensle av fridom, og ei auke i kostnader kan gjera at dei med dårlegare råd ikkje lenger kan køyra bil dit dei må og vil. Låginntektsgrupper er mindre prisfølsame enn høginntektsgrupper på grunn av at dei har færre moglegheiter til å velja andre transportmiddel (Urbanet Analyse, 2012). Tilgang på bil, derimot, aukar prissensitiviteten.

Dette tyder på at reisande reagerer på endringar i prisar på både kollektivtransport og kostnader for andre transportmiddel. Men det er forskjell på korleis til dømes ei reduksjon i takstar for kollektivtransport påverkar folk sine transportmiddelval ut frå kor dei er busette. Ei auke i kollektivtakst vil påverka åtferda til folk busette i rurale strøk i retning av at dei i større grad tek bilen, som følgje av at det ikkje er trafikutfordringar og plassproblem som gjer det vanskeleg å køyra bilen. Eit dårleg kollektivtilbod vil på den andre sida gjera at folk ikkje reagerer på ei minke i kollektivtakst, fordi tilbodet uansett ikkje opplevast som tilstrekkeleg for deira bruk. I tillegg kan ein også skilja mellom grad av prissensitivitet fordelt på ulike grupper i samfunnet. Rurale, spreiddbygde område, kor kollektivtilbodet oftast ikkje er spesielt bra dersom ein samanliknar det med større byregionar, vil derfor ha ei utfordring når det kjem til å fastsetja takstar for kollektivtransport. Ei auke i takstar til fordel for auka tilbod gjer det gjerne lett for folk å velja bilen (prissensitivitete er høg). Ei minke i takstar betyr gjerne ikkje så mykje fordi tilbodet ikkje oppfattast som tilstrekkeleg (prissensitiviteten er låg). I tillegg viser rapporten til Urbanet Analyse (2012) at det er god grunn til å tru at ein reagerer ulikt på prisreduksjon og prisauke. Dei viser til Dargay og Hanly (1999) si undersøking i England kor ei auke i takst førte til dobbelt så stor effekt som ei reduksjon i takst. Når prisane går opp tilpassar nordmenn seg situasjonen ved å til dømes kjøpa seg bil. Dersom prisane går ned igjen har dei reisande no tilgang på bil, og det vil bli verre å få dei over til kollektivtransport igjen. God kollektivtransport kan då bli ein måte å unngå denne 'fella' på, kor ein elles måtte ha kome til konklusjonen om å ikkje gjera nokre avgrensingar for folk sine kjørevanar, fordi det vil ramma dei dårlegast stilte verst.

4.4.3 Avgangsfrekvens og avgang til rett tid

Høg avgangsfrekvens kan gjerne verka som eit tiltak som har potensiale for å auka andelen reisande med kollektivtransport, fordi kollektivtransporten då blir meir fleksibel i forhold til at den reisande i mindre grad treng å planleggja reisa nøye. I følgje kollektivselskapet Ruter (2011), som set avgangsfrekvens som det første av sine ti prinsipp for linjenettet, er frekvens på tilbodet «[...] det mest avgjørende for om kundene velger å reise kollektivt eller ikke.» (s.6). I følgje dei bør minimumsfrekvens for ruter som går inn til by og knutepunkt vera éin gong i timen (såkalla timetrafikk), eventuelt ein gong kvar andre time i område med mindre trafikk. I følgje TØI (2007) har timetrafikk mange stader gitt ei uventa positiv effekt for delen kollektivreisande i både mindre byar, tettstader og for lengre strekningar i distrikta. For å unngå at brukaren må sjekka kva ruter som korresponderer bør matelinjer ha same frekvens som hovudlinjene dei tener. Koordinering av ruter og tilrettelegging for brukarvennlegheit blir greia ut om vidare nedanfor. Ruter (2011) skriv om ein 'nettverkseffekt' som kan gjera kollektivtransport konkurransedyktig med privatbilen. I eit slikt system opplevast kollektivtrafikken som saumlaus, fordi avgangsfrekvensane er så høge at brukarane ikkje treng å planleggja sine overgangar frå linje til linje og frå transportmiddel til transportmiddel. Til dømes kan undergrunnsbanen i London oppfattast slik. Dei reisande har sjeldan lange ventetider på stasjonane, og ein treng ikkje planleggja kva tid ein må reisa for å nå overgangar. For å få til ein slik nettverkseffekt må ein i følgje Ruter ha minst 6 avgangar i timen.

Men mange avgangar i timen er oftast berre aktuelt i byområde og vil vera økonomisk uansvarleg i meir spreiddbygde strøk, der ein kan risikera å køyra bussar utan kunder i lengre strekningar. Sjølv om frekvens er ein viktig faktor for om kollektivtransporttilbodet er konkurransedyktig, åttvarar TØI (2007) mot å berre sjå på hyppige avgangsfrekvensar som eit mål for kor godt tilbodet er. Ein må også sjå på «[...] hvilke reisemål en kan komme til, hvor lang tid det tar, og om dette lar seg innpasse i den reisendes tidsplaner og aktivitetsmønster.» (TØI, 2007, s. 24). Det kan tenkjast at det går an å setja opp linjetrafikk som tener arbeidsreiser også i distrikt, men på grunn av at transportbehova til den enkelte er ulike frå dag til dag (ein dag har ein ærend på veg heim frå jobb, ein annan dag har ein ikkje det) blir dette fort vanskelig i spreiddbygde strøk.

4.4.4 Komfort

Komfort kan spela ei rolle i den enkelte sitt transportmiddelval. Til dømes kan trengsel gjera det ubehageleg for folk å ferdast med eit bestemt transportmiddel (Urbanet Analyse, 2012). I ei undersøking gjort i Stockholm (Transek, 2006, referert i Urbanet Analyse, 2012) fann ein at dess fleire folk det var på toget eller t-banen, dess større belastning var det å stå. Med andre ord oppfatta folk det som ubehageleg å måtte stå i transportmiddelet når det var trengt om plassen. I tillegg oppfatta folk det som meir ubehageleg å måtte stå på lokaltog enn i T-bane, noko som kan ha å gjera med at medan T-banen er utforma med omsyn til at mange kjem til å stå, er ikkje lokaltog det i same grad. Forfattarane viser også til at trengsel kan opplevast som belastande også for dei som har fått seg sitjeplass, spesielt for dei som tek T-bane, men ikkje like mykje som for dei som må stå.

I ei undersøking frå Stockholm blei ei forseinking opplevd som tre til fem gonger meir belastande enn sjølve reisetida (Transek, 2006, Urbanet Analyse, 2012). Kor stor belastninga blei opplevd var avhengig av både transportmiddel og kor ein var då forseinkinga oppstod. Ved bussreiser var belastninga tyngst når

forseinkinga oppstod når den reisande befant seg på haldeplassen, og ved skinnegående transport opplevdest forseinkinga tyngst når den reisande var inne i transportmiddelet. Det første kan ha å gjera med at når ein ventar på bussen står ein oftast ute i eit skur, i motsetnad til dei fleste skinnegående stasjonane. Det andre kan ha å gjera med at ein kan kjenne seg innestengt skinnegående transportmiddel, som gjerne er lagt under bakkenivå.

4.4.5 Bytte mellom transportmiddel eller linjer

I følgje Urbanet Analyse (2012) blir bytting mellom transportmiddel og linjer sett på som ei belastning av mange. Eit bytte skjer anten mellom ulike transportmiddel (buss til tog) eller mellom ulike linjer innanfor same transportmiddel. Byttet ein må gjera blir oppfatta som 2,9 gonger så belastande som reisetida tek. Vidare hevdar dei at «[...] selv når det er et godt kollektivtilbud, er kollektivandelen langt lavere blant de som må bytte transportmiddel enn de som kan reise direkte med et dårligere tilbud.» (ibid, s. 62). Likevel opplevast eit bytte som mindre belastande i store byar kor kollektivtilbodet er godt enn i mellomstore byar. Ein viktig faktor som avgjer kor belastande eit bytte blir for den reisande er kor mykje erfaring personen har med å reisa. Dei som gjer det dagleg opplever det som mindre belastande enn til dømes dei spontane reisande. Dersom ein skal greia å dekkja store delar av eit geografisk område med eit kollektivtilbod som gir tilfredsstillande reisetider og avgangsfrekvensar, går det ikkje an å berre ha direktelinjer, til trass for at folk flest ser ut til å føretrekka det. Lokallinjer som fungerer som såkalla ‘matelinjer’ må til, og bytte blir ein nødvendighet. For å gjera kollektivtransporten attraktiv må kollektivtransport-systemet derfor tilrettelegga for mest muleg behagelege bytte. Urbanet Analyse (2012) viser til eit forsøk gjort i Stockholm der ein utforma haldeplassane der eit bytte mellom lokalbuss og flybuss skulle skje slik at passasjerane til kvarein tid hadde tak over hovudet. Dette gjorde at dei reisande såg byttet og eventuell ventetid som mindre negativt enn om haldeplassane ikkje var utforma slik. Andre tiltak som kan vera med på å gjera bytte mest muleg behageleg er å utforma haldeplassane slik at dei er tydelege og synlege og på ein måte som gjer at gangavstanden mellom transportmidlet ein er på og transportmidlet ein skal bytta til er kort (Ruter, 2011).

I tillegg bør ein også redusera ventetida mest mogleg. Ventetida kan reduserast anten gjennom å ha høg avgangsfrekvens på alle linjene, koordinera avgangstidene eller takta avgangstidene slik at ein får samtidig bytte mellom fleire ulike linjer (TØI, 2016). Høg avgangsfrekvens kan som nemnd gi ei nettverkseffekt som gjer at den reisande slepp å planleggja overgangar. Det kan vera aktuelt i område med stort kundepotensiale, men ikkje i meir spreiddbygde område. I område der avgangsfrekvensen ikkje kan vera så høg er det koordinering og takting av avgangar som gjeld. Koordinering inneber at kollektivtransportlinjene blir tilpassa til kvarandre og til andre regionale linjer (til dømes ekspressbussar) og at dei er baserte på folk sine faktiske reisevanar. Takting inneber at ein legg opp til at kryssande linjer blir samla i byttepunkt kor dei har avgang samstundes. På den måten kan dei reisande lett bytta til ei anna linje, og kollektivtransportsystemet får ein nettverkseffekt som elles ville oppstått med høge avgangsfrekvensar.

4.4.6 Brukarvennleg kollektivtransport

For at reisande i det heile teke skal vurderer kollektivtransport som eit alternativ til privatbilen må dei ha kunnskapar og tilgang på informasjon om korleis dei skal gjennomføra reisa. Dette inneber alt frå å bestilla billetter til å planlegga trasé og avgangstider til dei praktiske høva som til dømes korleis å gjera overgangar. Bytte mellom transportmiddel eller linjer blei omtala ovanfor. Fleire fokuserer på at denne informasjonen må vera lett tilgjengeleg og lett forståeleg. I følgje urbanisten Zhan Guo (2011) har reisande med kollektivtransport behov for meir informasjon for å planleggja reisa si enn reisande med privatbil gjer. Urbanet Analyse (2012) peiker også på behovet for eit enkelt og gjenkjenneleg kollektivtransportsystem er viktig når ein planlegg for å skifta transportmiddelfordelinga i retning av meir kollektivtransport og mindre bilbruk.

Korleis avgangsfrekvensar og rutetraséar er lagde opp spelar ei rolle for kor brukarvennleg kollektivtransporten er (Ruter, 2011). Når rutetidene er 'stive' er avgangane sett til same minutt-tal kvar time. Til dømes kjem bussen klokka ti over heil kvar time. Dette gir den fordel at brukaren ikkje treng å søkja opp i ruteplanleggarar og –tabellar for å finna sin avgang, og terskelen for å nytta tilbodet blir på den måten lågare. «Gjenkjennbare rutetider er viktig, spesielt der frekvensen er lav.» (Ruter, 2011, s. 12). På dei haldeplassane og dei tidspunkta på dagen frekvensen skal vera høgare er det ein fordel å leggja opp til det som blir kalla for 'stiv skalering'. Stiv skalering går ut på at ein brukar dei same minuttala som ved lågare frekvens, slik at avgangane går til same tid som ved lågare frekvens i tillegg til dei nye avgangane.

Gjenkjennbare rutetraséar er også med på å gjera kollektivtransporten meir brukarvennleg. Eit av Ruter sine 10 prinsipp for god planlegging av kollektivlinjer (2011) er det dei kallar for éinlinjekonseptet. I staden for å ha fleire linjer som tener same området men som nyttar ulike stoppestader, avgangstider og start- og endepunkt, betyr éinlinjekonseptet at ein berre har éi rute som har faste stoppestader, helst stive rutetider og same start- og endepunkt. Til trass for at det gir færre mulegheiter for direkteiser, blir det fleire avgangar i timen på den enkelte stoppestaden. I tillegg blir systemet lettare for brukaren å forstå, fordi det blir færre ruter og stoppestader å halda seg til.

Det hjelp ikkje at rutetidene og traséane er gjenkjennbare og lette å forstå dersom dei reisande ikkje får informasjonen dei treng på ein lett måte. I følgje TØI (2016) må det koma klart fram for brukarane at dei ikkje er avhengige av direktelinjer for å komma seg frå A til B. «Linjekart, symboler, informasjonselementer, design og farger på transportmidler, byttepunkter og holdeplasser bør gi det kollektive reisenettverket en samlet identitet [...]» (TØI, 2016, s. 43), slik at kollektivtransportsystemet blir lett å lesa for brukaren. Til dømes når ein reisande skal bytta frå ei linje til ei anna må det vera klart og tydeleg kor ho skal gå for å få til det byttet. Kva ruter som stoppar ved stoppestadene og haldeplassane må også vera tydeleg. Nye reiseappar kan gjera det lettare for dei reisande å finna den kortaste vegen frå A til B, men ein må ikkje gløyma at gode og enkle linjekart gir god oversikt til den reisande samt kan gi informasjon om kva andre vegar ein kan ta dersom ein av ein eller annan grunn bestemmer seg for å endre reisemål undervegs (ibid.). Guo (2011) peiker på at linjekart påverkar blant anna dei reisande sine transportmiddelval på grunn av det han kallar for «[...] the codification and cognition effects.» (2011, s. 7). Førstnemnde har å gjera med kva symbol som blir brukt i linjekarta og sistnemnde har å gjera med korleis kollektiv-

tivtransportsystemet blir ein del av eit kognitivt kart hjå den reisande. Til dømes vil eit rotete busslinjekart fort bli utkonkurrert av eit ryddig og intuitivt T-banekart og føra til at fleire heller tek T-banen der det er mogleg. I tillegg kan eit linjekart som ikkje viser tilstrekkeleg med vegar og haldeplassar gjera det vanskeleg for reisande som må køyra bil eitt stykke for så å ta buss vidare å danna seg eit tydeleg heilskapleg bilete av kva moglegheiter ho/han har. TØI-rapporten (2016) har også stor tru på kva gode linjekart kan gjera for brukarvennlegheita til kollektivtilbodet og hevdar at «[1]injekartene er egnet til å være kjernen i markedsføringen av kollektivnettet og – tilbudet som helhet. Å være kjent i linjenettets geografi styrker egen trygghet og frihet som kollektivreisende.» (TØI, 2016, s. 47). På den måten knyt dei det å kunne meistra kollektivtransporten til ein form for kontroll og fridom for den reisande. Fridommen og kontrollen som privatbilen gir, jamfør blant anna Jensen (1997) sine funn som er diskutert ovanfor, kan her bli motverka av ein fridom og kontroll som oppstår av at den reisande forstår seg på eit til tider kompleks kollektivtilbod. Kollektivtrafikkforeningen, som er ein nasjonal bransjesamskipnad for 17 offentlege aktørar som planlegg, kjøp og marknadsfører kollektivtrafikktenester på lokalt og regionalt nivå, har på si nettside fleire rettleiarar som siktar på å standardisera kollektivtransporten i Noreg. Til dømes kan ein finna rettleiar om bruk av omgrep og ein rettleiar om funksjonelle krav i bussar (Kollektivtrafikkforeningen, u.å).

Ein siste, men viktig, faktor som spelar inn på brukarvennlegheita kollektivtransporten tilbyr har å gjera med samarbeid mellom ulike kollektivtransportselskap og over administrative grenser. Forvaltninga i Noreg er i dag delt opp i tre nivå, som har ulike oppgåver når det kjem til kollektivtrafikk (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 8). Kommunen har ansvar for kollektivtrafikk på det kommunale vegnettet, og har også ansvar for areal- og parkeringspolitikk som jamfør diskusjonen ovanfor har mykje å seia for bruk av kollektivtrafikk. Fylkeskommunen har ansvaret for all anna lokal kollektivtrafikk, med unnatak frå trafikk på riksveg og jernbane som er under staten sitt ansvar. Fylkeskommunen har også som oppgåve å gi løyve til ekspressbussar og sikra skuletransport og tilrettelagt transport (TT). Likevel er det staten som har det overordna ansvaret og som er ansvarleg for å sikra at fylkeskommunane har dei finansielle midla som trengs for å løysa sine oppgåver. Ei slik organisering gjer at det blir vanskeleg for dei ulike forvaltningssnivåa å samordna sine tilbod slik at ein utad får eitt samla tilbod (ibid.). I tillegg kan reisande som nyttar seg av lokal kollektivtransport få utfordringar når dei skal reisa over fylkesgrenser. Dei ulike fylka har ulike kollektivselskap, noko som kan føra til at dei til dømes må bytta buss når dei kjem eit stykke over fylkesgrensa, prisane kan gjera eit hopp fordi ein i det andre fylket opererer med andre soner og takstar, og dei må forhalda seg til eit heilt nytt informasjonssystem for ruter og linjebytte. Slike administrative grenser blir på den måten unaturlege skilje for den reisande. «For å gjøre det enkelt å reise kollektivt, må det kollektive transporttilbudet fremstå som ett, enkelt system for de reisende, ikke som en form for labyrint med mange irrganger.» (TØI, 2007, s. 44).

4.5 Sosioøkonomiske faktorar

I tillegg til romlege forhold og reisekostnader var dei reisande sine sosioøkonomiske kjenneteikn den siste variabelen Limtanakool, Dijst og Scwhanen (2006) meinte kunne påverka folk sine transportmiddelval på reiser over 50 km. Dei venta at dei relevante faktorane ville vera alder, kjønn, type hushald, inntekt, utdanning og tilgang på bil ville visa seg som viktige faktorar som verka inn. Gjennom sine undersøkingar fann dei blant anna at ved reiser til og frå jobb og fritidsreiser var det meir sannsynleg at ein reiste

med tog dersom ein hadde høg utdanning eller låg inntekt. Det første har å gjera med at arbeidsplassane til høgt utdanna ofte er lokaliserte i sentrum der toget gir fordelar, medan det siste har å gjera med at det oftast er billigare. For reiser til og frå jobb fann dei blant anna at menn i større grad nytta seg av privatbilen enn kvinner og dei mellom 18 og 29 reiste stort sett med privatbil. Størrelsen og samansetjinga i hushaldet hadde ikkje noko innverknad på transportmiddelval. For forretningsreisande hadde tilgang på bil størst innverknad, og der hushaldet bestod av to vaksne kor éi var kvinne var det i størst grad kvinna som ikkje køyrte privatbil.

Konklusjonen deira er at «[...] socioeconomic factors in general and car availability in particular have a strong influence on choice mode for every trip purpose.» (ibid., s. 339). Tilgang på bil gjorde altså at sannsynet for at ein tok privatbilen i staden for toget, som var alternativet, auka uansett om det var snakk om pendling til og frå arbeid, forretningsreiser eller fritidsreiser. I kapittel 3 gjekk eg gjennom nokre sosioøkonomiske sider ved befolkninga på Haugalandet, kor det blant anna kom fram at svært mange har førarkort. Dei sosioøkonomiske faktorane står ikkje veldig sentralt i denne oppgåva, men dei vil likevel bli nemnde der dei er relevante for planlegging for auka bruk av kollektivtransport.

4.6 Oppsummering

Ut frå det som er diskutert ovanfor er det ingen enkel oppskrift på korleis ein kan planleggja for auka bruk av kollektivtransport og redusert privatbilisme i eit bestemt område. Mange faktorar skal takast omsyn til, og dei må vegast opp mot einannan og ikkje minst mot kva økonomiske middel som er tilgjengelege. I tillegg har dei reisande ulike forhold til reising og transportmiddel. Jensen (1997) identifiserer i sin rapport seks forskjellige typar trafikantar som har ulike syn på kollektivtrafikk og bilen og som har ulike omsyn dei vektlegg når dei skal gjera ei reise. Dette er eit tema eg kjem nærmare inn på i kapittel 5, men som viser at det ikkje er mogleg å finna éi felles løysing for alle individ i eit samfunn.

Å leggja til rette for eit godt og tilfredsstillande kollektivtrafikktilbod er likevel viktig for å få flest mogleg folk til å i det heile tatt vurdera kollektivtrafikk som eit aktuelt transportmiddel. Då er faktorane ovanfor, som reisetid, pris, komfort, forhold ved bytte i reisa, marknadsføring og presentasjon ut til brukarane sentrale punkt som må takast omsyn til. Reisetid og pris er heilt klart viktige faktorar for kor konkurransedyktig kollektivtrafikktilbodet er i forhold til privatbilen, men ei like viktig oppgåve er gjerne å kunna presentera eit saumlaust kollektivtilbod til dei reisande, kor nettverkseffektar oppstår og kor den reisande opplever ein fridom og meistring av å koma seg frå A til B.

Ein må heller ikkje gløyma at det har vist seg at lokalisering av bustader i forhold til bysentrum, tilgang på parkeringsplassar ved bustad og arbeidsplass, samt vegkapasitet har innverknad på transportmiddelordeling. For å få til eit skifte i transportmiddelfordeling kan ein derfor ikkje berre fokusera på planlegging av kollektivtrafikktilbodet, men fokus må også liggja på areal- og samfunnsplanlegging som heilskap.

KAPITTEL 5

Bilkultur og privatbilisme

I førre kapittel blei det argumentert for at det er ei reell konkurranseflate mellom kollektivtransport og privatbilisme. Lite kø, billig drivstoff og eit oppfatta dårleg kollektivtilbod er døme på faktorar som kan vera hinder for å få til eit skifte i transportmiddelfordelinga i retning av mindre privatbilisme og meir bruk av kollektivtransport. I dette kapittelet vil eg gå nærmare inn på privatbilen si rolle i det norske samfunnet med eit spesielt fokus på dei menneskelege kjenslene ved det å reisa.

5.1 Eit nytt mobilitetsparadigme?

I artikkelen “The new mobilities paradigm” (Sheller og Urry, 2006), som også blei omtala i førre kapittel, hevdar forfattarane at det har vakse fram eit nytt mobilitetsparadigme som etter deira meining kan gi ei ny og betre tilnærming til transportforskning. Denne nye retninga som Sheller og Urry skildrar fekk særleg gjennomslag innanfor fagområde som sosialantropologi og samfunnsgeografi. Den britiske geografen Tim Cresswell er ein av dei som har kome med kritikk mot korleis samfunnsvitskapen har behandla mobilitet. I boka *On the Move: Mobility in the Modern Western World* frå 2006 hevdar han at dersom ein set opp ei reise slik som dette: A ----> B, så blir pila i midten ignorert. Med andre ord blir sjølve reisa sett på som eit tomrom utan innhald. Cresswell meiner at mobilitet er noko som faktisk skjer, noko som representerer noko, og at det er forankra gjennom kroppen og blir derfor erfart av mennesket (2006, s. 3). Som Cresswell skriv er “Mobility [...] just as spatial – as geographical – and just as central to the human experience of the world, as place.” (Cresswell, 2006, s. 3). Det er derfor ikkje tilstrekkeleg å studera mobilitet berre ut frå fysiske forhold – til dømes ei trafikkstelling – ein må også prøva å fanga den kulturelle dimensjonen ved fenomenet. Det siste aspektet har i nokså stor grad vore fråverande frå tradisjonell transportforskning, som har vore mest interessert i kvantitative forhold som frekvensar, tal på bilar, vegdimensjonar osv. Sheller og Urry (2006) meiner at teoriutviklinga på feltet har vore for statisk. Dei hevdar at mobilitet har blitt sett på som noko nøytralt som gir individet moglegheit til å utøva eit økonomisk, sosialt og politisk liv. Dei kritiserer samfunnsvitskapen for å vera for prega av både sedentarisme og nomadisme i synet på mobilitet. Ein sedentarisk tilnærming ser stabilitet, meining og stad som det ‘normale’, medan det ‘unormale’ er avstand, endring og «placelessness». Forskingsobjektet blir sett til å vera ein avgrensa stad, eit geografisk lukka rom, kor sosiale prosessar skjer og som ein kan analysa. Forfattarane er kritiske til denne tilnærminga, fordi den ikkje ser korleis eit transportmiddel som bilen «[...] reconfigures urban life, with novel ways of dwelling, travelling, and socialising in, and through, an automobilised time-space.» (Sheller og Urry, 2006, s. 209). Nomadisme er det motsette av sedentisme, og fokuserer på korleis mobilitet går over geografiske grenser som følgje av ei stadig meir deterritorialisert og flytande verd, der nasjonale grenser ikkje lenger har like stor betyding og kor nasjonalstatar ikkje lenger utgjer grunnlaget for samfunnet. Dei ynskjer i staden å gi rom for eit nytt paradigme innanfor mobilitetsteori, som «[...] account[s] for not only the quickening of liquidity within some realms but also the concomitant patterns of concentration that create zones of connectivity, centrality, and empowerment in some cases, and of disconnection, social exclusion, and inaudibility in other cases.” (2006, s. 210).

Eit viktig aspekt ved det nye mobilitetsparadigmet er kjensgjerninga om at mobilitet ikkje kan skje utan immobil infrastruktur. Døme på dette er bensinstasjonar, vegar/jernbanar og flyplassar. På den måten er mobilitet ikkje naudsynsvis noko ein sjølv har kontroll over. Det er ei følge av ulike maktforhold mellom grupper og individ, og gjer at ulike menneske har ulik tilgang på mobilitet som ressurs. For å forstå mobilitet på globalt nivå må ein forstå det meir lokale nivået kor «[...] everyday transportation, material cultures, and spatial relations of mobility and immobility [...]» (Sheller og Urry, 2006, s. 212) spelar ei rolle. Etterspurnaden av transport kan ikkje reknast ut ved å til dømes sjå på inntekta til samfunnet sine individ, og ein kan ikkje dela reiser inn i enkle kategoriar (t.d. arbeid, fritid og handel). I staden må ein sjå på reising/mobilitet som noko som er naudsynt for utøving av det sosiale livet og som er organisert gjennom noder, kor det igjen blir produsert nye formar for sosialt liv. Ein viktig del ved det nye mobilitetsparadigmet, som også er viktig for denne oppgåva, er at ein ikkje ser på reising som ‘tapt’ eller ‘død’ tid. I staden erkjenner ein at aktivitetar som til dømes samtalar, arbeid og rekreasjon også skjer under reisa. Ut frå dette perspektivet kan reising vere like identitetsskapande og meningsfylt som det å vere i ro på éin stad, over tid.

Dette skiftet i mobilitetsteori søkjer å viska vekk det tidlegare skiljet mellom transportforskning og samfunnsforskning, «[...] putting social relations into travel and connecting different forms of transport with complex patterns of social experience conducted through communications at-a-distance.» (ibid, s. 208). I denne oppgåva blir det for omfattande å gå heilt inn i dei ulike teoriane som ligg bak dette såkalla paradigmeskiftet, men i det følgjande kjem eg inn på nokre sider ved det som er særleg relevant for den konteksten eg skildrar.

5.2 Mennesket i rørsle – affordance og emotion

Ein av dei seks teoretiske tilnærmingane Sheller og Urry meiner er sentrale i transportforskning er korleis menneskekroppen er ein «[...] affective vehicle through which we sense place and movement, and construct emotional geographies.» (Sheller og Urry, 2006, s. 2016). I følge Jensen, Sheller og Wind (2014) er det gjennom den kinestetiske sansen, rørslesansen, me oppfattar tid og rom og orienterer oss i eit «movement-space». Dette rørslerommet er ikkje berre eit resultat av mennesket sin orientering mot materielle objekt, men også orienteringa vår i eit komplekst sosialt nettverk. Gjennom den fysiske kroppen kjenner me stad og rørsle, og skapar emosjonelle geografiar, som er eit resultat av mennesket sine relasjonar til omgivnadene (Sheller & Urry, 2006). Dei ulike transportmidla gir ulike moglegheiter/ «affordances» og erfaringar, og på den måten er ikkje transportmiddelval berre eit val om å komma seg raskast mogleg frå A til B. Til dømes gav jernbanen på 1800-talet ein ny måte å transportera menneske, sjå omgivnadene på og sosialisera med andre på og bilen blir i dag, som eg skal gå meir inn på etter kvart, nytta som ei utviding av den private heimen.

Den franske filosofen Maurice Merleau-Ponty forstår persepsjon som noko som er avhengig av den kinestetiske medviten til mennesket (Dant, 2005). Det betyr at mennesket oppfattar verda rundt oss gjennom sanslege erfaringar som samspelear og gir oss eit slags ‘kroppslig minne’. Den visuelle sansen er sjølv-sagd heilt nødvendig for å kunna køyra ein bil, men andre sansar som lyd og kjensla av å vera i rørsle er med på å orientera oss. Til dømes veit me korleis det kjennes å køyra over ei ferist på grunn av tidlegare erfaringar med det, og me kjenner det på kroppen kva passasjar me kan greia å føra bilen gjennom utan å

først måla breidda på passasjen og breidda på bilen. Den britiske sosiologen Tim Dant (2005) argumenterer for at dette er eit spesielt fenomen i det moderne samfunnet og at dette forholdet mellom bilen og kroppen gjer at bilen ikkje berre er eit transportmiddel, men at «[...] the automobility that is realized in the driver-car serves as both an extension of the human body and an extension of technology and society into the human.» (Dant, 2005, s. 75).

“Affordance”, eller moglegheit som eg har oversett det til, er eit omgrep som går igjen i mykje av litteratur rundt bilkultur. Omgrepet blei utvikla og oppfunne av den amerikanske psykologen James J. Gibson seint på 1970-talet og viser til korleis eit objekt opnar for spesielle moglegheiter for ulike typar eller artar av subjekt (Gibson, 1986). «The affordances of the environment are what it offers the animal, what it provides or furnishes, either for good or ill.» (Gibson, 1986, s. 127). Dant (2005) forklarar dette bra; Ein godstol for ein katt gir moglegheiter for å nytta den som seng, medan eit menneske ikkje kan nytta stolen på same måte. Bilen gir mennesket moglegheit til å vera i mobilitet på ein uavhengig, spontan, lettvin og rask måte – i alle fall i prinsippet. I røynda vil fenomen som kø, fartsgrenser, vegarbeid og kostnader regulere den potensielle fridomen. Dant er oppteken av at det ikkje berre er bilen som gir moglegheiter her, men at også bilføraren gir moglegheiter. På den måten utgjer bilen og mennesket som køyrer bilen eit eige sosialt vesen – ein «driver-car» - som “[...] produces a range of social actions that are associated with the car: driving, transporting, parking, consuming, polluting, killing, communicating and so on.” (Dant, 2005, s. 62). Vidare set Dant bilen inn i ein aktør-nettverk-teori der både menneskelege og ikkje-menneskelege faktorar må bidra for at ‘førar-bil’-vesenet skal kunna vera i mobilitet. Til dømes er sjåfør, drivstoff-selskap- og stasjonar, bil og veg naudsynte. Mimi Sheller (2005) viser til korleis dei ulike moglegheitene/ affordances som oppstår i samspelet mellom mennesket, bilen og rommet dei bevege seg i skapar ulike kjensler sjå ulike menneske, anten det er glede, forventningar, frykt, kvalme og så vidare. I tillegg til at bilar gir ulike reaksjonar hjå folk, anten dei er køyrande, passasjerar eller mjuke trafikantar, genererer dei «[...] intensely emotional politics in which some people passionately mobilize to “stop the traffic” and “reclaim the streets”, while others vociferously defend their right to cheap petrol.” (Sheller, 2005, s. 221).

5.3 Mennesket er ikkje alltid rasjonelt

Ut frå dei teoretiske perspektiva eg har vist til ovanfor må altså bilen forståast som meir enn berre eit transportmiddel som tek oss frå A til B. Mennesket skapar emosjonelle geografiar gjennom samspelet mellom bil, kropp og omgivnadene, og dei ulike moglegheitene bilen og mennesket skapar genererer ulike kjensler hjå ulike personar. Dette tette forholdet mellom bil og mennesket kan gi utfordringar for ein transportpolitikk som søker å redusera privatbilismen og auka kollektivbruken. Dei kollektive alternativa samspelear med mennesket på ein heilt annan måte enn privatbilen, og gir derfor andre «affordances» og kjensler. Fordi «[...] the actions of the driver-car have become a feature of the flow of daily social life [...]» (Dant, 2005, s. 75) og bilen og dei emosjonelle geografiane som oppstår har blitt «[...] part of the self, the family, friendship and kin networks [...]» (Sheller, 2005, s. 233) vil det ikkje gå an å fjerna den frå trafikken heilt utan vidare.

I følge Sørensen (1991, referert i Jensen, 1997) er det ikkje nok å forklara privatbilismen si rolle i samfunnet ut frå rasjonalitet, der ein antek at individ gjer sine val gjennom nøytrale nytte-kostnad-analysar, og at desse vala kan påverkast gjennom eksterne strategiar. Med dette meinast det at menneske ikkje

tek reint rasjonelle val, og at forsøk på å redusera privatbilisme (som til dømes avgifter og tilrettelegging av kollektivtransport) ikkje nødvendigvis får den effekten som styresmaktene hadde ønska seg. Jensen meiner at ein må fokusera på “[...] de følelsesmessige og/eller sanselige sider af transportmiddelvalget og –adfærden eller de sider der er struktur- og/eller kulturbundne.» (1997, s. 8). Sørensen går så langt som å hevda at «[...] å analysere bil og bilisme er derfor å analysere det moderne samfunnet, og vice versa.» (1992, s. 31, referert i Jensen, 1997, s. 9). Med dette meiner han at bilteknologien har blitt utvikla i det same moderne samfunnet som den sjølv har forma.

Dersom desse teoretiske tankegangane stemmer, slik at dei reisande ikkje nødvendigvis tek reinspikka rasjonelle val når dei skal komma seg frå A til B, kan heller ikkje planlegging for auka bruk av kollektivtransport behandla dei reisande som om dei er rasjonelle aktørar. Det betyr til dømes at ein ikkje utan vidare kan venta at ein prisreduksjon på kollektivtransportbilletter saman med ei auke i avgangsfrekvensar automatisk vil føra til fleire kollektivreisande og færre privatbilistar. Dei kjenslemessige/emosjonelle og sanslege sidene ved det å reisa må inn i analysar og vurderingar om kva som bør gjerast for å kunne påverka folk sine reisevanar.

Moglegheitene, eller ‘affordances’ som dei ulike transportmidla gir dei reisande, blir på grunn av dei kjenslemessige sidene ved reising ikkje rett fram å finna ut av. I rapporten *Tilgang til kollektivtransport og bruk – Oppfatning kontra virkelighet* (2016b) blir dette temaet undersøkt med utgangspunkt i den nasjonale reisevaneundersøkinga 2013/2014. Sjølv om kollektivtilbodet ut frå prisar, frekvensar og reisetider er godt, betyr det ikkje at dei reisande utan vidare opplever at tilbodet er godt. Med andre ord kan det vera eit skilje mellom faktisk tilbod og opplevd tilbod. Rapporten (ibid.) tek utgangspunkt i reisande i Oslo kommune og på Nord-Jæren og ser blant anna på kor ofte det går avgangar frå haldeplassane i nærleiken av der dei bur og kor ofte dei reisande sjølve trur at det går avgangar. I begge område blir haldeplassar med timesfrekvens eller sjeldnare undervurdert av dei reisande. Dei som er busett nær haldeplassar med slike frekvensar har ei oppfatning om at tilbodet er dårlegare enn det faktisk er, i dette dømet at det er færre avgangar. Noko spesielt er at på Nord-Jæren blir også kollektivtilbodet undervurdert i område der det faktisk er 12 avgangar eller meir i timen. Til dømes budde 13,2% av RVU-respondentane nær ein haldeplass som hadde 12 eller fleire avgangar i timen (frå klokka 0700-0900), men berre 5,2% av dei var under den oppfatninga av at det var tilfellet. I tillegg var det heile 26% av respondentane som rett og slett ikkje kunne svara på kor ofte det var avgangar der dei budde i same tidsrommet. Det blir såleis eit gap mellom faktisk og opplevd kollektivtilbod, og «[...] selv om folk bor i et nabolag med godt kollektivtilbud vil de ikke ta i bruk kollektivtransport i større grad før de anerkjenner at tilbudet faktisk eksisterer.» (ibid, s. 38).

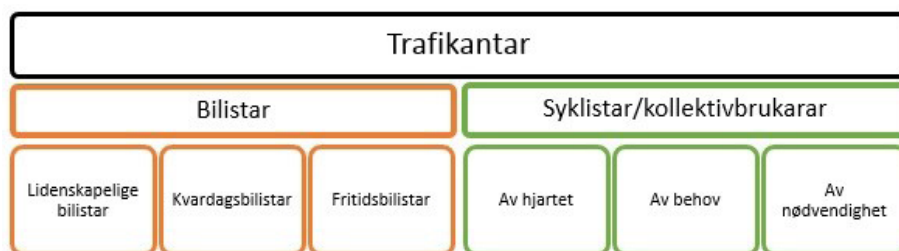
5.4 Seks ulike trafikanttypar

I rapporten *Benzin i blodet* (1997), som er ein del av eit større forskingsprosjekt som tek føre seg transportåtferden og –haldningane til den danske befolkninga, utforskar den danske sosiologen Mette Jensen privatbilismen si rolle i den danske samfunnet. Gjennom 20 kvalitative intervju med til saman 30 personar, kom Jensen (ibid.) fram til to hovudkategoriar trafikantar med tre underkategoriar kvar. Dei to hovudkategoriane var bilistar og syklistar/kollektivbrukarar og undergruppene kan ein sjå i figur 24 på neste side. Ho ser på samsvaret mellom transporthaldning og transportåtferd som ein indikator på å finna

ut i kva grad ein kan påverka folk sine transportmiddelval. Dette er viktig fordi «Hvis man skal forestille sig nogle ændringer i atfærdsmønsteret til fordel for en mere bæredygtig udvikling på transportområdet, må man sætte ind med forskellige foranstaltninger som tager udgangspunkt i forskellighederne i befolkningens transportadfærd og deres holdninger til transport.» (Jensen, 1997, s. 67). Ei satsing på auka kollektivtilbod bør derfor ta til omsyn dei ulike trafikantgruppene sine forhold til transport.

Den første undergruppa av bilistane er den lidenskapelige bilisten. Han eller ho er glad i bilen sin og i å køyra den og nyttar tida i bilen til å til dømes høyra på musikk, radio, og å organisera arbeidsoppgåver. Bilen

blir sett på som noko ein ikkje kan klara seg utan, og som eit symbol på fridom. I tillegg viste intervjuet at den lidenskapelige bilisten også meinte at sjølve bilen «[...] siger noget om personligheden og at bestemte (dyre og high-tec'ede) bilmærker avspejler succes.» (1997, s. 35). Når det kjem til effektane for miljøet meinte dei lidenskapelige bilistane at bilkøyring ikkje hadde så stor påverknad, og at eventuelle miljøavgifter ikkje tener målet sitt. Konklusjonen til Jensen var her at det er samsvar mellom haldningar og åtferd i denne gruppa trafikantar, og at ei auke i avgifter eller auke i diesel- og bensinpris derfor ikkje vil kunna påverka deira reisevanar. «Hvis miljøbelastningen fra persontransporten skal reduceres ved at folk kører mindre bil, må man derfor i første omgang vende sig mod andre bilistgrupper enn de lidenskabelige bilister.» (1997, s. 38).

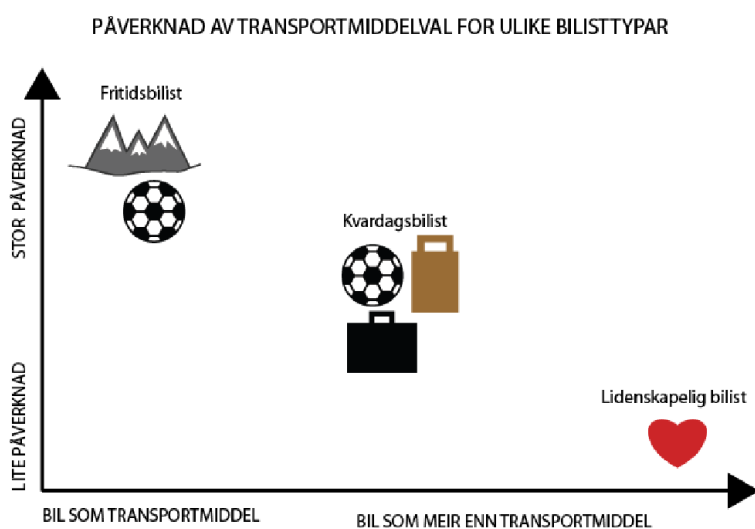


Figur 24 Ulike trafikantgrupper i Jensen (1997) sitt studie

Den andre gruppa er 'kvardsbilistane'. Denne gruppa er nokså lik dei lidenskapelige bilistane vurdert etter mengde køyring og i korleis dei ser på bilen som frigjerande, men dei er i motsetnad til den første gruppa opptekne over effektane bilkøyring har for miljøet. Det betyr ikkje at dei lar bilen stå og heller ikkje at dei ønsker dyrare bensin og diesel og høgare avgifter, men at dei er meir opne for alternative transportmiddel dersom forholda ligg til rette for det. For denne gruppa bilistar er det ikkje like stort samsvar mellom haldningar og åtferd, og Jensen meiner derfor at det vil vera lettare å påverka deira val i trafikken.

I motsetnad til dei to første gruppene bilistar ser den tredje gruppa, fritidsbilistane, på bilen utelukkande som eit transportmiddel som tek dei frå A til Å. Bilen og det å køyra bil har ikkje nokon spesiell kjenslemessig betyding for dei, men dei ser bilen som noko som gir dei frie moglegheiter på fritida og som er komfortabel. Dei er meir opptekne av ulempene privatbilisme (forureining og kostnader) fører med seg og er meir villige enn dei andre gruppene til å avskaffa bilen dersom kostnadane stig og bruk av kollektivtransport/sykling er mogleg. I følgje Jensen er dette den gruppa som er lettast å påverka til å køyra mindre bil/avskaffa bilen. Her vil eg leggja til at Jensen si undersøking er lagt til eit område der det er vanleg å ta tog til rekreasjonsområde og fritidsområde. Det er heilt klart ikkje situasjonen på Haugalandet, og det kan stillast spørsmål om eventuelle fritidsbilistar på Haugalandet i det heile teke har moglegheit til å ta kollektivtransport på sine fritidsreiser. Om ein likevel skulle greia å påverka fritidsbilistane til å slutta heilt med bilen har det i tillegg sannsynlegvis ikkje like stor totaleffekt som ein skulle ynskje, samanlikna med dei som nyttar bilen meir eller mindre kvar dag.

Dette var dei tre typane bilistar Jensen etablerte gjennom intervjuet sine. Ho identifiserte også tre hov-
 udtypar kollektivbrukarar/syklistar. Den første er syklistar/kollektivbrukarar av hjartet. Samsvaret mellom
 haldning og åtferd er stort her. Dei er svært opptekne av forureining privatbilismen fører med seg og
 meiner det er dyrt å eiga ein bil. Bevaring av miljøet og det å tilby eit godt kollektivtransportsystem er i
 følge dei ei viktig samfunnsoppgåve. Som dei lidenskapelige bilistane ser dei på reisetida som ein tid for
 rekreasjon og avslapping, men meiner samstundes at kollektivtransport gir større fridom til å gjera andre
 ting på reisa enn det bilen gir. Den andre gruppa, syklistar/kollektivbrukarar av behov, bur i byar og har
 ofte lokalisert sin arbeidsstad slik at dei har kort reisetid til arbeid, skule, fritidsaktivitetar, handel og så
 vidare. Dei fleste av dei føretrekk å sykla eller gå, på grunn av at kollektivtrafikk kan vera dyrt, upålitel-
 eg og trangt, men nokre (spesielt pensjonistane) nyttar i stor grad kollektivtilbodet. Slik dei oppfattar det
 i dag er det nokså stort samsvar mellom haldning og åtferd. Dei er klare over miljøproblema ved privat-
 bilismen, men dei yngre i gruppa vil ikkje nødvendigvis gjera noko med det sjølv, og vil mest sannsyn-
 leg skaffa seg bil dersom dei i framtida flyttar ut av byen og får råd til det. Den tredje og siste gruppa er
 syklistar/kollektivbrukarar av nød. Desse nyttar kollektivtransport og/eller sykklar først og fremst fordi dei
 ikkje har råd til bil eller ikkje kan ha bil. Mange av dei er nyleg etablerte og unge par, einslege med barn
 eller personar utan arbeid. Dersom økonomien deira skulle tilseia det kunne dei gjerne tenka seg å gå til
 innkjøp av bil. På den måten er det ikkje samsvar mellom haldning og åtferd. Dei kan godt sykla eller
 nytta seg av kollektivtilbodet, men likt som syklistane/kollektivbrukarane av behov hevdar Jensen at dei
 er «[...]’tvangskunder’ i det kollektive transportsystem[...]]» (ibid., s. 65). Det betyr at det kan vera van-
 skeleg å behalda denne gruppa som syklistar/kollektivbrukarar dersom dei får betre økonomi, men på den
 andre sida har dei heller ikkje gjort bilkøyring til ei vane slik som i kvardagsbilistane og fritidsbilistane
 sitt tilfelle.



Som ei oppsummering er det altså i følge Jensen ikkje alle trafikantgruppene ein
 gjennom økonomiske verkemiddel og betra kollektivtilbod kan påverka i retning av å
 la bilen stå og ta bruk av kollektivtransport eller sykkelen. Fritidsbilistane, som ser på
 bilen som eit transportmiddel, er lettast å påverka. Kvardagsbilistane kan påverkast,
 medan dei lidenskapelige bilistane truleg vil halda fram med å køyra privatbil,
 jamfør figur 25 til venstre.

Figur 25 Ulike trafikantgrupper og påverknad

På den andre sida må ein også ta omsyn til syklistane/kollektivbrukarane av behov og nød, som ved en-
 dring av reiseavstand og/eller ved betre økonomi mest sannsynleg vil ta bilen til nytte.

Forholdet mellom transporthaldning og –åtferd har i følge Jensen mykje å seia for korleis dei ulike trafi-
 kantgruppene vil forholde seg til overordna politiske forsøk på å redusera biltrafikken. Til trass for at både
 kvardagsbilistane, fritidsbilistane og syklistane/kollektivbrukarane av behov og nød såg utfordringane pri-
 vatbilen kan gi, ville dei ikkje nødvendigvis gjera noko med det sjølv, heilt utan vidare. Den britiske an-
 tropologen Daniel Miller (2001, referert i Sheller, 2005) forklarar dette som ein motsetnad mellom
 individet sin etiske vurdering av eigne handlingar og påverknaden dei har (t.d. global oppvarming og

lokal forureining) på den eine sida, og ønsket om å ta vare på meir pressande behov (t.d. ta vare på familien) på den andre sida. «Thus in many cases the same people can be both enthusiastic car-drivers, as well as being very active protesters against schemes for new roads [...]» (Sheller, 2005, s. 229). Dersom det stemmer at folk sine haldningar og åtferd ikkje alltid samsvarar, vil tiltak som å auka avgifter og å tilby billigare og betre kollektivtransport ikkje kunna påverka transportmiddelvalet til alle individ i befolkninga. Det betyr ikkje at det ikkje er noko poeng i å prøva å endra folk sine haldningar og åtferder, og eit godt kollektivtilbod er uansett ein føresetnad for at det skal kunne gå an.

5.5 Bilkultur, fellesskap, identitet og status

Gjennom sine intervju fann Jensen (1997) ein tendens til at folk frå alle dei ulike bilisttypane såg på bilen som ein hobby, kor ein var oppteken av reparering, merke, og til dømes gå på bilshow. Jensen viser til at bilen på den måten blir eit fellesskap for desse, som hovudsakleg bestod av menn. Ei slik interesse for bilen som også utgjer ein sosial arena kan 'motverka' eventuelle forsøk på å auka talet på kollektivbrukarar, og er derfor viktig å ta omsyn til. Eit døme frå norsk kontekst kan ein finna i kortdokumentaren *Bensin i blodet* laga av TV-fag-avdelinga ved Høgskolen i Lillehammer i 2014, kor ein får eit innblikk i samhaldet som oppstår rundt interessa for amerikanske bilar på Toten. I denne gruppa er det nokre damer og eldre menn med, men hovudsakleg består den av yngre menn, truleg i alderen 18 til om lang 30 år.

Den franske filosofen og sosiologen Henri Lefebvre tek i boka *Everyday Life in the Modern World* (1968/1971) utgangspunkt i marxistisk ideologi og forklarar bilkulturen som eit slags undersystem. «The motor-car», som han kallar bilen for, har i følgje Lefebvre fått ei slik rolle i samfunnet at den har skapt hierarki som seier noko om din status ut frå kva bil du har. «The car is a status symbol, it stands for comfort, power, authority and speed, it is consumed as a sign in addition to its practical use [...]» (Lefebvre, 1968/1971, s. 102). Briten og sosiologen David Inglis omtaler dette som at bilen sin status blir overført til sjåføren, og «[...]the person who drives a modest vehicle can be regarded with contempt by the driver of a more symbolically potent model.» (Inglis, 2005, s. 208). Den britiske sosiologen og geografen Tim Edensor peiker I tillegg på at eit bilmerkje i seg sjølve kan vera symbolsk knytt til ulike nasjonale identitetar, som eit resultat av korleis dei blir framstilte i media (Edensor, 2006). Til dømes er det i dag vanleg å knyta Mini Cooper opp mot britane (mogleg som eit følgje av filmen «The Italian Job» frå 1969 og oppfølgjaren frå 2003 kor blant anna Jason Statham og Mark Wahlberg i sistnemnde køyrer omsynsløst rundt i Venezia sine gater). Det var ikkje berre i utlandet det kom kritikk mot den stadig aukande massebilismen. I tidlegare nemnde *Trafikk-krigen* går Jan Carlsen og Hans-Magnus Ystgaard (1971) hardt ut mot dei negative sidene ved privatbilismen, som til dømes kø, forureining og trafikkulukker. Dei er særleg kritiske til korleis kollektivtransporten såg ut til å 'tapa' for privatbilen, og hevdar til og med at fråflyttinga frå distrikt til byområde førte til at rutetilbodet (altså kollektivtransporten) får dårlege levekår og dei hevdar til og med at «[n]år rutetilbudet blir dårlegere, fører det sjølsagt til mer utflytting.» (1970, s. 8). Om kollektivtilbodet var så viktig for folk at dei såg seg nøydde til å flytta når det blei redusert veit eg ikkje noko om – påstanden er heilt klart farga av det radikale kollektivismeperspektivet til Carlsen og Ystgaard - men i dag har dei aller fleste tilgang på privatbil, slik at ein truleg ikkje kan skulda utelukkande på kollektivtilbodet for at ein del distrikt slit med låg folkevekst eller nedgang i folketal. Likevel kan kollektivtilbodet i eit område påverka busetjingsvalet til dei som ikkje kan eller vil køyra bil.

Å eiga eller ha tilgang på ein bil kan altså gi ei kjensle av fellesskap, status, sosial inkludering og fridom. På den andre sida kan det å ikkje ha bil gi ei kjensle av «[...] social exclusion, and disempowerment in cultures of automobility.» (Sheller, 2006, s. 230). Uansett er det viktig å ikkje ignorera ein eventuell bilkultur som måtte finnast dersom ein ynskjer å endra folk sine transportmiddelval.

5.6 Transportbehov og vaner

Jensen definerer behovet for persontransport i eit samfunn som «[...] det aktuelle behov hvert medlem af en befolkning har for at komme fra sted til sted for at deltage i hverdagens aktiviteter.» (1997, s. 75). Forfattern viser til at det har vore to retningar innanfor transportpolitikken. Den eine inneber eit skifte mot grønnare og reinare køyring gjennom teknologiske nyvinningar og den andre inneber reduksjon i privatbilisme gjennom avgifter og restriksjonar. I følgje forfattern seier begge desse retningane at «[...] en høj grad av mobilitet er et gode og en nødvendighed i et moderne samfund.» (Jensen, 1997, s. 14).

I tillegg har samfunnet sitt transportbehov endra seg opp gjennom generasjonane. Jensen meiner derfor at det er verdt å setja spørsmålsteikn ved sjølve 'behovet' for denne høge mobiliteten dersom ein verkeleg skal kunna ta tak i utfordringane med privatbilisme og transport generelt. Behova kjem ut frå korleis samfunnet er (t.d. treng ein ikkje å køyra til kjøpesentra utanfor byen, men behovet blir skapt av lokaliseringa av dei), men ein har også eit eige val når det kjem til kva transportmiddel ein vel. «Samtidig med denne samfundsutvikling sker uden at den enkelte (husstand/familie) for alvor har nogen indflydelse på den, så vælger folk på den anden side selv f.eks. at bo og arbejde længere fra hinanden og er dermed med til at fremskynde utviklingen.» (s. 10). Ein vel arbeid og bustad ut frå kor ein vil arbeida og bu, fordi det går an å transportera seg til og frå dei stadene (med bil) uansett. I tillegg skal ein delta på eit vidt tilbod av fritidsaktivitetar, som gjerne ikkje er tilgjengelege med anna enn privatbilen. Etter at bilen blei meir og meir vanleg i samfunnet og avstandar på den måten blei kortare, har ein sett ei rekonstruering av tid og stad (Urry, 2005). I tillegg til at reiser tek kortare tid, gir privatbilen ein heilt annan moglegheit enn det kollektivtransporten gir. På grunn av at privatbilen er så fleksibel og kan ta oss så å seie kor me vil når me vil, opnar den også for «[...] new socialities, of commuting, family life, community, leisure, the pleasures of movement and so on.» (Urry, 2005, s. 28). Urry peiker på at dette gjer at bilen har auka etterspurnaden av ei rekke med reiseoppgåver som kollektivtransporten ikkje kunne tilby og at dette har blitt ein tilsynelatande irreversibel etterspurnad som gjer at privatbilismen ikkje er så lett å redusera. I følgje Jensen blir det oppfatta som «[...] en ubehagelig begrænsning hvis man ikke kan deltage i et ønsket tilbud – uanset afstanden.» (1997, s. 10). Privatbilen blir då eit nødvendig gode ein treng for å løysa dette 'logistikkproblemet'. Forfattern hevdar at privatbilismen på denne måten har utvikla seg til å vera eit kulturfenomen, fordi ein blir sosialisert til å bruka bilen.

Privatbilismen har hamna i ein slags avhengigheit som har resultert i ein 'lock-in'-situasjon (Urry, 2005). Det vil seia at ynskja/behova som blei delvis skapte og oppfylte av privatbilen har produsert eit større behov for å kunna vera fleksibel og mobil, noko som har gjort privatbilismen til den einaste moglege retninga og gå, og som me har store vanskar for å gå vekk frå. Til trass for at det skjer store økonomiske, sosiale og teknologiske endringar rundt bilen står bilismen så sterkt som ein sosial struktur at «The car-system seems to sail on regardless[...]» og er «[...] increasingly able to 'drive' out competitors, such as feet, bikes, buses and trains [...]» (Urry, 2005, s. 32). Urry føreslår at me må bryta med denne lineære utviklinga i bilsystemet for å føra systemet inn i ein ny sti. Sjølv om Urry har trua på at det kan gå an å endre ut-

viklinga slik at me får eit 'post-car'-samfunn, trur han ikkje at kollektivtransporten kan få ei så stor rolle som den hadde før privatbilen kom inn i biletet. Dette er på grunn av behova for fleksibilitet og høg mobilitet privatbilen har skapt for individet. I sitt studie fann Jensen (1997) at persontransporten også var svært prega av vanar, anten det gjaldt privatbilisme, sykling eller kollektivbruk. Nokre av dei intervjua meinte det måtte vera verre å venna seg av bilkøyring når ein først hadde prøvd det enn andre vegen, spesielt om ein hadde eigd bil i lengre tider. «At anskaffe bil ses som et fremskridt og at afskaffe den som et tilbakeskridt.» (ibid., s. 78). Likevel gav fleire uttrykk for at det ikkje ville vore heilt umogleg å ta bruk av kollektivtransport dersom dei måtte og dei fekk testa det ut nokre gonger først. «Der skal således formenlig både nogle ændrede vilkår og en hel del god vilje til at ændre indgroede transportvaner – i hvert fald hvis ændringen går ud på at afskaffe bilen.» (ibid., s. 78).

5.7 Bilen som privat sfære og sosial arena

I tillegg til at bilen kan representera ein slags undersystem som Lefebvre (1968/1971) peiker på viser Jensen (1997) til at bilen også kan representera ei slags privat sfære for den enkelte eller for grupper av mennesker. For nokre vil til dømes det å kunna setta seg i sin eigen bil heilt åleine vera eit slags frirom frå kvardagslivet sitt 'mas og kjas', kor ein kan velja akkurat kva musikk eller radiokanalar ein vil høyra på, kor ein kan tenkja gjennom dagen som kjem eller dagen som har gått, kor ein kan dagdrøyma, og så vidare. På den andre sida kan bilen også fungera som ein sosial arena der til dømes fleire familiemedlemmer samlast, og kor ein kanskje har opparbeida faste seter og får moglegheit til å snakka saman. Når ein sit saman i ein bil er det fort gjort at det kan bli pinleg å ikkje føra ein samtale, og det er nok ikkje i særleg mange familiar at ein samlast heime på den måten som turar i privatbilen samlar dei. Jensen hevdar at bilen på den måten blir ei slags utviding av heimen, men at den likevel er annleis enn heimen, der «Man sidder i familiens eget rum – bilen – man kan få talt sammen, man snakker, hører musik, skændes, drømmer og alt muligt andet, ligesom og alligevel anderledes end man gør derhjemme.» (ibid, s. 88). Bilen treng ikkje berre vera ein sosial arena for familiar. Venner reiser gjerne på såkalla 'road trips' saman (til dømes til Sverige for å kjøpa billig Capri Sonne) eller på kino og ein tur på den lokale kebabsjappa etterpå. Då er det klart at tida i bilen fort blir sosial. Kollegaer som køyrer saman til og frå jobb, eller på arbeidsreiser, blir gitt ei moglegheit til å bli betre kjent med kvarandre i ein kontekst som er litt utanfor det normale arbeidsrommet.

På same tid som privatbilen kan tilby eit privat rom der den reisande (til ein viss grad) kan ekskludera seg av resten av samfunnet på, kan den også vera ein arena der mange forskjellige sosiale relasjonar knytast og oppretthaldast. Dette står i kontrast til kollektivtransporten som i høgste grad er i ei offentleg sfære. Det er klart at kollektivtransporten også kan tilby eit slags frirom for den reisande som reiser åleine, men faren for at folk set seg for nærme eller forstyrar, eller at ein treff på kjentfolk som ein ser seg nøydd til å snakka med, vil alltid vera der. Og for familiemedlemmer, venner eller kollegaer som reiser saman på kollektivtransporten vil nærværet av andre reisande ein ikkje kjenner eller ikkje kjenner godt nok for mange kunna påverka kva ein snakkar om og korleis ein oppfører seg med sine venner.

5.8 Det moderne samfunnet: fleksibilitet og hurtigheit

Eit fellestrekk ved bilistane i Jensen (1997) si undersøking er at alle meinte bilen gav dei ein fridom i kvardagen slik at dei kunne gjera det dei ville, og at «[...] privatbilen i forhold til bus, kollektive transportmidler og/eller sykkel giver nogle muligheder, som ganske enkelt ikke kan erstattes af noget andet transportmiddel.» (s. 68). Ein av dei intervjuua meinte at uansett kor godt kollektivtilbodet er, kan det ikkje måla seg med den private bilen som tek deg frå dør til dør uansett kor du skal, blant anna fordi «[...] man kan ikke lave et busstoppested ved hvert hus.» (s. 69).

Mobilitet, og særleg hurtige variantar av fenomenet, blei av dei fleste sett på som noko moderne og på same måte som med korleis statusen til bilmerke reflekterer statusen til sjåføren, speglar privatbilen ein modernitet i individet. Dette med hurtigheit og modernitet har blitt søkt forklart i mykje litteratur (Kern, 2003; Tomlinson, 2007; Virilio, 2006), blant anna med vekt på den paradoksale kulturelle posisjonen hurtigheit har. Til trass for at hurtigheit kan vera farleg, spesielt når ein køyrer bil eller andre transportmidler, omfamnar me menneske dei hurtigaste løysingane uansett kor skeptiske me i starten er til dømes til teknologien. Privatbilen blir på den måten eit vedvarande symbol for denne fartsideologien som finst i alle delar ved samfunnet, sjølv om vi står fast i aldri så mange køar og trafikkorkar. Me ser på fart som normaltilstanden og kø som avvik, trass i at det motsette er langt meir reelt. Ein av dei intervjuua sette privatbilen og kollektivtransporten i tydeleg motsetnad: «Jeg betrakter bilen som værende i hvert fald til en vis grad utviklet til det moderne samfund. I modsætning til den kollektive trafik.» (Jensen, 1997, s. 70). Det å kunna bestemma sjølv over sin eigen mobilitet såg ut til å vega tungt for trafikantane. Jensen kom fram til at det var på grunn av denne eigenautoriteten at sykkelen blei nemnd oftare som eit aktuelt alternativ til privatbilen enn kva kollektivtransporten blei, «[...] netop fordi den er et individuelt transportmiddel.» (1997, s. 71).

5.9 Oppsummering

Dei teoretiske perspektiva ovanfor tyder på at det langt i frå ukomplisert når ein skal planlegga for å endra folk sine transportmiddelval. Til dømes må det takast omsyn til at sjølve reisa mellom A og B har ein eller annan form for meining for den reisande, ulike transportmiddel kan vekka ulike kjensler sjå ulike personar, og det kan eksistera ein form for bilkultur i samfunnet som gjer at privatbilen ikkje nødvendigvis berre er noko ein kan slutta å bruka utan at det påverkar livet vårt elles. I tillegg er det ikkje alltid folk sine haldningar samsvarar med åtferda deira. Desse faktorane, som i stor grad er av kjenslemessig og sosial karakter, er viktige å ta omsyn til, i tillegg til å sikra at kollektivtilbodet i realiteten er tilstrekkjeleg med tanke på til dømes frekvensar og prisar. Dette er viktig på generelt grunnlag, men også meir spesielt, som eg kjem tilbake til i den delen av kapittel 6 som rommar analyser av stoppestader langs nokre av kollektivrutene på Haugalandet.

DEL 3

“[...] Skal folket ha nytte av en kollektiv transport, må det også være folket som former de omgivelsene transporten skal virke i.”

- Jensen og Ystgaard i boka *Trafikk-krigen*
frå 1971 (s.14)

KAPITTEL 6

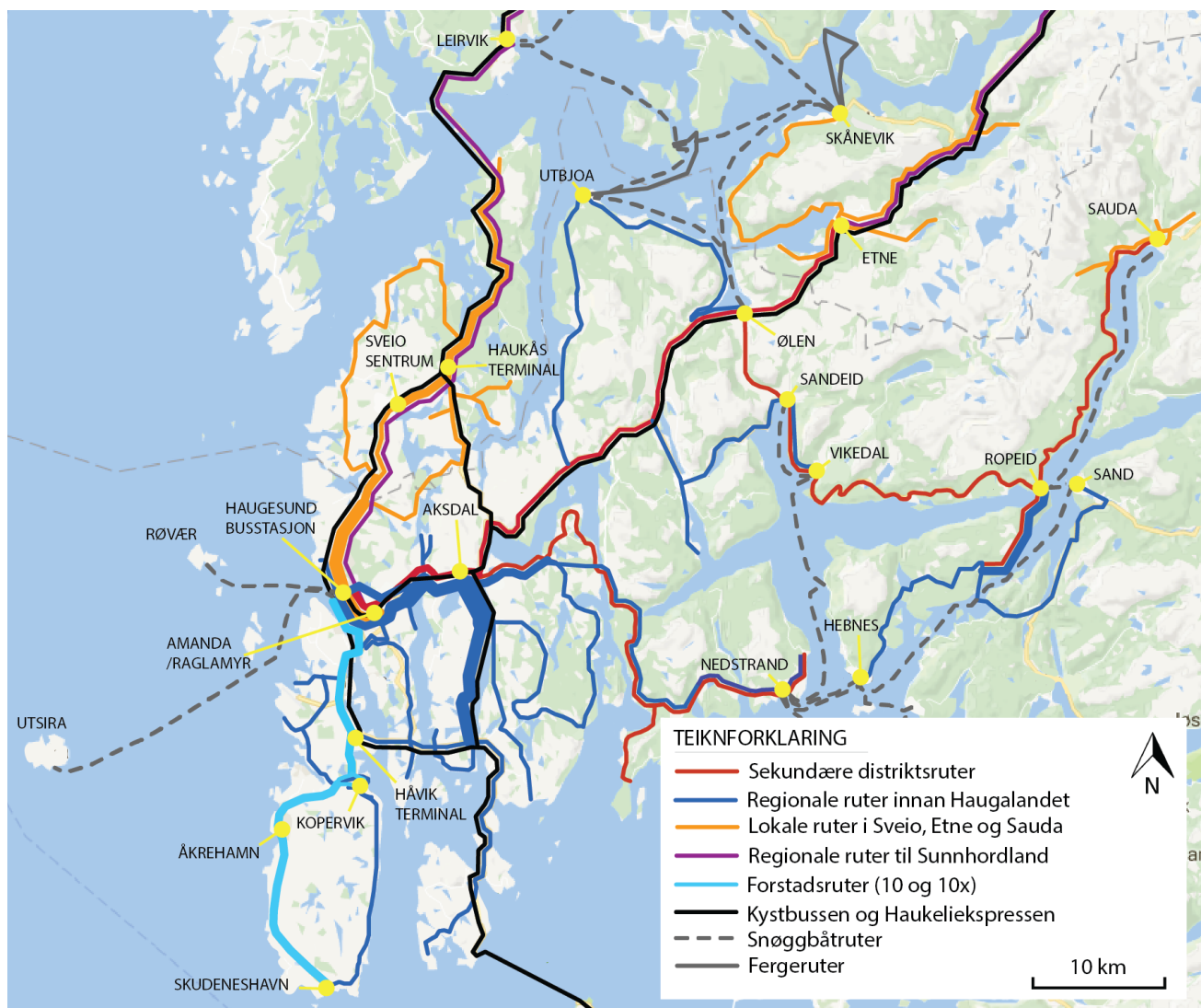
Kollektivtransportsystemet på Haugalandet

I dette kapitlet skal eg sjå nærmare på kollektivtilbodet på Haugalandet ved å skildra kva kollektivsystem som finst på Haugalandet, kva geografiske område som blir dekkja av linjene, korleis linjene er strukturerte og så vidare. Føremålet er å få ei oversikt over måten kollektivsystemet er organisert på, og å avdekkja systemet sine positive trekk og eventuelle mogelege betringspunkt. Fordi målet er at kollektivtilbodet skal vera attraktivt for den reisande er det er den reisande sitt perspektiv som står i hovudfokus i analysen og tilhøyrande diskusjon. Ettersom denne oppgåva konsentrerer seg om kollektivtransport i distrikta og i ein meir regional kontekst har eg vald å utelukka tilbodet i Haugesund, som er den absolutt største byen på Haugalandet, frå gjennomgangane. Det betyr ikkje at analysen ikkje tek omsyn til reisande som skal til og frå Haugesund, som er viktig for mange både i arbeids-, fritids- og handelssamanheng. Dette kapitlet er først og fremst gir først og fremst eit deskriptivt innblikk i korleis kollektivtransporten er lagt opp på Haugalandet. I neste kapittel blir funna diskutert vidare opp mot teorien.

6.1 Linjer og traséar

Rogaland og Hordaland fylkeskommunar (Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune, 2014) deler dei ulike bussrutene på Haugalandet inn i fem grupper: byruter i Haugesund, by/forstadsruter som knyt dei større, bynære bustadområda i Tysvær og Karmøy saman med Haugesund, sekundære distriktsruter som er lokalruter som knyt mindre tettstader og spreiddbygde område saman med større tettstader og hovudlinjer, regionale ruter som stort sett er lengre strekkingar på hovudveggar og som knyt saman Haugalandet og Sunnhordland, og lokalruter i Sauda, Sveio og Etne.

Kartet på neste side viser dei sekundære distriktsrutene, dei regionale rutene innan Haugalandet, lokale ruter i Sveio, Etne og Sauda, regionale ruter som bind saman Sunnhordland og Haugalandet samt to av dei såkalla forstadsrutene (10 og 10x). Byrutene og resten av forstadsrutene går så tett opp mot Haugesund sentrum at det ikkje blir praktisk å visa dei her. Tjukkelsen på strekane presenterer kor mange ruter som går parallelt. Dersom ein hadde lagt på byrutene og forstadsrutene ville nokre av desse linene blitt tjukkare. Fordi fleire av distriktsrutene og dei regionale rutene har varierende rutetraséar alt etter kva tidspunkt på dagen det er, kva dag det er og kva årstid det er, presenterer kartet ovanfor ikkje heilt nøyaktig dei faktiske rutene, men om lag kva som utgjer hovudtraséen. Nokre av rutene består stort sett av skuleruter, det vil seia at dei ikkje går på dagar då det er skulefri. Ekspressbussane Kystbussen og Haukeliekspressen, som høvesvis går nord/sør frå Bergen til Stavanger og aust-vest frå Oslo til Haugesund, er representerte med svarte strekar i kartet. Kystbussen har ulike traséar på ulike avgangar. Nokre gonger køyrer den sørover innom Haugesund for så å ta vegen om Håvik terminal på Karmøy før den tek Karmøytunnelen austover mot Bokn, andre gonger køyrer den rett aust frå Haugesund til Aksdal, og andre gonger køyrer den ikkje innom Haugesund i det heile teke. I tillegg er snøggåtrutene og ferjerutene vist med høvesvis stipla grå linje og heiltrekt grå linje. Her gjeld det same som med mange av bussrutene, dei går i ulike ruter etter kva dag det er, kva tidspunkt på dagen det er og så vidare.



Figur 26 Dei ulike kollektivlinjene på Haugalandet

6.2 Fire ulike aktørar i same region

Kollektivtransporttilbodet på Haugalandet blir ikkje handtert av ein og same aktør. Fordi regionen ligg i to fylke (Rogaland og Hordaland) må reisande halda seg til to aktørar, nemleg Kolumbus i Rogalandsdelen av Haugalandet, og Skyss i Hordalandsdelen. I tillegg har NOR-WAY Bussekspress AS to ekspressruter som går til og gjennom regionen. Kystbussen køyrer strekninga Stavanger-Bergen og har fleire ulike ruter gjennom Haugalandet. Haukeliekspressen med hovudstrekninga Haugesund-Oslo går i ei vest-austakse gjennom regionen.

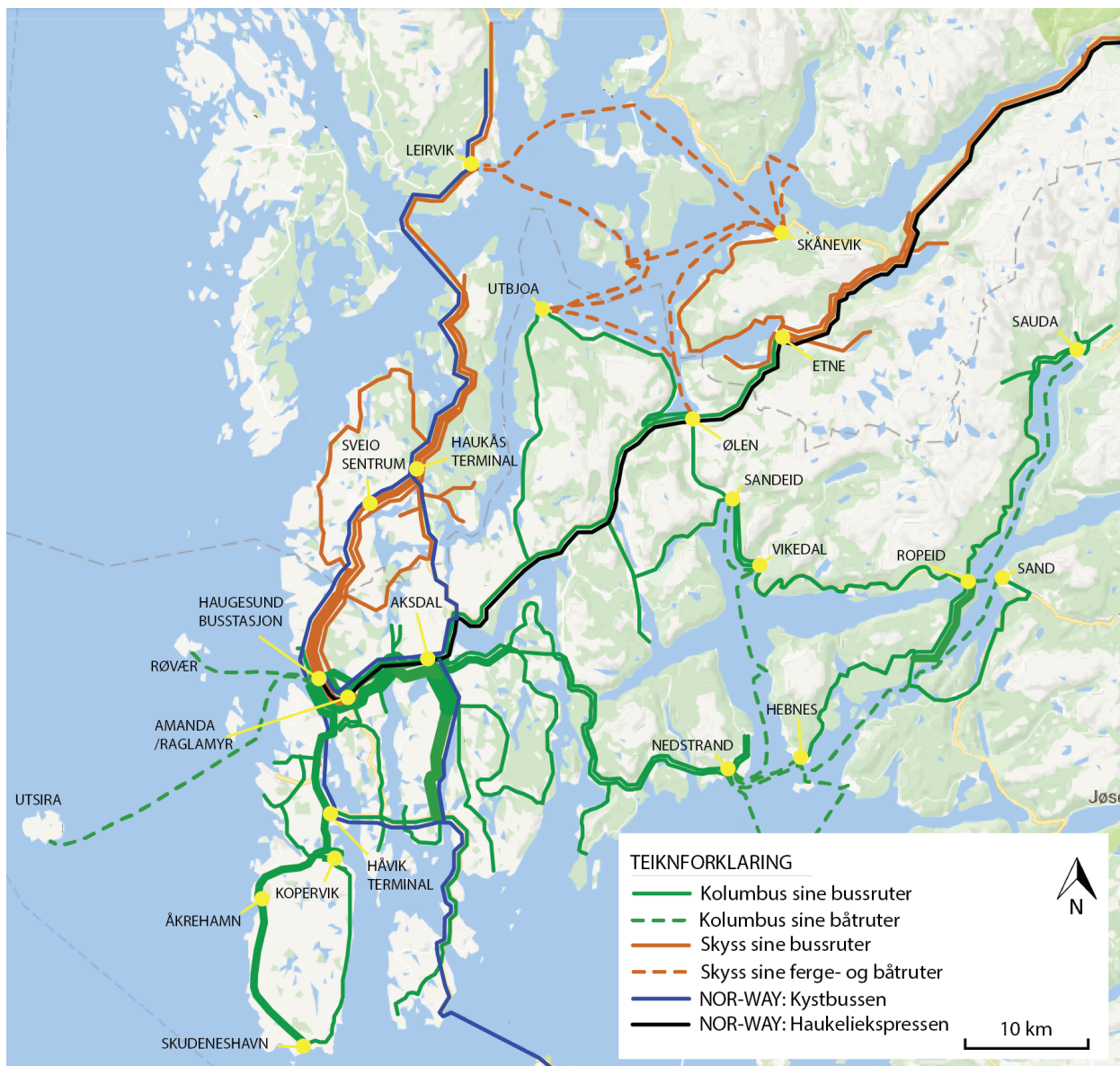
Kolumbus, eller Rogaland kollektivtrafikk, blei oppretta som eit fylkeskommunalt føretak av Rogaland Fylkesting i 2001 (Wikipedia, 16.09.16). Frå 2003 og utover blei bussrutene for første gong sett på anbod. Gaia Trafikk AS og HSD Buss AS vann anbodet om køyring av buss på Haugalandet, og slo seg saman i 2006 til Tide ASA (Tide, u.å). Før denne anbodsordninga starta var det tre aktørar som køyrte rutene på Haugalandet, nemleg Nettbuss Vest, HSD Buss og Suldal Billag (Wikipedia, 24.10.16). Rogaland fylkesting vedtok 21 oktober 2014 at Kolumbus frå nyåret 2015 skulle vera organisert som aksjeselskap, under namnet Kolumbus AS (Rogaland fylkeskommune, 21.10.14). Det største skiljet mellom fylkeskommunale føretak og aksjeselskap er at i førstnemnde ikkje er eit eige rettssubjekt men er ein del av fylkeskommunen (Kommuneloven, 1992, §61), medan sistnemnde er eit eige rettssubjekt der eigarane

av aksjane ikkje har noko personleg ansvar for selskapet sine plikter utover innskote kapital (Aksjeloven, 1997). Om dei to ulike styringsformene seier Rogaland fylkeskommune (30.11.16) at aksjeselskap er eigna der ein ynskjer å vera fleksible på kven som er eigarar av selskapet, medan fylkeskommunale føretak nyttast «[...] som regel når både forretningsmessige og samfunnsmessige hensyn skal ivaretas.» (overskrift 1, paragraf 3). I dag er Rogaland fylkeskommune einaste eigar av Kolumbus AS, og er den politiske oppdragsgivaren til selskapet (Kolumbus, 02.02.17). Fylkeskommunen gir bestillingar gjennom leveranseavtalar, og det er fylkestinget som avgjer kor mykje pengar ein skal bruka på kollektivtransport i året. Kolumbus AS har dermed som oppgåve å drifta kollektivtilbodet i heile Rogaland, og har ansvar for ruteplanlegging, produktutvikling, skuleskyss, marknadsføring og sal, kjøp av transporttenester, universell utforming i kollektivtrafikktilbodet samt ruteopplysning for samarbeidspartnarar, nokre ekspressbussar og NSB Jæren (Kolumbus, 19.09.16). Kolumbus kan i tillegg gjera mindre justeringar i rutetider og frekvens innanfor ei ramme på 4% av det totale rutetilbodet, men fordi selskapet ikkje har eigne midlar sjølv fører ei auke i tilbodet på eitt område til eit redusert tilbod på eit anna område (Kolumbus, 02.02.17). Større endringar må opp til politisk behandling i fylkestinget. Rogaland fylkeskommune og Kolumbus eig ikkje bussane og båtane som utgjer kollektivtransporttilbodet sjølv, men nyttar seg altså av ei anbudsordning der ulike operatørar tek oppdraga (ibid.). Totalt har dei 12 samarbeidspartnarar/operatørselskap, men på Haugalandet er det Tide Buss AS som køyrer alle bussrutene og dei tre operatørane Røverfjord AS, Rutebåten Utsira AS og Norled køyrer snøggbåtrutene.

Den andre aktøren er Skyss, som blei oppretta av fylkestinget i Hordaland november 2007 som ei eining under samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune (Skyss, u.d. a). Sjølv om organisasjonsforma er annleis her enn for aksjeselskapet Kolumbus, fungerer det i praksis på same måte der fylkestinget avgjer budsjettet, fylkeskommunen set politiske mål, Skyss har ansvaret for å følgja budsjettet og dei politiske måla, marknadsføring, kundesenter, ruteinformasjon og sal og tilsett operatørselskap gjennom anbudsordningar til å køyra og drifta rutene (ibid.). Totalt er det 10 ulike operatørselskap for buss og tre ulike operatørselskap for båt/ferje. På Haugalandet er det Nobina som køyrer bussrutene og Norled som køyrer båt- og ferjerutene.

Den tredje aktøren i kollektivtransporttilbodet på Haugalandet er NOR-WAY Bussekspress. I likskap med Kolumbus er dette også eit aksjeselskap og i følgje NOR-WAY Bussekspress sine nettsider (www.norway.no) blir rutene drifta av totalt 15 ulike busselskap, kor dei fleste er medeigarar i aksjeselskapet. På Haugalandet er det som nemnd Haukeliekspressen og Kystbussen som er dei aktuelle ekspressbussane. Haukeliekspressen blir drifta av Tide Buss AS i samarbeid med Telemark Bilruiter AS, og Kystbussen blir drifta av Tide Buss AS og Boreal Transport Sør AS (NOR-WAY Bussekspress, u.d.). Det er busselskapa som køyrer rutene som sjølv har ansvaret for rutetider, avgangar, prisar og så vidare, og NOR-WAY Bussekspress AS har berre ansvar for marknadsføring og liknande.

Kartet på neste side viser korleis buss-, båt-, og ferjerutene fordeler seg på dei ulike aktørane. NOR-WAY Bussekspress sine ruter er vist som Haukeliekspressen (svart linje) og Kystbussen (blå linje), og ikkje som same aktør. Årsaka er at medan både bestilling, reiseplanlegging og anna på Haukeliekspressen skjer gjennom marknadsføringsselskapet NOR-WAY Bussekspress, har Kystbussen ei eiga nettside og ein eigen app. Reisande på Haugalandet må derfor halda seg til fire ulike aktørar med ulike kollektiv-



Figur 27 Kollektivlinjene på Haugalandet fordelt på aktørar

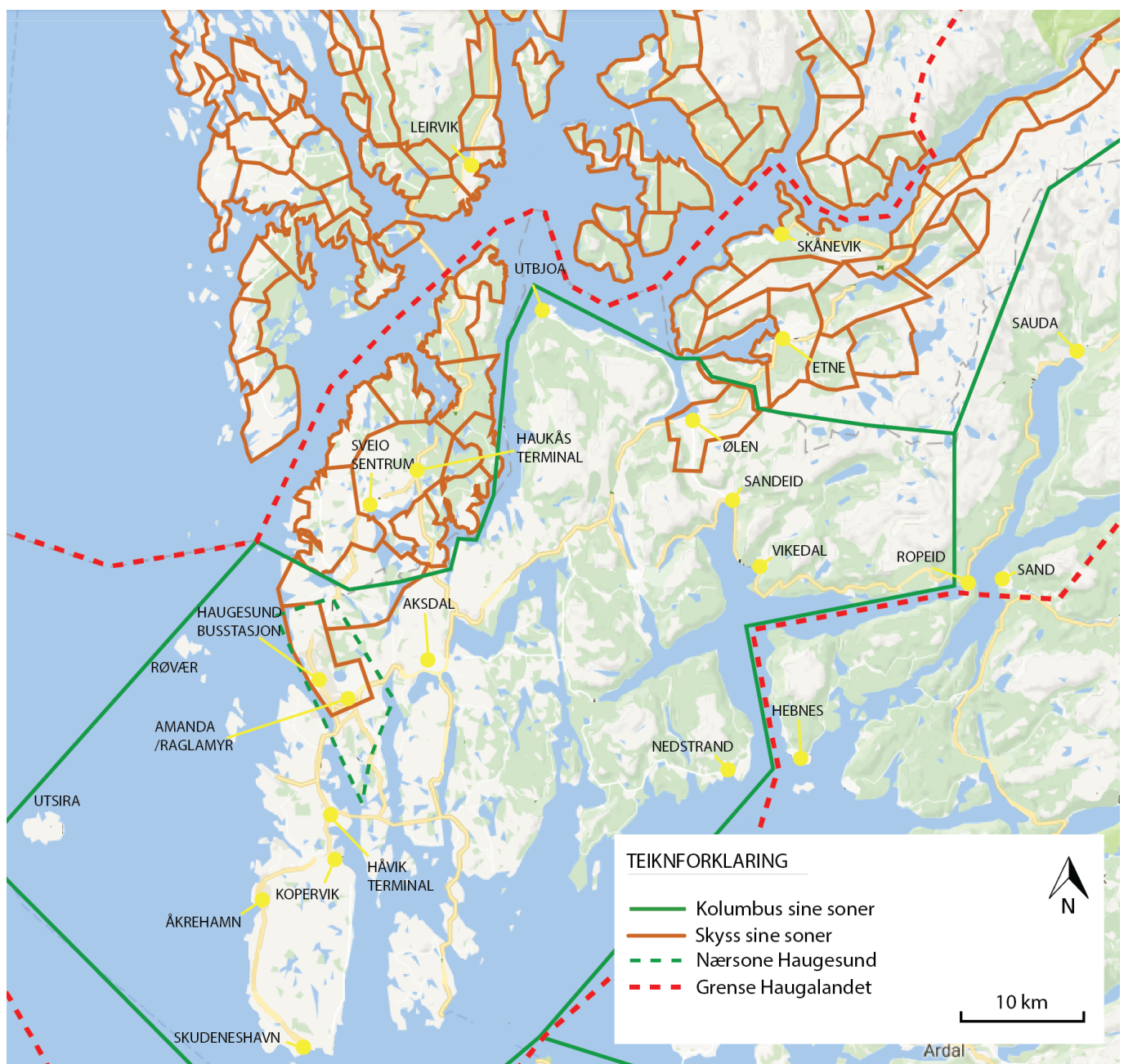
tivsystem som vist med dei ulike fargane i kartet. Spesielt tydeleg er skiljet mellom Rogaland og Hordaland fylkeskommunar med høvesvis Kolumbus og Skyss. Reisande som skal frå til dømes Kopervik til Sveio sentrum må bytta buss i Haugesund der Kolumbus og Skyss møtes, og bestilla billetter frå to ulike salssystem.

Dette gjer at kollektivtilbodet av den reisande i praksis blir oppfatta som å bestå av fire hovudaktørar. Seinare i dette kapittelet kjem eg meir inn på dei ulike tenestene til aktørane. Dei reisande bryr seg ikkje nødvendigvis så mykje om kven som bestiller eller driftar rutene, men heller om korleis dei i praksis kjem seg frå A til B. Som nemnd i førre del er det viktig å hugsa på at det ikkje betyr at innhaldet i reisa er eit tomt rom utan meining og innhald for den reisande, jamfør Cresswell (2006), og sjølv reisetida kan sjåast som produktiv tid for den reisande (t.d. Jensen, 1997; Lyons & Urry, 2005; Sheller & Urry, 2006).

6.3 Soner og prisar

At dei fire aktørane har ulike system for billettsal inneber også at dei opererer med ulike takstar eller prisar og ulike måtar å fastsetja sonar på. Ekspressbussane Kystbussen og Haukeliekspressen har egne prisar alt etter kor langt ein skal reisa. Medan ein tur frå Haugesund til Aksdal kostar 120 kroner for ein vaksen med Kystbussen, kostar den 68 kroner med Haukeliekspressen. Uansett blir korte avstandar ofte dyre på begge desse ekspressbussane. Her kjem eg til å fokusera på aktørane som driv med lokaltransport, nemleg Kolumbus og Skyss.

Kolumbus har frå og med 1. januar berre fem sonar i heile Rogaland, pluss ei nærsone for Haugesund. På Haugalandet har Kolumbus berre to sonar pluss denne nærsona. Skyss, derimot, har totalt i Hordaland heile 470 ulike sonar, der 33 av dei er på Haugalandet (Hordaland fylkeskommune, 23.02.17). Legg me Kolumbus sine sonar og Skyss sine sonar saman blir det totalt 36 sonar på Haugalandet. Dei ulike sonane blir viste i kartet under. Den raude, stipla linja viser kor grensa for Haugalandet går.



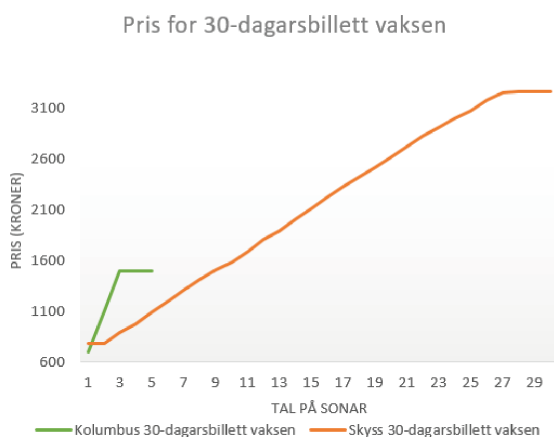
Figur 28 Kollektivsonane på Haugalandet

Tabellen under viser prisen på enkeltbilletter og 30-dagarsbilletter for voksne etter kor mange sonar ein skal reisa gjennom og etter kva kollektivtransportaktør ein reiser med (Kolumbus eller Skyss). Prisane er funne på Kolumbus sine sider (www.kolumbus.no) og på Skyss sine sider (www.skyss.no). I begge sonesystema betalar ein frå og med sona ein reiser frå til og med sona ein reiser til. Ein enkeltbillett hjå Kolumbus kostar 35 kroner for éi sone, 65 for to sonar og 95 for tre eller fleire sonar. Ein enkeltbillett hjå Skyss kostar 37 kroner for éi eller to sonar, 47 for tre sonar, 58 for fire sonar, 69 for fem sonar, og aukar heilt til 524 kroner for reiser i 50 sonar. Figurane 29 og 30 viser forholdet mellom prisane.

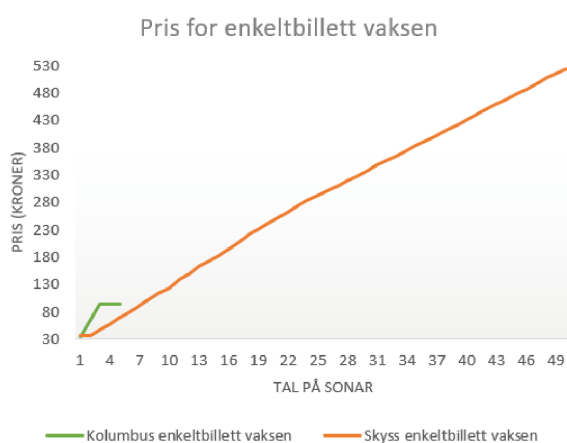
Ser ein på tal på sonar er Kolumbus dyrare enn Skyss for to til fem sonar på både enkeltbilletter og 30-dagarsbilletter, men har billigare billetter for reisande som held seg innanfor éi sone. Ser ein på dei mange sonane Skyss opererer med, derimot, kjem reisande fort opp i mange sonar, slik at prisen ikkje er så forskjellig likevel. Skal ein reisa frå Sveio til Haugesund, for eksempel, må ein betala for fem sonar, og kjem opp i ein pris på 69 kroner éin veg.

Tabell 4 Pris enkeltbillett og 30-dagarsbillett

		Kolumbus		Skyss	
billett		Enkeltbillett	30-dagarsbillett	Enkeltbillett	30-dagarsbillett
sonar					
1		35	700	37	780
2		65	1100	37	780
3		95	1500	47	895
4		95	1500	58	980
5		95	1500	69	1090
6		-	-	81	1200
10		-	-	124	1590
20		-	-	242	2620
30		-	-	340	3265
40		-	-	432	-
50		-	-	524	-



Figur 29 Pris for 30-dagarsbillett vaksen



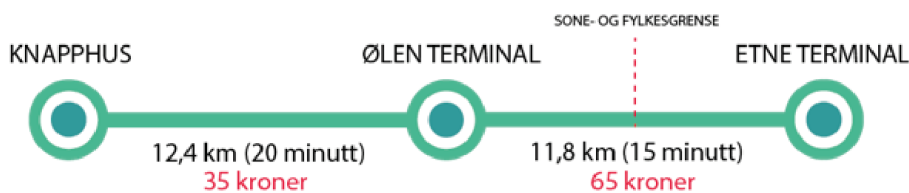
Figur 30 Pris for enkeltbillett vaksen

Reiser ein same lengda med Kolumbus, til dømes frå Kopervik til Haugesund, held ein seg innanfor éi og same sone, og betalar derfor 35 kroner. Skyss blir altså for dei fleste dyre å reisa med når ein samanliknar det med same geografiske avstandar med Kolumbus.

I aust går grensa mellom Kolumbus og Skyss i Etne. Her må passasjerane bytta buss dersom dei skal vidare. Kolumbus set Etne kommune i ei ekstra sone, som rett nok ikkje er ein del av deira fem sonar. Reisande som skal frå Ølen sentrum til Etne sentrum, som ligg om lag 12 km frå kvarandre, må då betala for to sonar, altså 65 kroner for ein enkeltbillett eller 1100 kroner for ein 30-dagarsbillett dersom han/ho reiser strekninga ofte. Ei reise mellom Ølen sentrum og Knapphus, som er omtrent like langt, er innanfor éi og same sone og kostar derfor berre 35 kroner for ein enkeltbillett eller 700 kroner for ein 30-dagarsbillett. Likevel køyrer ein med same busselskap.

I nordvest går grensa mellom Kolombus og Skyss i Haugesund. Reisande som skal nordover mot Sveio frå Haugesund må stort sett bytta til Skyss på Haugesund busstasjon, og reisande frå Sveio og nordover som skal sørover eller austover frå Haugesund må bytta til Kolombus. Nokre avgangar med Skyss si rute 700 går til og frå Amanda/Ragla

Figuren til høgre viser korleis fylke- og sonegrensene kan påverka billettprisane i stor grad, slik at det kan opplevast urettferdig for enkelte reisande.



Figur 31 Billettprisar over fylke- og sonegrenser

Dei som bur nær fylkesgrensene og/eller sonegrensene kan altså risikera å ha dyrare kollektivtilbod enn andre på Haugalandet. I tillegg kan det skapa utfordringar for sjølve reisa, då ein gjerne må bytta både buss og selskap for å komma seg frå A til B. Dette treng ikkje nødvendigvis vera eit problem dersom det kjem klart fram for dei reisande korleis overgangar skjer, som omtala i kapittel 4.

6.4 Reisetid

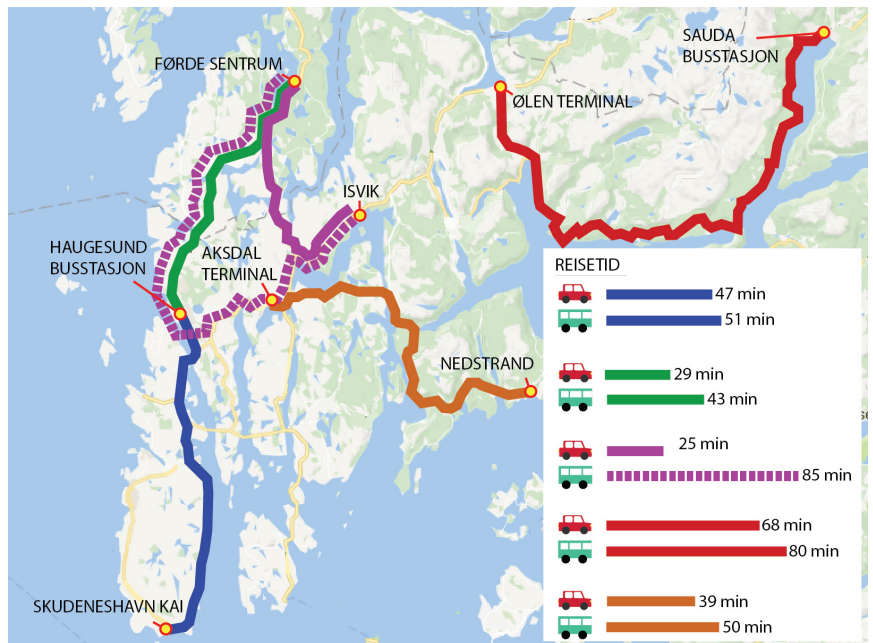
Teoridelen viste at reisetid for mange kan vera ein viktig faktor for val av transportmiddel. Samstundes er det ikkje slik at reisetid kan reknast som død tid som dei reisande vil ha minst mogleg av, men at ein under reisa kan gjera mykje som ein ikkje elles får tid til. I staden for å behandla sjølve reisa som ein rein hypotese av pull-push-faktorar på staden ein reiser frå og staden ein reiser til peikar Cresswell (2006) på at på same måte som stadene ein reiser til og frå i dag blir sett på som å ha innhald og mening, har også sjølve reisa innhald og mening. Reisetid kan nok uansett spela ei rolle for dei bilkøyrande som vurderer om dei skulle tatt bussen ein dag. Tek det alt for lang tid, og dei av den grunn til dømes må stå opp uhyrleg tidleg, er nok bilen som står i garasjen hakket meir freistande, særleg på kalde og mørke dagar i vinterhalvåret. Det er sjølvsgd ikkje mogleg å sjå på reisetida på alle tenkelege reiseruter haugalandingane kan ta i løpet av ein dag. Eg har derfor vald ut nokre strekningar der eg skal samanlikna reisetid med privatbil og reisetid med kollektivtransport. Reisetid med privatbil blir teke frå Google Maps (<http://www.maps.google.com>) sine kalkulasjonar og kontrollerte med Statens vegvesen sin ruteplanleggar (<http://www.vegvesen.no/trafikkbeta>). Dersom dei fråviker kvarandre er det om lag det gjennomsnittlege resultatet som blir visst. Ingen av strekningane viser meir enn fem minutt skilje i reisetid med privatbil. Etter som Kolombus viser stort sett alle ruter i sin reiseplanleggar, har eg vald å ta utgangspunkt i reisetider den gir. Då reiseplanleggaren på fleire av strekningane vil anbefala fleire ulike kombinasjonar av linjer har eg vald å visa den kjappaste ruta i løpet av heile dagen her.

Til dømes går det som nemnd tidlegare to ulike ruter frå Skudeneshavn kai til Haugesund busstasjon. Den eine er vanlege lokalruter (linje 10) og den andre er ekspressruter (x10). Medan ekspressruta tek 51 minutt tek den vanlege ruta 78 minutt.

Tabell 5 Reisetid og reisetidsforhold på Haugalandet

	Lengde	Privatbil tid	Kollektivtransport tid	Reisetidsforhold
Skudeneshavn kai – Haugesund busstasjon	37,3 km	47 minutt	51 minutt	0,92
Førde sentrum – Haugesund busstasjon	28,4 km	29 minutt	43 minutt (eitt bytte)	0,67
Førde sentrum – Isvik	28,5 km	25 minutt	85 minutt	0,29
Sauda bussterminal – Ølen terminal	66,9 km	68 minutt	80 minutt	0,85
Nedstrand – Akسدal terminal	38,5 km	39 minutt	50 minutt	0,78

Resultata er vist i tabell 5 på førre side. I tillegg til lengde på strekningane, og tida det tek med privatbil og kollektivtransport målt i minutt, er det også ei kolonne som viser reisetidsforhold. Reisetidsforhold blei omtala i kapittel 4, og er resultatet når ein delar tida reisa tek med privatbil på tida reisa tek med kollektivtransport. Eit reisetidsforhold på 0,85, som på strekninga Sauda bussterminal til Ølen terminal, betyr at privatbilen er 15% raskare enn kollektivtransporten. Som me ser 'vinn' ikkje kollektivtransporten på nokre av dei utvalde



Figur 32 Reisetid med ulike transportmiddel på Haugalandet

strekingane, det er nokså likt på strekninga Skudeneshavn kai til Haugesund busstasjon. Her er privatbilen berre 8 % raskare enn kollektivtransporten. På den andre sida er det strekninga Førde sentrum i Sveio til Isvik i Skjold som har desidert dårlegast reisetidsforhold når det kjem til å gjera kollektivtransporten konkurransedyktig. På denne strekninga er privatbilen heile 71 % raskare enn bussen, som brukar ein heil time meir på strekninga. Figur 32 viser kor dei ulike strekingane er, samt reisetida.

I Næss, Mogdridge og Sandberg (2001) sitt studie fann dei at det var 40 % sannsyn for at den reisande tok bilen når reisetidsforholdet mellom privatbil og kollektivtransport var 1,0, det vil seia når reisetida var like lang. Når reisetidsforholdet var 0,8, det vil seia at privatbilen var 20 % raskare enn kollektivtransporten, var det 59% sannsyn for at han eller ho tok bilen. Ut frå dette kan det sjå ut som at det er relativt stort sannsyn for at reisande på nokre av dei utvalde strekingane tek kollektivtransport. Til dømes har strekninga Sauda bussterminal – Ølen terminal reisetidsforhold på 0,8. Dersom det då er 59% sannsyn for at den reisande tek bilen, skulle i teorien heile 31% velja kollektivtransport i staden. Men, som nemnd tidlegare, er det ikkje berre reisetid som utgjer om den reisande meiner at kollektivtilbodet er tilstrekkeleg godt nok som eit alternativ til bilen.

I tillegg viser desse strekingane berre reisetida mellom haldeplassar. Reisande med kollektivtransport må også bruka tid på å komma seg frå heimen sin til haldeplassen, og frå haldeplassen til destinasjonen og så vidare. Gapet mellom tida det tek å ta kollektivtransport og tida det tek å ta bilen kan då fort bli større. Ein kunne gjerne tenka seg at trafikk og mangel på parkeringsplassar kan tala for at privatbilen sine tider i praksis blir høgare. Dette kan kanskje gjelda for reiser inn og ut av Haugesund i rushtidene, men for Haugalandet elles kan eg ikkje sjå at trafikken skulle bli så stor.

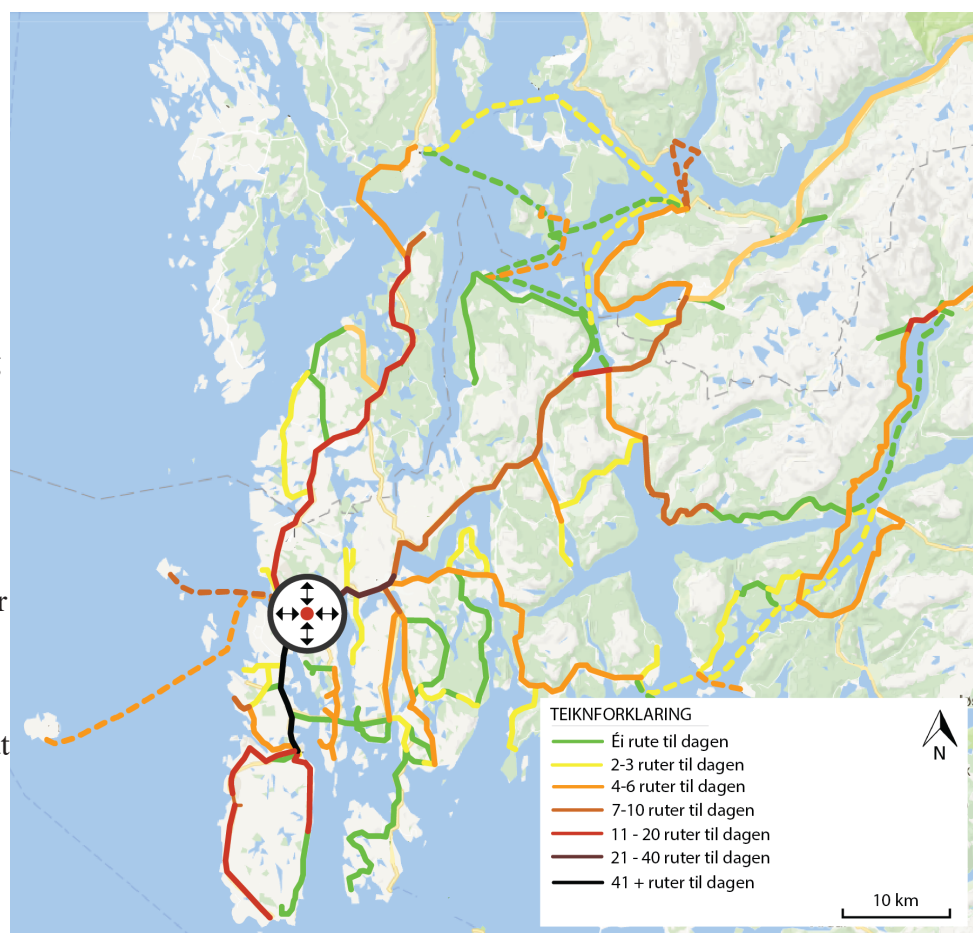
Det som er tydeleg ut frå desse fem døma er at det varierer kor godt dei ulike stadene i regionen er knytt saman. Reisande som skal inn eller ut av Haugesund har nok som oftast tilgang på kollektivruter som ikkje tek alt for lang tid, som til dømes frå Førde sentrum og Skudeneshavn kai inn til Haugesund. Komparativt sett er kollektivtransporten heller ikkje altfor tidtakande i høve til privatbil på strekingane Sauda

til Ølen terminal og Nedstrand til Aksdal terminal. Nokre stopp må dei jo gjera. Men for reisande mellom Førde sentrum og Isvik i Skjold, derimot, er saka heilt annleis. På grunn av at det ikkje går lokalbussar på E39 mellom Førde sentrum og sørover til E134 må reisande frå Førde sentrum først innom Haugesund for å bytta buss vidare austover. Ei reise som med privatbil tek 25 minutt tek heile 85 minutt med kollektivtransport. Rett nok har Kystbussen nokre ruter som køyrer den kortaste strekninga. Den reisande måtte i så fall ta Kystbussen frå Førde til Aksdal terminal, for så å venta til det kom ein buss som skulle austover. I dag er det ikkje nokre ruter som korresponderer på den måten slik at det lønner seg tidsmessig.

6.5 Avgangsfrekvens

Som nemnd i kapittel 4 er avgangsfrekvens eitt av Ruter sine ti prinsipp for linjenettet (2011), og Ruter anbefalar at ein køyrer med minimum timetrafikk for ruter som går inn til by og knutepunkt. Kartet under illustrerer talet avgangar per dag på strekningane med buss og båt på Haugalandet. Ekspressbussane (Haukeliekspressen, Kystbussen og Kolumbus si rute 10x) er ikkje med, fordi dei stoppar på færre haldeplassar enn lokalbussane og kan difor gi eit feil inntrykk av hyppigheita på dei ulike strekningane.

I dei bynære områda rundt Haugesund, slik som fastlandssida av Karmøy og mot Aksdal, er det relativt mange avgangar til dagen, opp mot godt over 41 avgangar på nokre av strekningane. Veldig mange av linjene går til ulike destinasjonar i Haugesund sentrum og blir vanskelege å visa på eit slikt oversiktskart. I tillegg er det distrikta som er hovudfokus i denne oppgåva, så eg har vald å ikkje visa avgangsfrekvens i området rundt Haugesund sentrum, sør til Norheim og søraust til Ragla-
myr.



Figur 33 Avgangsfrekvens på Haugalandet

Elles kan det definerast tre hovudkorridorar som går inn/ut frå Haugesund sentrum. Den eine går nordover til Sveio og vidare til Leirvik og har mellom 11-20 avgangar til dagen. Den andre går sørover til Skudeneshavn på Karmøy, har minst 11 avgangar til dagen, og store delar av strekninga (Haugesund – Kopervik) har over 41 avgangar til dagen. Den tredje korridoren strekk seg austover til Etne og har om lag 7-10 ruter til dagen. Elles blir desse hovudkorridorane ‘mata’ med bussar som stort sett har frå éin til seks ruter til dagen. Korridorane mot Skudeneshavn og Sveio har så godt som timestrafikk, og er såleis godt betente. Korridoren austover til Etne har ikkje fullt så god betening, men likevel nokså god.

Sjølv om nokre område har relativt mange avgangar til dagen er det altså ein del område, som til dømes Bjoahalvøya, Bokn og andre område som ikkje ligg umiddelbart nær dei tre hovudaksane, der det sjeldan går buss og båt. På den andre sida åtvarar TØI (2007) som nemnd i kap 4 å setja frekvens som det øvste målet på kor god kollektivtrafikktilbodet er, og peikar på viktigheita av eit saumlaust kollektivsystem der rutene korresponderer med kvarandre og der reiserutene er tilpassa brukaren sitt behov. På dei fleste strekningane som har lågare avgangsfrekvens er rutene stort sett lagt til morgon og kveld, når folk skal på arbeid/skule, og der det er fleire enn éi eller to avgangar til dagen er det speidd på med nokre avgangar i løpet av dagen. Det skal mykje til for at akkurat desse avgangane passar den enkelte sitt reisebehov.

Då store delar av Haugalandet ikkje har stort nok trafikkgrunnlag til at det kan vera mogleg å operera med særleg høg avgangsfrekvens, og det også er fleire andre faktorar som vist i kapittel 4 som også spelar ei stor rolle for attraktiviteten til kollektivtransporten, kjem eg ikkje til å fokusera meir på frekvensen på linjetrafikken i denne oppgåva. I staden vil eg fokusera på ei anna ordning av kollektivtrafikken, nemleg bestillingstransport. For å sikra at kostnadene ikkje blir for høge gir TØI (2007) tre alternativ:

1) Færre avgangar

2) Å erstatta linjetrafikk med bestillingstransport

3) Differensierte takstar

Færre avgangar løyser utfordringa med pengane, men bidreg sjølvsgd ikkje til å auka delen kollektivreisande. Den tredje løysinga, differensierte takstar, betyr at ruter som går på tidspunkt med lågtrafikk kostar meir for den reisande for å vega opp for kostnaden kollektivselskapet betalar. Den andre løysinga, å erstatta linjetrafikk med bestillingstransport, betyr at ein kuttar ut dei faste rutene som går når trafikkgrunnlaget er lågt, og heller sett opp moglegheiter for den reisande å bestilla rutene.

På si nettside viser Kolumbus at dei tilbyr bestillingstransport på utvalde avgangar ulike stader på sørleg side av Boknafjorden, men ikkje noko på Haugalandet. Dette stemmer for så vidt ikkje heilt, for dersom ein går gjennom rutetabellane eller søker i reiseplanleggaren dukkar det opp fleire bestillingsruter rundt om kring, som til dømes strekninga Liarvåg – Espevik Kryss på Kolumbus si rute 46 kun betent med bestillingstransport, som vist i figur 34 til høgre.

Ei gjennomgang av rutetabellane til Skyss og Kolumbus viser at det totalt er 26 bussruter fordelt på åtte linjer i veka som er bestillingsruter. 22 av dei høyrer til Kolumbus, og fire høyrer til Skyss. 16 av dei kan bestillast seinast to timar før avgang, seks av dei må bestillast innan klokka 21:00 kvelden før, og dei siste fire må bestillast innan klokka 15:30 dagen før. I tillegg har nokre av snøggåttane avgangar som må bestillast for at båtane skal køyra innom ulike stader. Det er om lag 16 avgangar som må bestillast på førehand med snøggått, anten 20 eller 30 minuttar før avgang. Bestillingsruter kan nok bidra med å redusera talet på ruter som blir kjørt så og seia utan kundar eller med få kundar, samstundes som ein gir eit tilbod til dei sjelene som faktisk vil ta kollektivtransport. Men bestillingstransporten slik den er sett opp på Haugalandet i dag gjer at dei reisande framleis må halda seg til kollektivaktørane sine fastsette rutetabellar, og gir etter mi meining ikkje den fleksibiliteten som bestillingstransport har potensiale for å gi. Likevel er det eit betre tilbod enn å til dømes kutta ut rutene heilt.

46 Nedstrand - Skjoldastraumen - Aksdal - Haugesund

	Mandag - Fredag	
Amdal	...	06:20
Nedstrand	...	06:28
Hinderåvåg	...	06:35
Tveit vgs.
Muslandvåg	...	06:40
Liarvåg	806:30	809:00
Espevik kryss	806:45	809:15
Yrkje	...	06:54
Haugen	...	s06:47 06:59
Nes	...	s06:58
Stakland	...	07:05
Brattestokrossen	...	s07:03 07:08
Grinde Garhaug	...	07:15 s07:15
Aksdal hpl. 2	...	07:20 s07:20
Amunda terminal	...	07:33 s07:35
Vardafjellhallen	...	07:40 s07:40
Bytunet
Haugesund bussterminal	...	07:45

s Kjører bare skoledager.

B Bestillingsbil tlf. 915 41 763 senest før kl. 21:00 dagen før.

Figur 34 Bestillingstransport

6.6 Reiser med bytte

Det er fleire ulike ting som viser seg å vera viktig for at bytte mellom linjer og/eller transportmiddel skjer på ein best mogleg måte. I teoridelen viste eg til at venting på haldeplassar kan opplevast som ei stor belastning for mange og at bytting kan verka spesielt belastande i område der kollektivtilbodet ikkje er så veldig godt i høve til i større byar. For å oppnå ein best mogleg nettverkseffekt bør ein som nemnd i teorien leggja opp til at avgangar i byttepunkt blir takta, det vil seia at dei har avgang til same tid slik at dei reisande kan bytta linjer og oppnå ein meir fleksibel reiserute. Det betyr at linjene kan ha ankomst på ulike tidspunkt, men at dei ventar til eit fast tidspunkt for avgang slik at alle transportmidla har avgang på same tid. Å undersøka takting av linjer viste seg å bli ei nokså omfattande oppgåve og eg har derfor vald ut éin stad som knyt saman ulike delar av Haugalandet, nemleg Aksdal terminal, for denne delen av analysen. I tillegg vil eg sjå på korleis det er lagt opp til bytte frå buss til snøggbåt og ferje på Haugalandet, og har i den samanheng sett på Utbjoa kai og Nedstrand kai. Rutene kan variera frå dag til dag, og for sikkerheits skuld er det vanlege fredager som er utgangspunktet. Til slutt kjem ei kort analyse av korleis det er å venta på dei to største bussterminalane på Haugalandet, nemleg Aksdal terminal og Haugesund terminal.

6.6.1 Aksdal terminal

Kolumbus sine åtte lokallinjer 6, 42, 43, 44, 45, 46, 47 og 60 går innom Aksdal terminal. I tillegg går Kystbussen og Haukeliekspressen innom. Det betyr at det går ruter til Aksdal terminal frå alle kantar på Haugalandet (sjå figur 27 på s.61). Det går nokså mange avgangar til dagen frå Aksdal, og av omsyn til tidsbruk har eg her vald å avgrensa undersøkinga til å gjelda avgangar mellom 06:00 og 09:00 ein vanleg kvardag. I tidsrommet 06:00-09:00 er det totalt 19 avgangar frå Aksdal terminal. Mest travelt er det i sjutida med elleve avgangar. Seks av dei har avgang til nøyaktig same tid (07:20). I tillegg har linje 46 ein buss som kjem 07:20 men som har avgang 07:30. Reisande med desse bussane kan då, dersom bussane ventar på kvarandre, bytta over til dei andre linjene for å koma i rett retning. Til dømes kan ein som skal frå Ølen til Nedstrand på morgonen ta 60-bussen som er i Aksdal 07:20, og bytta til 46-bussen som har avreise frå Aksdal 10 minutt etter og som er på Nedstrand 08:20. Dette er for øvrig ei reiserute Kolumbus sin reiseplanleggar ikkje syner (Ølen – Aksdal – Nedstrand), men dersom ein gjer same søket berre frå Knapphus kjem den opp.

6.6.2 Utbjoa kai

På ein vanleg fredag går det både snøggbåt og ferje frå Utbjoa kai. Snøggbåten høyrer til Skyss, går tre gonger til dagen og har destinasjon Leirvik på Stord i Sunnhordland. I tillegg opnar to av avgangane for bytte til båt vidare til Bergen i Leirvik. Ferga blir køyrt av Norled, går heile seks gonger til dagen og stoppar på dei ulike øyane rett nord for Utbjoa. Nærmaste busstopp er Utbjoa kryss som ligg om lag 700 meter frå snøggbåt- og fergekaien. Kolumbus si busslinje 52 går frå Isvik/Vikevik rundt Bjoahalvøya og til Ølen, og andre vegen. Det varierer om start- eller endestad er Isvik eller Vikevik.

Tabellen på neste side viser dei ulike avgangane. Ankomstane med buss er ikkje ved Utbjoa kai, men ved busshaldeplassen Utbjoa kryss, som er om lag 700 meter frå kaien.

Tabell 6 Avangar og ankomstar Utbjoa kai / Utbjoa kryss

Avgang snøggbåt	Avgang ferje	Buss ankomst frå Isvik (Vikevik)	Buss ankomst frå Ølen
05.25			
	06.35		
		07.10 (Vikevik)	
	08.45		
	10.40		
		11.35	
14.30			14.40
15.35	15.50	15.30 (Vikevik)	
		17.40	
	18.00		
	21.45		

Snøggbåtane med avgang 05.25 og 14.30 går først innom Ølen båtkai, slik at reisande frå Ølen sentrum kan gå på båten der. Dersom dei skal nå 15.35-båten, derimot, må dei ta bussen frå Ølen som er 14.40 ved Utbjoa kryss og får ei ventetid på om lag 45 minutt. Dei som skal reisa frå ein stad mellom Ølen og Utbjoa, derimot, har berre moglegheit til å ta denne bussen med ventetid på 45 minuttar. Verdt å leggja merkje til her er at det kjem ein buss til krysset ti minuttar etter at snøggbåten har lagt frå kai.

Reisande som skal frå Isvik/Vikevik har ikkje moglegheiter til å nå 05.25-snøggbåtane med buss. Dei kan nå 14.30-båten og 15.35-båten, men får ei ventetid på høvesvis tre og fire timar på Utbjoa.

Ved første augekast kan det sjå ut som at reisande frå Vikevik eller nordover kan ta ein buss som er ved Utbjoa kryss 15.30, slik at dei når 15.35-båten. På grunn av at bussen ikkje køyrer heilt ned til kaien, derimot, vil dei ikkje nå båten før den legg frå kai. Ei årsak til dette kan vera at det er to forskjellige aktørar som har ansvar for dei to ulike transportmidla, då Kolumbus har ansvar for bussen og Skyss har ansvar for snøggbåten. Dette gjer at ein må samarbeida på tvers av aktørar for å få bussen til å nytta same haldeplass som snøggbåten. I følgje Per Ivar Aase, driftsleiar for transport i Nord-Rogaland i Kolumbus (mailutveksling, 25.04.17), er årsaka til at bussen ikkje går ned til kaien at bussrutene i det området hovudsakleg eg skuleruter, slik at dei er takta mot skular og ikkje mot snøggbåt. Dei rutene som ikkje rettar seg mot skule rettar seg mot reisande som skal til/frå Haugesund/Ølen. Dersom ein då ser meir nøye på bussruta som er ved Utbjoa kryss 15.30, er den ved Ølen terminal 15.55. Frå Ølen terminal går det ein buss vestover til Haugesund 15.55. Det står ikkje noko i rutene om dei faktisk korresponderer med kvarandre, men gitt svaret frå Kolumbus får ein tru det. Dersom bussen då skulle køyra ned til Utbjoa kai hadde den sannsynlegvis ikkje nådd bussen frå Ølen terminal. Dette dømet viser at kollektivtransport kan vera eit stort puslespel, men også at det skal svært lite til for at kollektivtransporten kan bli hakket meir saumlaust.

Når det kjem til fergene er det ingen som når 06.35-ferga med buss. Dei andre avgangane varierer det kor lang ventetid reisande med buss må ha, men stort sett er det snakk om lange ventetider på 90 minutt og meir. Busstilkomsten frå retning Ølen er dårlegast her, då dei berre kan nå 15.50-ferga men må venta i om lag 60 minutt. Kortast ventetid er det for reisande frå Vikevik som vil nå 15.50-ferga og reisande frå Isvik som vil nå 18.00-ferga, kor dei får ei ventetid på om lag ti minutt etter at dei har gått ned frå Utbjoa kryss til kaien.

6.6.3 Nedstrand kai

Frå Nedstrand kai i Tysvær kommune går på fredagar Kolumbus sine snøggbåtar tre gonger til dagen sørover til Stavanger og to gonger dagleg nordover til Sandeid. I tillegg går Norled sine bilferger to gonger dagleg austover til Jelsa og to gonger dagleg sørover til Judaberg og Fogn. Det er berre Kolumbus si busslinje 46 som køyrer ruter heilt inn til Nedstrand, og linja har ulike start- og stoppestader. Tabellen under viser kva tid snøggbåtane og fergene legg frå Nedstrand kai, og kva tid dei ulike rutene med linje 46 er i Nedstrand. Busstoppet er under eitt minutt gåavstand frå kaien.

Tabell 7 Avangar og ankomstar Nedstrand

SNØGGBÅT		FERJE		BUSS		
Nedstrand – Stavanger	Nedstrand - Sandeid	Nedstrand – Jelsa	Nedstrand- Fogn (Judaberg)	Haugesund – Nedstrand	Aksdal – Nedstrand	Espevik kryss – Nedstrand
08.55				08.20 (k)		08.20
		10.05				
			11.50			
	12.35					
13.55					13.10	
				16.25		
		17.30		17.45		
	19.30		(19.15)			
20.40				20.42		

Ingen av bussane passar spesielt godt med fergeavangane frå Nedstrand, då minste ventetid blir éin time og 45 minutt (08.20-bussen og 10.05-ferja til Jelsa). I tillegg er det verdt å leggja merke til at 17.45-bussen frå Haugesund er på Nedstrand eitt kvartér etter at 17.30-ferga har reist av garde til Jelsa.

To av bussane er på Nedstrand 08.20, og passar såleis med 08.55-båten til Stavanger, rett nok med ei ventetid på ei ventetid på 35 minutt. Det er ingen bussar som passar med snøggbåten til Sandeid klokka 12.35. Buss 46 frå Aksdal passar med 13.55-båten til Stavanger, med ei ventetid på Nedstrand på 45 minutt. 20.40-båten frå Nedstrand kan heller ikkje nåast med buss utan ventetid, då ein må belaga seg på å ta bussen som er på Nedstrand 17.45, altså nesten tre timar før snøggbåten legg frå kai. Nokså spesielt her er at 46-bussen frå Haugesund er på Nedstrand klokka 20.42, berre to minutt etter at snøggbåten har lagt frå kai for ferda til Stavanger. Akkurat kvifor ein ikkje har koordinert desse rutene er ikkje lett å vite. I motsetnad til dømet ovanfor på Utbjoa der Kolumbus har ansvar for bussen og Skyss har ansvar for båten, er det éin og same aktør (Kolumbus) som har ansvar for både bussen og snøggbåten i Nedstrand. Men det er ikkje same operatør som køyrer dei to rutene. Medan Tide køyrer bussruta, er det Norled AS som køyrer snøggbåtruta. Det kan i dette dømet sjå ut som at to ulike operatørar har potensiale for å gi dei same utfordringane for saumlause overgangar som to ulike aktørar gir. Ei anna årsak kan vera at ein i planlegginga av rutetidene rett og slett ikkje ser samanhengen mellom dei ulike transportmidla, og at ein heller reknar med at dei som reiser med snøggbåten frå Nedstrand kjem med privatbil eller til fots. I dag er sjøvegen til Stavanger kortare for mange reisande rundt Nedstrand. Båten nyttar berre éin time frå Nedstrand kai til Stavanger, mot ein om lag 2 t og 20 minuttar køyretur med privatbilen. Dersom 20.42-bussen hadde korrespondert med 20.40-snøggbåten kunne reisande frå Skjoldastraumen vore i Stavanger med kollektivtransport i løpet av om lag halvannan time, mot litt over to timar med privatbilen. Gjennom mailutveksling med Per Ivar Aase, driftsleiar for transport i Nord-Rogaland i Kolumbus (mailutveksling, 25.04.17) er det mest sannsynleg at bussen og snøggbåten i praksis korresponderer sjølv om rutetabellen ikkje gir inntrykk av det. Om det er tilfelle er jo det vel og bra, men det hjelp lite så lenge ikkje ruteinfor-

masjonen den reisande får stemmer. Få vil vel ta sjansen på at snøggåten ventar på bussen og risikera å vera stranda på Nedstrand. Uansett viser dømet på Nedstrand at kollektivtransporten på nokre strekningar har eit potensiale for å vera meir konkurransedyktig enn privatbilen til og med når det kjem til reisetid, men at eit svikt i overgangane gjer at privatbilen likevel får ein fordel.

6.6.4 Venting ved byttepunkt

Venting ved terminalar og haldeplassar der fleire linjer og/eller transportmiddel møtest er nok ikkje til å unngå, spesielt i distrikt som Haugalandet der ein ikkje har nok kundepotensiale til å oppnå ein nettverkeffekt som i større byar. I førre kapittel var eg innpå korleis me oppfattar omgjevningane våre i form av ein kinetisk medviten, som til dømes korleis me kjenner det på kroppen at me er ute og reiser, og at ulike måtar å reisa på gir ulike erfaringar. Ein kan spørja seg om det verkeleg er viktig å fokusera på det estetiske, det visuelle ved omgjevningane til den reisande, og om ein ikkje heller burde ha større fokus på å sikra at kollektivsystemet fungerer. Sjølvsgd er det naudsynt at bussane og båtane går til rett tid, at dei har stor nok frekvens til at folk ser at det er mogleg å nytta dei og så vidare, men det betyr ikkje at det estetiske ikkje spelar ei rolle for vilja til å ta bruk av kollektivtransporten. Dersom me oppfattar omgjevningane rundt oss under reisa – anten det er om bord eller ved byttepunkt og haldeplassar - som trivelige og kanskje vakre, får me eit meir positivt forhold til kollektivtransporten enn om me oppfattar det som traust og utriveleg. Korleis haldeplassane er utforma kan då bli ein viktig faktor for om den reisande synest det er akseptabelt å venta i lengre tider eller ikkje, og også om det blir aktuelt å gjera bytte på reisa.

Aksdal terminal

Det første ein ser når ein kjem av bussen på Aksdal er eit lite skur med veggar som gir ly for vind og vær og som har om lag seks til åtte sitteplassar. Bak skuret ligg eit større bygg. Ved første augekast er det ein gategrill som har lokale i bygget, men dersom ein går vidare langs bygget ser ein at det er eit områdesenter, kalla for Aksdal senter. Aksdal senter er eit typisk områdesenter som tilbyr eit smalt utval av butikkar, men som likevel inneheld alt frå leiker til apotekvarer. Inngangen til senteret er ikkje plassert slik at ein har utsyn til busshaldeplassane. Reisande som skal gjera bytte på Aksdal terminal vil nok derfor berre gå inn i senteret dersom dei veit at dei har god tid før bussen deira kjem. På andre sida av E134 kan ein skimta ein Shell-stasjon og ei lita vegkro. Reisande som vil ta seg ein tur bort dit kan nytta seg av ein undergang, men denne undergangen er ikkje lett å finna når ein står på terminalen.



Figur 35 Busstur ved Aksdal terminal



Figur 36 Utsikt frå busstur

Til trass for at Akسدal, som Nordmark (1990) nemnde, allereie på 1990-talet byrja å bli eit trafikk-knutepunkt for Haugalandet, er det i dag lite som tyder på at terminalen faktisk er det. Den reisande ser stort sett berre dette låge bygget i bakgrunnen, ein bensinstasjon på andre sida av vegen og ein stor parkeringsplass. Akسدal terminal består av sju haldeplassar fordelt på to perrongar. På den travlaste tida på morgonen er det mange skuleelevar som skal bytta buss her, og då kan det vera nokså vanskeleg å finna fram til rett buss. Men på grunn av at dei har faste haldeplassar, samt at dei ulike linjene/stadene er skilta på dei ulike haldeplassane, går det greitt å finna fram likevel. Akسدal er ikkje av dei verste ventestadene eg har vore innom gjennom oppgåveskrivinga, men det ber likevel eit preg av å vera eit byttepunkt som kanskje var tiltenkt ei litt større rolle enn den har, og som derfor verkar litt forlaten.

Haugesund bussterminal

Haugesund bussterminal, som også går under namnet Flotmyr, har seks haldeplassar som alle er under tak. Tilknytt haldeplassane er eit bygg som er opent for dei reisande. Byggjet var ferdig oppført i 1957, og romma etter kvart både kafé og venterom i første etasje, kontor i andre etasje og hotell i tredje etasje (Vormedal, 2009). Figur 37 viser korleis byggjet såg ut då, med tilhøyrande oppstillingsplassar for bussar, og figur 38 viser bygninga på nært hald i dag.



Figur 37 Flotmyr på 1950-talet



Figur 38 Flotmyr i dag

På 1950-talet blei bygget omtala som «[...] et av landets og kanskje Nordens største og mest moderne» rutebilstasjon i lokalavisa (ibid. s. 47). Det har ikkje blitt gjort endringar på utsida av byggjet, som i stor grad er eit svært enkelt bygg med få detaljar, og er såleis prega av den funksjonalistiske stilarten, i nokså simpel utgåve her. Ein gong etter oppføringa av byggjet har ein også oppført eit stort, 'måkeforma' tak over haldeplassane. Det som slår ein er at fasaden på både bygget og på taket er svært falma og ber såleis inntrykk av å vera noko forlate. Dersom ein går inn i bygget ser ein eit ganske stort venterom, samt ein Narvesen-kiosk. Venterommet er oppvarma og har benkar, digitale informasjonstavler og rutetabellar som er printa og hengd på veggane. I tillegg er det eit toalett, men nøkkelen må ein låna av dei tilsette i kiosken, truleg på grunn av uvedkommande som nyttar toalettet til litt anna føremål enn kva ein kunne ynskje. Elles får ein inntrykk av at venterommet, som utsida, er noko neglisjert og forlate. Dei digitale informasjonsskjermene er vel og bra, men når veggane flassar av, når gardiner til det som ser ut til å vera eit tidlegare kundesenter er trekt føre, når fargane sterkt tyder på at det ikkje har blitt gjort endringar sidan 1970-talet, og ein må spørja etter nøkkel til toalettet, blir totalinntrykket at dette i alle fall ikkje er eit knutepunkt for kollektivtransport som er særleg hyggeleg å opphalda seg på.

Ettersom Flotmyr er Haugesund by sin hovudterminal skulle ein tru at det var mogleg for dei reisande å oppbevare bagasjen sin i skap eller liknande. Men det er det ikkje, så ein eventuell tur ned til Haugesund sentrum medan ein venter blir uaktuelt for dei som ikkje har pakka lett. Flotmyr ligg ikkje heilt i sentrum, men det er om lag 6-7 minuttar å gå ned til gågata Haraldsgata. Det kan nemnast at det i skrivande stund er avisskriv om kva framtida til Flotmyr er og om ein ikkje heller bør leggja bussterminalen heilt ned til sentrum (Løvvik, 2017). Kva ein vel å gjera til slutt kan ha mykje å seia for korleis den reisande opplever si reise.



Figur 39 Flotmyr, venterom

Utbjoa kai

På grunn av avstanden frå busshaldeplassen til snøggåtkaien kan det ikkje seiast at Utbjoa kai utgjer eit byttepunkt i det heile teke, men er meir eit bytteområde, då det er 700 meter mellom dei to, om lag ei gåtid på 8 minutt. Ved busstoppet er det eit enkelt stoppskilt på nordsida av vegen og eit skur på sørsida av vegen. Utanom at vegen ned til kaien er skilta med bilferjeveg er det ikkje noko som tilseier at ein også kan ta snøggått derfrå. Dei som eventuelt skal gjera eit bytte må veta kor dei skal gå. Bileta under viser busshaldeplassen Utbjoa Kryss til venstre, og den uskilta vegen ned til snøggåtkaien til høgre.



Figur 40 Busshaldeplass Utbjoa kryss



Figur 41 Vegen ned til Utbjoa kai

Det første inntrykket eg fekk når eg først hadde gått (køyrt) ned til kaien var at eg hadde gått feil. Det stod rett nok ein del bilar som venta på bilferja der, men eg såg ikkje noko teikn til kor reisande med snøggått skulle stilla seg opp. Ved nærmare undersøking fann eg to informasjonsplakatar på ein slags bod, den eine for snøggått og den andre for ferje.



Figur 42 Utbjoa kai



Figur 43 Rutetabellar ved Utbjoa kai

Elles var det ikkje mykje å ta seg til nede ved kaien, verken sitjeplassar eller stader å få tak over hovudet, og det var ikkje ein stad eg kunne tenka meg å venta ein time på snøggbåten.

Fordi Bjoa har to kaiar – Utbjoa kai og Innbjoa kai – tok eg også turen innom Innbjoa kai for å sjå om det var nokre aktivitet der. Det første som slo meg var at dette verkeleg såg ut som ein stad det kunne vore triveleg å gjera bytte mellom transportmiddel. Heilt nede ved kaien ligg ein daglegvarebutikk med post, ein frisørsalong, ein kafé («drøsestova»), bensinpumper, og i følgje eit stort informasjonsskilt toal-ett, tilgang på internett, medisinsal og moglegheit for å kjøpa ferske bakevarer. I det heile teke var det ein utruleg fin stad å vera, og eg fekk ei kjensle av at det kanskje var slik fjordbygdene såg ut før i tida (med unntak frå internettet og kanskje bensinpumpene, sjølvsgd). Eg veit ikkje årsaka til at snøggbåten er lagt til Utbjoa kai i staden for Innbjoa kai og det kan heilt sikkert vera gode logistikkmessige årsaker til det, som til dømes at Innbjoa kai av ein eller annan grunn ikkje er trafikksikker for snøggbåtar. Uansett viser skiljet mellom desse to kaiane at kvalitetane ved stadene kan ha mykje å seia for stadkjensla ein får ved å oppsøka dei. Dersom eg måtte venta mellom to transportmiddel og kunne velja mellom dei to kaiane hadde eg definitivt valt Innbjoa kai, som er langt meir enn berre ein ventestad – det er eit heilt lite tettstadsmiljø.



Figur 44 Innbjoa kai



Figur 45 Tenester ved Innbjoa kai

Nedstrand

Ved Nedstrand er samanhengen mellom buss og snøggbåt ved første augekast mykje betre. Busstoppet og snøggbåtkaien er rett i nærleiken av kvarandre, slik at ein kan sjå stoppa. Det vil seia, det er ikkje skilta nokon plass at det er ein snøggbåtkai, med unntak frå nokre rutetabellar som er hengt opp på vegg på den vesle bygninga midt på kaien slik som på Utbjoa kai. Byttestadpunktet er lagt til i sentrum av Nedstrand,

som er eit typisk liten tettstad med Jokerbutikk, ein del bustader og ein god del hytter/campingplassar. I tillegg ligg det ein småbåtkai rett attmed og inne i den kvite bygninga på venstre i biletet er det også ei verna, restaurert tollbu frå 1637 som er ein del av Nedstrand bygdemuseum og som er opent for vitjande på søndagar. Først trudde eg at det ikkje var nokre sitjeplassar ved kaien, men etter kvart såg eg eit skilt på brakka til venstre i biletet under at brakka faktisk tente som venterom. Venterommet var også fylt av ein haug med svenskar. Det er sjølvsagt eit pluss at det faktisk i det heile teke er venterom ved byttepunktet, men det hadde ikkje skada å gjera det noko meir tydeleg, då eg først trudde at det var ei pausebrakke for nokon med mellombels arbeid i området. I det heile teke er Nedstrand kai eit triveleg byttepunkt, men det kunne godt ha vore betre skilta at det faktisk var eit byttepunkt mellom båt og buss, venterommet kunne ha minna meir om eit venterom og ikkje ei brakke, og eg sakna sitjeplassar ute. Men det skal seiast at talet ventande på snøggbåten då eg var der var overraskande, då eg på førehand trudde at tilstandande var meir som ved Utbjoa kor det ikkje var nokon som gjekk på snøggbåten.



Figur 46 Nedstrand kai

6.7 Brukarvennlegheit

I kapittel 4 var eg innom kor viktig det er at dei reisande har tilgang på god informasjon om korleis dei skal planlegga og gjennomføra reisa si, og at denne informasjonen må vera intuitiv og lett forståeleg. Korleis haldeplassar der bytte mellom ulike linjer og/eller transportmiddel skjer er ein viktig praktisk del av dette, og er framstilt ovanfor. Her vil eg gå gjennom andre delar ved kollektivtransportsystemet som er med på å påverka den reisande si oppleving av reisa.

6.7.1 System for billettsal

Dei fire aktørane opererer hovudsakleg med kvar sine system for billettsal. Som nemnd høyrer Kystbussen og Haukeliekspressen inn under marknadsføringsselskapet NOR-WAY Bussekspress. Haukeliekspressen sine bilettar kan ein berre kjøpa gjennom NOR-WAY, medan Kystbussen har egne sider og appar for bilettkjøp. Likevel går det an å kjøpa billett til Kystbussen også på NOR-WAY sine sider. Dersom ein bestiller bilettar via NOR-WAY sine sider kan ein bestilla bilettar som går på tvers av dei to ekspressbussane, men dersom ein bestiller via Kystbussen sine sider kan ein berre bestilla bilettar innanfor Kystbussen sine strekningar. Skyss og Kolumbus sine billettsystem gir som hovudregel ikkje moglegheit for å bestilla bilettar på tvers av aktørar. er. Kolumbus gir denne moglegheita på reisande som skal til eller frå Etne, som eigentleg er Skyss sitt ansvarsområde, men ikkje for reisande som skal til eller frå Sveio som også er i Skyss sitt geografiske område. Reisande som nyttar fleire ulike aktørar sine linjer må derfor stort sett halda seg til dei ulike billettsystema dei har.

Både Haukeliekspressen og Kystbussen lar dei reisande betala på nettsida deira. Kolombus og Skyss gir ikkje same moglegheita, med unnatak frå Kolombus sine snøggbåtruter som kan reserverast og bestillast på nett (<https://bestilling.kolombus.no/>). Det som er noko spesielt her er at dersom ein gjer eit søk med reise frå Sandeid til Sauda, kor buss vil vera det mest naturlege, dukkar også linje 61 opp som eit alternativ. Prisen, derimot, blir tre gonger så dyr som den eigentleg skal vera. Ei reise frå Sandeid til Sauda går gjennom to sonar, og prisen for ein enkeltbillett burde derfor vera 65 kroner. Bestillingsnettsida til Kolombus hevdar at prisen er heile 180 kroner, som vist i figuren under. Dette verkar heilt klårt forvirrande for dei som først har forvilla seg inn på denne betalingssida og får opp prisar som ikkje stemmer overeins med prisane som faktisk gjeld.

Velg avgang

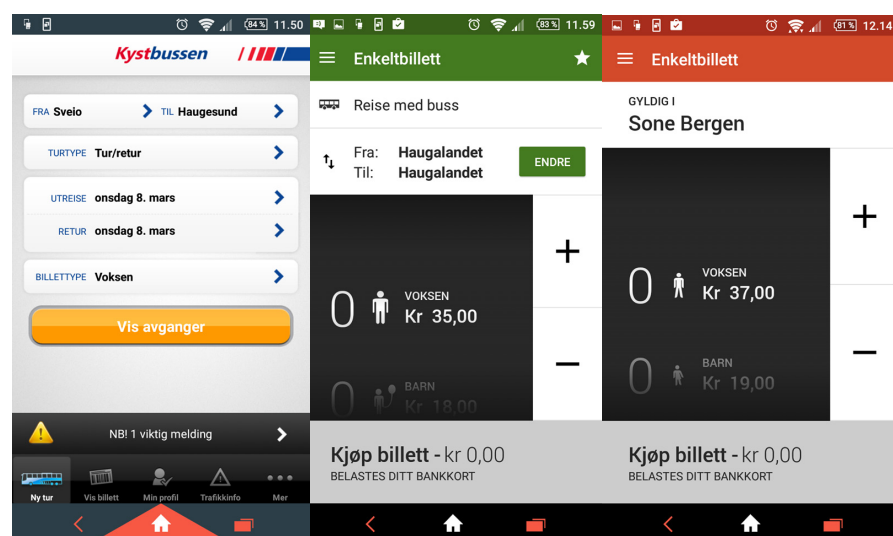
← En dag tilbake torsdag 09.03.2017 En dag frem →

Avgang	Ankomst	Reisetid	Bytter	Status	Pris
17:05 Sandeid kai 61	18:25 Sauda bussterminal	01:20	0	Ledig	180 kr

Figur 47 Bestilling på nett, Kolombus

Alle aktørane har ein form for betaling om bord på bussen eller båten. Reisande med Kystbussen og Haukeliekspressen kan til vanleg betala med kort om bord på bussen, men det kjem ikkje klart fram på nettsidene deira om det er mogleg å betala med kontantar. Haukeliekspressen har også ombordtillegg, men det kjem ikkje klart fram på nettsidene kva det ligg på. Både Kolombus og Skyss gir den reisande moglegheit til å betala med kontantar på både buss og båt, men ikkje med bankkort. I tillegg har begge aktørane kvart sitt reisepengekort som heiter Kolombuskort og Skysskortet, som gjer at ein kan betala billettane om bord ved å registrera kortet sitt. Dette kan fyllast på kundesentra, på billettautomatane eller hjå sjåførane til dei respektive aktørane. Kolombus har også ei løysing der ein fyller på Kolombuskortet på nett. Haukeliekspressen og Kystbussen har ikkje løysingar for slike reisepengekort.

Medan Haukeliekspressen og resten av aktørane i NOR-WAY Bussekspress AS ikkje har nokon app for bestilling av billettar, har Kystbussene ein app til Android og iPhone kor ein kan bestilla billettar, men også sjekka rutetider, få trafikkmeldingar og liknande. Kolombus har appen Kolombus billett kor ein anten skriv kva sonar ein skal reisa i og gjennom eller tastar inn haldeplassane slik at appen finn ut kor mange sonar ein må betala for. Skyss har også ein app for billettkjøp, men som berre gjeld for sone Bergen, og som derfor kjem lite til nytte på Haugalandet. Layoutane til dei tre billettappane er vist under.



Kystbussen sin app er vist heilt til venstre. Kolombus sin app er i midten, og Skyss sin app (som ikkje kan nyttast på Haugalandet i dag) er til høgre. Det er store likskaper mellom Kolombus og Skyss sine appar, som følgje at dei er designa og drifta av same appproducent, WTW.

Figur 48 Appar for billettkjøp: Kystbussen, Kolombus og Skyss

Ei anna moglegheit er å kjøpa billett på billettautomatar. Dette er det berre Kolumbus og Skyss som tilbyr. I følgje nettsida til Kolumbus er det berre éin billettautomat på Haugalandet, som er lokalisert i Rådhusparken i Haugesund. Forfattaren sjølv meinte det var ein merkeleg stad å ha billettautomat, etter som det er over 1 km frå Haugesund bussterminal, og etter nærmare undersøking er det ikkje nokon billettautomat der, i alle fall ikkje som er lett å finna fram til. Skyss har billettautomatar, men ingen på Haugalandet.

Ei siste mogleg løysing er å kjøpa billett på kundesenter. Av Kolumbus sine tre kundesenter totalt i Rogaland har dei eitt i Haugesund sentrum. Den er ikkje plassert på Haugesund bussterminal, som ein gjerne skulle tru, men hjå Turistinformasjonen ved Bytunet nede i sentrum, og er berre open mellom 10.00-16.30 på kvardagar og er stengt i helgedagar. Skyss har berre eitt i Bergen. Verken Haukeliekspressen eller Kystbussen har eigne kundesenter på Haugalandet eller andre stader for den saks skuld.

Tabell 8 Ulike betalingsmåtar på Haugalandet

	Haukeliekspressen	Kystbussen	Kolumbus	Skyss
På nett	Ja	Ja	Delvis	Nei
Om bord: kontant	Usikkert	Usikkert	Ja	Ja
Om bord: bankkort	Ja	Ja	Nei	Nei
Reisepengekort	Nei	Nei	Ja	Ja
App	Nei	Ja	Ja	Nei (ikkje på Haugalandet)
Billettautomat	Nei	Nei	Nei	Nei (ikkje på Haugalandet)
Kundesenter	Nei	Nei	Ja	Nei (ikkje på Haugalandet)

Tabellen over viser kva for ulike betalingsmåtar dei fire aktørane kan tilby den reisande. Kolumbus er kanskje den aktøren som tilbyr reisande på Haugalandet flest alternativ til korleis å kjøpa billett. På fylkesbasis har Skyss dei same løysingane som Kolumbus har, men på grunn av at dei verken har app, billettautomat eller kundesenter på Haugalandet blir resultatet at dei reisande berre kan betala med kontantar eller reisepengekort. På Haukeliekspressen kan ein betala på førehand på nett eller med bankkort om bord, og Kystbussen har i tillegg ein app for billettkjøp. Det er usikkert om billettane kan kjøpast med kontantar, då det ikkje står noko informasjon om det på nettsidene deira.

I følgje TØI (2016) påverkar «Pris og betalingssystemene for kollektivreisen [...] direkte de reisendes vilje til å benytte systemet.» (s. 140). Forfatarane legg mest vekt på at elektroniske billett, som til dømes appar gir, kan senka terskelen for å reisa med kollektivtransport. I tillegg gir bestilling på nett eller anna førehandsbetaling eit mest mogleg saumlaust kollektivnett, fordi ein då slepp å bruka tid på betaling under reisa. Dei skriv lite om dei andre løysingane enn dei som gir elektroniske billett. Etter mi meining gir appar meir rom for spontan reising enn det bestilling på internett heime gir, fordi ein då kan bestilla billetten rett før ein går om bord eller så snart ein veit kva reise ein skal gjera, så lenge ein har mobilnett. I ein artikkel frå 2010 der dataingeniørane Marcus Foth og Ronald Schroeter ved Queensland University of Technology tek føre seg korleis ein kan betra den reisande sin oppleving av reisa og omtalar mobilbillett. I tillegg til at mobilbillett i følgje dei er billigare i både produksjon og drift i høve til papirbillettar hevdar dei også at mobilbillettar «[...] increase customer convenience by providing new and simple ways

to purchase tickets.» (Foth og Schroeter, 2010, s. 35). At ein har ein mobil med tilgang til internett er ei føresetnad for å kunna nytta seg av billettappane. I tillegg må ein også sikra at ein har straum på mobilen ved kontrollar og/eller ombordstiging. I undersøkinga til TØI frå 2014, som er omtala tidlegare, fann dei at heile 83% av dei reisande som var med i undersøkinga hadde smarttelefon.

Betaling med kontantar på buss har vore ønska fjerna av blant anna Yrkestrafikkforbundet (YTF) på grunn av at det å ha større mengder pengar om bord senkar tryggleiken for sjåføren (Møllen & Gjestland, 2016). Det har vore diskutert om det i det heile teke er lovleg å nekta dei reisande å betala med kontantar på grunn av at kontantar er det ein kalla for 'tvungent betalingsmiddel' som gjer at forbrukarar alltid har lov til å betala med dei, innanfor visse rammer. Likevel ser ein at det rundt om kring blir lagt til ein ekstra kostnad for billett kjøpt med kontantar, til dømes på Skyss sine enkeltbilettar i sone Bergen (Skyss, u.d. c) og på Kolumbus sine ruter innanfor sone Nord-Jæren kor det kostar 20 kroner ekstra per billett kjøpt med kontantar (Laugaland, 2015). Ei forbrukarundersøking Respons Analyse gjorde for Sparebank 1 viste at norske forbrukarar i mindre og mindre grad nyttar kontantar, og at heile 6 av 10 av dei mellom 25 og 35 år har kutta ut bruk av kontantar (Øksnes, 2017). Blant heile befolkninga ligg talet på 4 av 10, og berre åtte prosent av befolkninga føretrekk å betala med kontantar. Å kutta ut kontantar på kollektivtrafikk er då gjerne ikkje så problematisk for dei reisande. Men i 2015 betalte heile sju av ti reisande med Kolumbus med kontantar (Laugaland, 2015). På same tid som ein sjølvsagd må ta omsyn til sjåførane sin tryggleik og også til effektiviteten i ombordstiging, må ein også, som regiondirektør i Forbrukarrådet Rogaland Edith Nøkling uttalte seg til NRK legga til rette for dei som framleis ynskjer å betala kollektivtransporten sin med kontantar gjennom å «[...] lage gode alternativer til dem som ikke vil laste ned app og som ikke har kredittkort.» (Høyland, 2015), til dømes ved å gjera det mogleg å kjøpa billett med kontant på førehand i kioskar eller billettautomatar.

6.7.2 Reiseplanleggjarar

Dei fire ulike aktørane innanfor kollektivtransport på Haugalandet opererer som nemnd med ulike system for billettsal og med ulike prisar og sonar. Alle fire aktørane har kvar si nettside med tilhøyrande reiseplanleggjar som gir den reisande eit verkemiddel til å finna raskaste veg frå A til B. I tillegg har både Kolumbus, Skyss og Kystbussen appar for reiseplanlegging. Her vil undersøka korleis reiseplanleggjarane fungerer for dei reisande.

Samordning av ruter og linjer

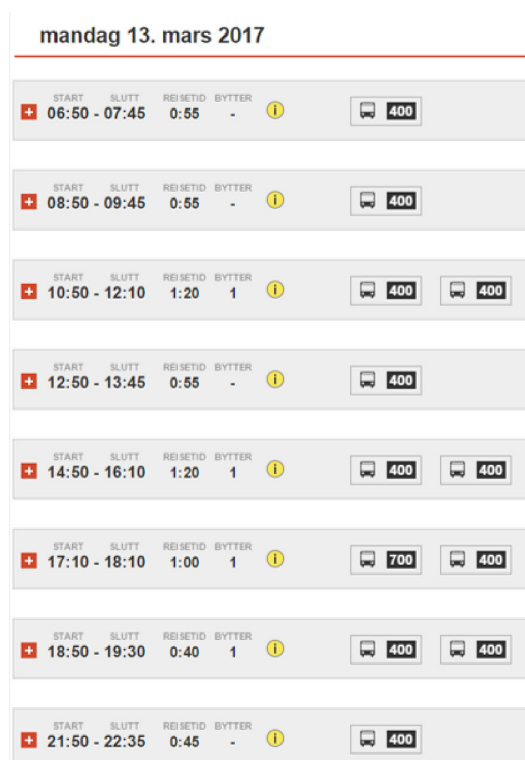
Då dei fire aktørane opererer i same geografiske område, har dei også sjølvsagd nokre ruter som overlappar. For at den reisande skal sleppa å søka opp si reisestrekning i samtlege reiseplanleggjarar for å finna den beste avgangen for han/henne, er det beste at alle aktuelle avgangar blir vist i éin og same reiseplanleggjar, sjølv om dei ikkje er i regi av aktøren som eig reiseplanleggjaren. For å undersøka i kva grad dei ulike aktørane informerer om kvarandre sine linjer har eg vald ut to strekningar på Haugalandet, på same dag (mandag 13.03.17). Den første er Sveio sentrum – Aksdal i Tysvær og på denne strekninga har alle dei fire aktørane linjer. Den andre er Fjæra – Ølen kor alle utanom Kystbussen har linjer. Eg reknar med at dei aktørane som har reiseplanleggjar på både nettside og app tek utgangspunkt i same database og logaritmar, og kjem derfor ikkje til å gjera søk i både app og nettstad. For ordens skuld er alle søk her gjort gjennom reiseplanleggjarane på nettsidene deira. Nokre kjappe søk i reiseplanleggjarane til Kystbussen og Haukeliekspressen viser at dei ikkje tek med verken Kolumbus eller Skyss sine linjer på strekningane.

Dette er kanskje ikkje så rart ettersom begge bussane er ekspressbussar og er pårekna reisande som skal over lengre strekningar. Likevel kan ein ikkje utelukka at dei blir nytta over kortare strekningar, spesielt i område der lokalbussane elles ikkje har mange avgangar, eller der det blir like dyrt å ta lokalbuss.

Sveio sentrum - Aksdal

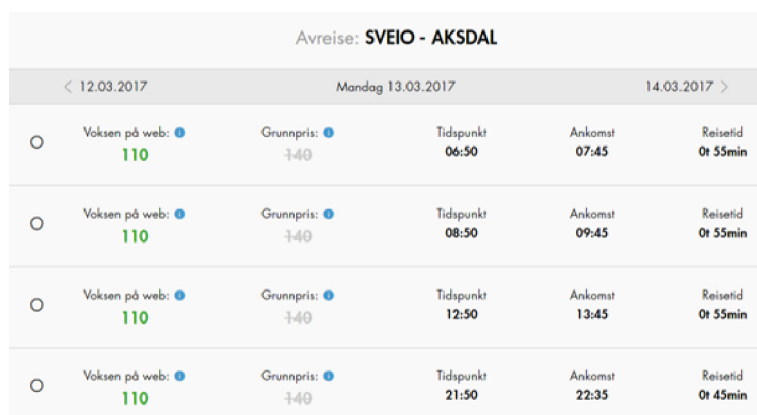
På strekninga Sveio sentrum – Aksdal viser Kolumbus atten moglege ruter den reisande kan ta ein vanleg måndag i mars. Dei fleste tek rundt ein time. Ni av dei byrjar med Skyss sine lokalruter (700 og 157) med bytte til Kolumbus sine linjer i Haugesund, nokre av dei inneber å ta Kystbussen heile strekninga eller bytta til Kolumbus i Haugesund, og den siste avgangen må den reisande belaga seg på å ta Kystbussen til Haugesund, for så å bytta til Haukeliekspressen austover.

Her viser Kolumbus altså samtlege aktørar sine linjer i sin reiseplanleggjar. Når ein gjer same søket i Skyss sin reiseplanleggjar får ein berre fram åtte moglege avgangar, som vist i figuren til høgre. Kystbussen står for heile sju av desse avgangane, og lokalrute 700 er berre nemnd på éin avgang. Til trass for dette går det heile seks lokalruter til dagen (700 og 157) frå Sveio til Haugesund sentrum, kor ein lett kan gjera bytte vidare andre bussar for å komma seg til Aksdal, som Kolumbus viste.



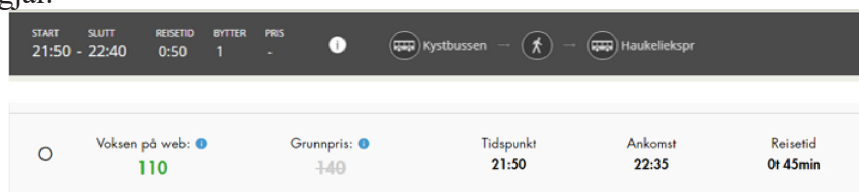
Figur 49 Skyss sine reiseplanar Sveio sentrum - Aksdal

Kystbussen viser på sine sider til fire avgangar til dagen på strekninga, og det samsvarar med dei fire avgangane utan bussbytte som Skyss sin reiseplanleggjar viste. Årsaka til at Skyss sin reiseplanleggjar viser fleire avgangar med Kystbussen er at dei belagar seg på at den reisande tek Kystbussen eit stykke i éi retning før dei hoppar på ein Kystbuss som går i motgåande retning. Dette tek litt lenger tid, men gjer trass alt jobben.



Figur 50 Kystbussen sin reiseplanleggjar Sveio sentrum - Aksdal

Kolumbus viser også desse fire direkteisene med Kystbussen i sin reiseplanleggjar, men av ein eller annan grunn føreslår den at den reisande på 21:50-ruta frå Sveio skal bytta til Haukeliekspressen i Haugesund, til trass for at ankomsttid då er fem minuttar seinare enn om den reisande hadde haldt seg på Kystbussen fram til Aksdal. Den øvste skjermdumpen nedanfor er frå Kolumbus sin reiseplanleggjar, og den nedste frå Kystbussen sin reiseplanleggjar.



Figur 51: Kolumbus versus Kystbussen sin reiseplanleggjar

På strekninga Sveio – Aksdal viser altså Skyss ikkje Kolombus sine ruter og gir derfor eit feil inntrykk av kva ruter den reisande faktisk kan nytta. Kolombus sin reiseplanleggjar viser alle aktørane sine ruter og viser derfor fleire moglege avgangar for den reisande, men rotar det til med å pressa inn eit bussbytte som absolutt ikkje er nødvendig.

Fjæra – Ølen terminal

Den andre strekninga, frå Fjæra inst i Åkrafjorden til Ølen terminal, har i følgje Kolombus tre avgangar, som alle tek rundt to timar. Dei inneber frå eitt til to bytte, to av dei er med Skyss og Kolombus sine lokalbussar, og den siste blir gjort med Skyss og Haukeliekspressen. Kolombus sitt resultat er vist nedanfor.

START	SLUTT	REISETID	BYTTER	PRIS	
08:05	10:00	1:55	1	-	801 → 60
12:55	15:06	2:11	1	-	801 → 60
19:40	21:20	1:40	2	-	801 → ↑ → 801 → Haukeliekspr

Figur 52 Kolombus sin reiseplanleggjar Fjæra - Ølen terminal

I følgje Skyss sin reiseplanleggjar går det ingen avgangar denne dagen. Men i følgje Skyss sin nyaste rutetabell for linje 801 Odda – Etne – Ølen per 5. september 2016 kan ein på ein måndag komma seg frå Fjæra til Ølen fem gonger til dagen.

Frå Odda	Måndag – fredag				
	1	2	3	4	5
Turnr.					
Odda busstasjon.....	4.30	7.30	12.20	15.50	19.40
Skardsmo.....	4.48	7.48	12.38	16.08	19.58
Seljestad vektstasjon.....	5.00	16.15	20.05
Seljestad vektstasjon.....	5.05a	16.20a	20.10a
Fjæra.....	5.20a	8.05	12.55	16.35a	20.25a
Teigland.....	5.30a	8.15	13.05	16.45a	20.35a
Tjelmeland.....	5.40a	8.25	13.15	16.55a	20.45a
Etne sentrum.....	6.00a	8.55b	13.50b	17.15a	21.05a
Ølen terminal.....	6.15a	9.10b	14.15b	17.30a	21.20a
Aksdal.....	6.50a	9.50b	14.55b	18.05a	21.55a
Ank. Haugesund.....	7.15a	10.10b	15.20b	18.30a	22.20a

Figur 53 Skyss sin rutetabell linje 801

Fjæra - Ølen terminal					
Sen 12. mar		Måndag 13.03.2017			Tir 14. mar
KJØP BILLETT NÅ - sikre deg plass på bussen og unngå ombordtillegg!					
Pris for én voksen kr.	Avgang	Ankomst	Varighet	Linje	
93,-	05:20	06:15	0:55	NW180 Haukeliekspressen	
93,-	16:35	17:30	0:55	NW180 Haukeliekspressen	
93,-	20:25	21:20	0:55	NW180 Haukeliekspressen	

Figur 54 NOR-WAY sin reiseplanleggjar Fjæra - Ølen terminal

Kolombus viser tre avgangar, Skyss sin reiseplanleggjar seier ingen, medan Skyss sin rutetabell for linje 801 som Kolombus nyttar, seier det er heile fem avgangar. I tillegg tek reisa frå Fjæra til Ølen i følgje rutetabellen rundt éin time, mot rundt to timar som Kolombus sine resultat viser.

Eit søk på NOR-WAY sin reiseplanleggjar (figur 54) viser at Haukeliekspressen køyrer ruta tre gonger til dagen.

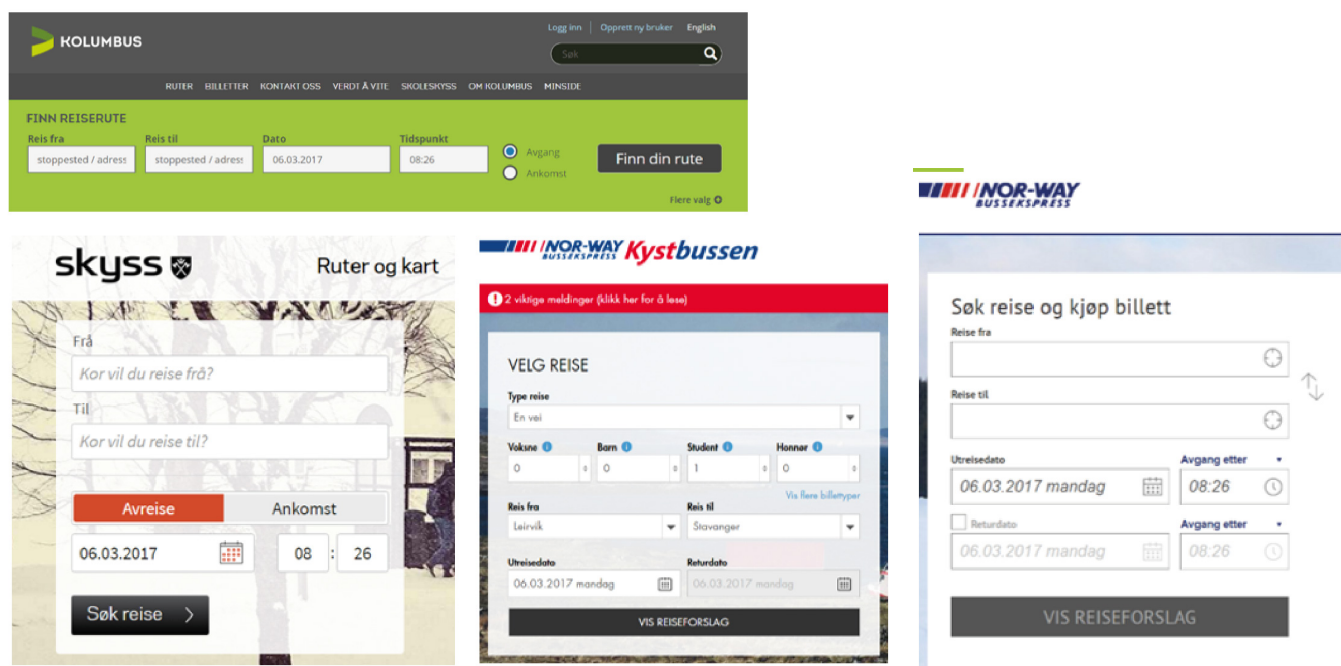
Alle desse tre blir viste i Skyss sin rutetabell, der dei er merka med ein «a» etter avgangstidspunktet. Men reiseplanleggaren viser dei ikkje, og Kolombus sin reiseplanleggjar viser berre den siste kombinert med to bytte med Skyss si lokalrute 801. Her blir den reisande av ein eller annan grunn sendt med Skyss si rute 801 austover til Skardsmo i 15 minuttar, for så å ta same rute i motgåande retning sørover til Seljestad vektstasjon i 7 minutt, før han eller ho set seg på Haukeliekspressen og går av i Ølen. Det enklare alternativet måtte jo vera å går rett på Haukeliekspressen klokka 20:25 i Fjæra, på akkurat same busshaldeplass, og vera framme etter 55 minuttar i staden for 1 time og 40 minuttar som Kolombus sin reiseplanleggjar føreslår.

Årsaka til at Kolumbus og Skyss viser ulike ruter er truleg at frå og med 6. mars 2017 har Kolumbus justert på sine rutetider for linje 60 som elles ville ta over Skyss si linje 801 i Etne og frakta passasjerane vidare til Ølen og vidare vestover til Haugesund (Kolumbus, 01.03.17). Avgangane som tidlegare ville ha gått 08.55 og 13.50 ein vanleg måndag frå Etne sentrum og vestover, slik at reisande med Skyss si rute 801 kunne komma seg vidare frå Etne, går no 08.50 og 13.40, fem og ti minutt før linje 801 har kome til Etne. Avgangane som står i Skyss sin rutetabell for linje 801 stemmer altså ikkje lenger, men etter det eg kan sjå er det ingen informasjon om det på Skyss sine nettsider. På Kolumbus sine nettsider står det ikkje noko meir om rutejusteringane enn at nokre avgangar blir justerte med nokre minuttar, og at nokre av rutene på linje 60 får endra start- eller endepunkt, og altså ikkje noko om at det gjer at Skyss si linje 801 ikkje lenger korresponderer med Kolumbus si linje 60.

Oppsummert viser Kystbussen sin reiseplanleggjar ingen av dei andre aktørane sine ruter. Haukeliekspressen, som inngår i NOR-WAY AS sin reiseplanleggjar, viser både Haukeliekspressen og Kystbussen sine ruter. Ut frå strekningane ovanfor ser det ut til at reiseplanleggjaren til Skyss viser Kystbussen sine ruter, men ikkje Haukeliekspressen sine ruter, til trass for at rutetabellen til linje 801 viser at dei i alle fall inngår i nokre av rutetabellane til Skyss. Skyss viser heller ikkje moglege bytte til Kolumbus sine linjer i reiseplanleggjaren sin. Kolumbus sin reiseplanleggjar viser begge ekspressrutene i sin reiseplanleggjar, men er ikkje konsistente i kva ruter som blir presenterte, og gir også unødvendig kompliserte reiseruter i begge døma. Skyss sine linjer ser ut til å bli vist i begge døma. Det at Skyss sin rutetabell for rute 801 ikkje samsvarar med eigen reiseplanleggjar og Kolumbus sine endringar på rute 60 kan ha mange årsakar. Kolumbus sine justeringar blei nyleg gjort då dette vart skrive, og Skyss har kanskje ikkje hatt tid til å følgja det opp. Uansett tyder det på eit kanskje dårleg samarbeid mellom Kolumbus og Skyss, til og med på ei linje som tidlegare har korrespondert.

Reiseplanleggjarane sin funksjonalitet

Reiseplanleggjarane som dei ser ut på nettsidene er viste i skjermdumpane under.



Figur 55 Reiseplanleggjarane på nett

Som nemnd tidlegare høyrer Kystbussen og Haukeliekspressen til same marknadsføringsselskap (NOR-WAY Bussekspress), men Kystbussen har eigne billettsystem og også ein eigen reiseplanleggjar. Likevel ser ein logoen til NOR-WAY Bussekspress øvst i reiseplanleggjaren. Dette i seg sjølv kan nok vera noko forvirrande for den reisande, men det som er mest iaugefallande er gjerne at sjølve designet på reiseplanleggjarane til begge desse ser nokså utdatert ut. Utanom at designet på reiseplanleggjarane til Haukeliekspressen og Kystbussen kanskje kunne trengt ein liten oppussing for å sjå hakket meir profesjonell ut, er dei etter mi meining brukarvennlige i form av at informasjonen ein treng kjem lett opp. Når ein først har gjort eit søk kjem pris, avgangs- og ankomsttid og reisetid opp, og ein kan gå vidare for å kjøpa billetten på nett.

Både Kolumbus og Skyss følgjer sitt design ein finn elles i kollektivsystemet deira, nemleg grønt og raudt, høvesvis. Gjennom søk gir begge to ei god oversikt med avgangs- og ankomsttid, total reisetid, tal bytte som må gjerast på reisa, kva linjer ein skal nytta seg av og moglegheiter for å sjå reisetraséen på eit kart. I tillegg gir dei oversikt over kor lang tid det tek den reisande å gå til og frå haldeplassane ein har skrive inn dersom transportmidlet ikkje går heilt til/frå dei haldeplassane. I tillegg gir Kolumbus pris for reiser med sine eigne linjer, men som nemnd tidlegare gir ingen av dei moglegheit for kjøp på nett via desse reiseplanleggjarane. At den reisande kan få tak i prisen gjennom reiseplanleggjaren er absolutt ein stor fordel. Dei fleste har nok ikkje pugga pris- og sonetabellane, og når prisen ikkje blir vist må ein leita seg fram på nettsidene for å finna ut kor mange sonar ein må reisa gjennom og kva det vil kosta. Dette gjer at reisande med Skyss fort må bruka lenger tid på planlegging av reisa si, spesielt ettersom Skyss i dag ikkje tilbyr billett kjøp via mobilapp, slik at dei reisande anten må ha nok kontantar eller ha reisekort.

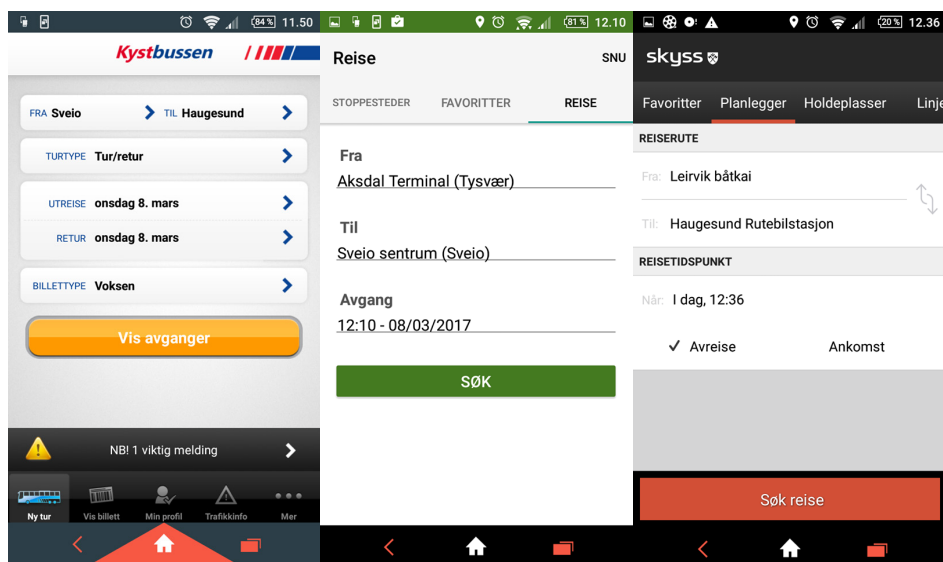
Det er ikkje alltid ein skal søka opp reiser som skal gjerast umiddelbart, nokre gonger vil ein gjerne planleggja morgondagens reise. Både Kystbussen og Haukeliekspressen sine reiseplanleggjarar har enkle funksjonar for å endra søkedato, og viser automatisk alle avgangar frå klokka 00.00 til 23.59 den aktuelle dagen. Skyss og Kolumbus, som begge ofte har mange fleire avgangar til dagen enn det dei fleste strekningane på ekspressbussane har, må ein skriva inn både dato og tid.



Figur 56 Søka opp ruter på andre tidspunkt i Kolumbus sin reiseplanleggjar

Medan Skyss sin her fungerer godt, vil ikkje Kolumbus sin reiseplanleggjar lyda endringar i tid ved første søk. Dersom ein til dømes søker for avgangar som går tidlegast tre timar seinare på dagen, vil det første søket automatisk ha 'hoppa' tilbake til tidspunktet ein søker på. Når ein så gjer eit nytt søk med justerte tider, får ein dei resultata ein eigentleg ville ha.

I tillegg til å ha reiseplanleggjar på nett har både Kystbussen, Skyss og Kolumbus appar for reiseplanlegging. Dei er viste i skjermdumpane øvst på neste side. Kystbussen sin er den same som ein bestiller billett på, medan Skyss og Kolumbus har eigne appar som heiter Skyss reise og Kolumbus reise. Eg har ikkje testa korleis rutene som blir vist i desse appane er i høve til det reiseplanleggjaren på nett viser, men reknar med at det baserer seg på same systemet.



Kystbussen sin app er vist heilt til venstre, Kolombus sin i midten, og Skyss sin til høgre.

Figur 57 Reiseplanleggarane i mobilversjon

Korleis fungerer så appane i høve til planlegging av reisa? Kystbussen sin app ser mykje meir oppdatert ut enn reiseplanleggjaren på nett, og er etter mi meining svært brukarvennleg. Det er lett å finna fram til haldeplassane ein skal av og på, søket går kjapt og viser avgangs- og ankomsttid. Appen fungerer også som ein app for billettkjøp (ein kan trykka seg vidare frå avgangane og kjøpa billetten der), i tillegg til at det er lagt inn kontaktinformasjon om Kystbussen samt eventuell trafikkinformasjon som den reisande kunne trenge å vite.

Skyss sin reiseplanleggar på app heiter Skyss Reise. Ved første augekast ber den preg av å vera litt for komplisert. Den har fire fanar (Favoritter, Planlegger, Holdeplasser og Linje). Det gir den reisande mange moglegheiter for korleis ein vil planleggja reisa si, anten det er gjennom å finna raskaste reise frå der ein er, eller om ein føretrekk visse haldeplassar eller linjer. Likevel blir appen noko kaotisk, krev tilvenjings-tid, og det spørers som det ikkje hadde vore betre å hatt ein enkel reiseplanleggjar utan for mykje forstyr-rande element.

Kolombus sin app for reiseplanlegging heiter Kolombus Reise. Den har tre fanar (Stoppesteder, Favoritter og Reise), og ber også som Skyss Reise preg av å vera forvirrende i starten. Kolombus si fane Stoppesteder og Skyss si fane Holdeplasser gir begge moglegheit for å finna fram til haldeplassar i nærleiken eller rundt bestemte område, men denne funksjonen blir også ivareteken på Kolombus si fane Reise og Skyss si fane Planlegger, og er såleis ein overflødig funksjon.

Som nemnd gir ikkje Skyss dei reisande på Haugalandet moglegheit for å nytta seg av mobilapp. Kolombus, derimot, gjer det, men då må dei lasta ned ein ekstra app som heiter Kolombus Billett. Denne er nemnd tidlegare og fungerer godt. Men det er noko irriterande at Kolombus Reise og Kolombus Billett ikkje er integrerte slik at ein kan kjøpa billett for reisa si etter at ein har funne den rette avgangen. I dag må ein finna ruta på nett eller på Kolombus Reise, og så gå over i Kolombus Billett for å kjøpa billetten. I tillegg kan ein ikkje kjøpa billett for seinare avgangar, fordi billettane blir aktiverte med éin gong kjøpet er gjort. Det siste fungerer sjølvsagt bra for spontane reiser, men for godt planlagde reiser, som til dømes i område der ein er avhengig av dei få bussane som går, kan det tenkjast at dei reisande ynskjer å kjøpa

billetten før dei er på haldeplassen. Moglegheit for førehandskjøp på denne måten kan også gi den reisande sikkerheit om at han eller ho faktisk får til billettkjøpet på mobil, og gir moglegheit til å ta med kontantar dersom mobilkjøpet av ein eller annan grunn skulle svikta.

Det som er omtala ovanfor verkar gjerne som flisespikkeri og som ei jakt etter å finna feil hjå aktørane. Men utforming av nettsider og appar og korleis dei i praksis fungerer for brukaren kan påverka korleis dei reisande oppfattar kollektivtilbodet. Dersom kollektivaktørane verkeleg ynskjer at fleire skal ta i bruk dei mobile løysingane for reiseplanlegging og billettkjøp er dei nøydde til å sikra at dei er brukarvennlege. Små, tilsynelatande ubetydelege feil kan bli store irritasjonsmoment for dei som nyttar appane. Dei færreste har lyst til å setja seg ned og bruka lang tid på å forstå innhaldet i appane, og den enklaste løysinga er etter mi meining i dette tilfellet ofte den beste. I staden for å gjera reisa enklare vil teknologi som ikkje fungerer slik den skal gjera reisa meir utfordrande. Dei små detaljane er derfor viktige. Dei ulike aktørane på Haugalandet har ulike utfordringar når det kjem til reiseplanleggarane. Kystbussen og Haukeliekspressen kunne gjerne trengt å oppdatere nettsidene deira. Kystbussen sin app fungerer godt, og gir i tillegg god integrasjon med billettkjøp og informasjon til den reisande. Kolumbus har ein feil i tidsjusteringa si på nettsida, og Skyss burde vise kva pris reisa får for den reisande. Både Kolumbus og Skyss sine reiseappar er ved første augekast forvirrande og har overflødige element, men fungerer godt når ein først har vent seg til det. Elles saknar eg ei integrering med billettkjøp både Kolumbus Reise og Skyss Reise.

6.7.3 Linjekart

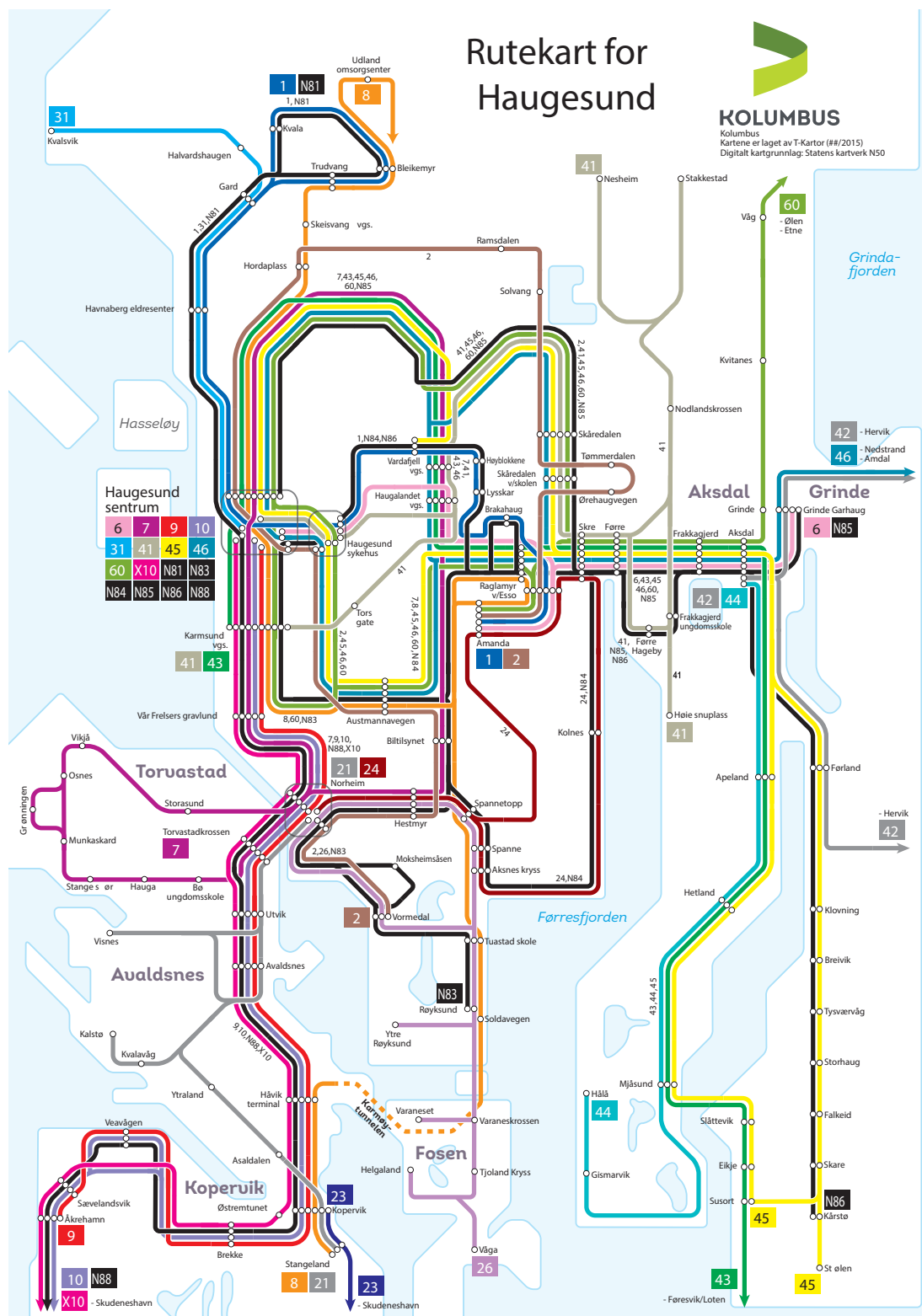
Som nemnd i kapittel 4 er presentasjon gjennom representasjon (kart og andre visuelle informasjonsmedium) av kollektivtilbodet viktig for brukarvennlegheita. Linjekart, eller rutekart som det også blir kalla, er ein viktig del av å presentera tilbodet. Gode og enkle linjekart gir den reisande eit innblikk i kva linjer som går gjennom sin avgangshaldeplass, kva linjer som går gjennom målpunktet for reisa, og eventuelt kva bytter som må gjerast for å koma seg dit. Haukeliekspressen og Kystbussen har ingen slike kart, men då traséane deira er relativt rett fram, har NOR-WAY AS sine nettsider framstilt dei greitt i ei kartløyning som vist på skjermdumpane nedanfor.



Figur 58 NOR-WAY Bussekspress sine linjer. Haukeliekspressen (ovanfor) og Kystbussen (til høgre).



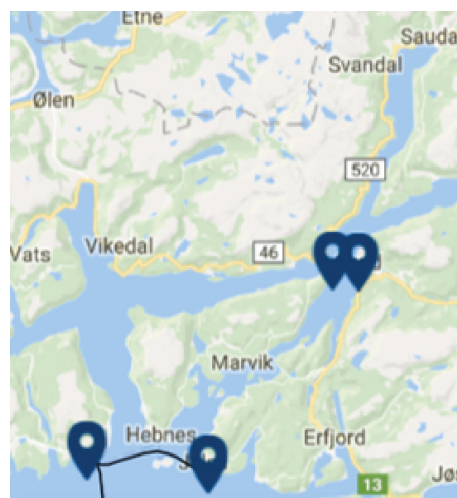
Skyss har linjekart for ulike område i Hordaland, men ikkje for Sveio eller Etne. Der må ein nøya seg med dei reiseplanleggaren sine avgangar, eller rutetabellane for dei aktuelle linjene.



Figur 59 Kolumbus sitt linjekart for Haugesund

Kolumbus har det dei kallar for rutekart for Haugesund som viser linjer som går i og gjennom meir sentrale område i Haugesund. Men det er ikkje noko linjekart for resten av Haugalandet.

I tillegg kan ein spørja seg om kor lett det er å lesa dette einaste linjekartet for buss som finst på Haugalandet. Det går mange parallelle linjer og mange av fargane på dei ulike linjene er nokså like. Men punkt for bussbytte er relativt lette å lesa. Kolumbus har eit linjekart for snøggåtar, som vist på skjermdumpen under. Det finst ikkje noko linjekart for bilferjer på Kolumbus sine sider, men ein blir i staden vist til Norled, som drifrar bilferjerutene, sine sider. Her kan me finna dette kartet, som viser bilferjerutene.



Figur 60 Kolombus sitt linje for snøggått (til venstre) og ferje (ovanfor)

Verdt å leggja merke til her er at ruta mellom Ropeid og Sand (dei to målpinnane som er nærmast kvarandre på kvar si side av Saudafjorden) ikkje har gått sidan nyåret 2016, på grunn av at Sandsfjordsbrua lenger sør blei ferdigstilt seinhausten 2015 (Statens vegvesen, 25.11.15), slik at bilane no køyrer om lag 12 km sørover til Sandsfjordsbrua som tek ein over Sandsfjorden i Suldal. Norled sitt kart er altså ikkje oppdatert, sjølv om linja ikkje er å finna i rutetabellane deira.

6.7.4 Gjenskjennelege traséar og rutetider

To andre viktige faktorar som er viktige for at kollektivtransportsystemet skal vera brukarvennleg, og som er to av Ruter sine ti prinsipp, er at rutetidene og -traséane er gjenskjennelege.

Av dei 38 lokalbusslinjene som går på Haugalandet er det berre sju som har stive rutetider, det vil seia at avgangane er sett til same minutt-tid kvar time. To av dei er byrutene i Haugesund, to går til og frå Sauda, og dei tre resterande er høvesvis bynære ruter som tener område der det er meir tettbygd enn i andre område på Haugalandet. I tillegg er det seks andre linjer som har delvis stive rutetider, det vil seia at dei går til faste tider anten éin gong i timen eller annankvar time i ein viss periode til dagen. Det mest vanlege er altså at avgangane til linjene går noko sporadisk, og fleire av dei er naturlegvis lagt opp slik at dei går tidleg om morgonen og rundt fire-tida.

Elleve av linjene har faste start-, slutt-, og stoppestader på rutene sine. Dei andre linjene kan til dømes ha ulike stoppestader eller starta og stoppa på ulike stader alt etter kva tidspunkt på dagen det er. Figur 26 på s. 59 viser kor mange linjer som tener det same geografiske området. Dess tjukkare strekane er dess fleire linjer køyrer på strekninga. Det er først og fremst dei tre hovudtraséane nordover, sørover og austover til/ frå Haugesund som har flest overlappande linjer, men det er også nokre døme på det i utkantane. Den reisande kan på den måten nytta seg av fleire ulike linjer dersom avreisestaden og reisemålet ligg langs desse aksane. Sjølv om det går fleire linjer same strekninga er det ikkje sikkert dei stoppar på dei same haldeplassane. Her tek eg tre strekningar som døme.

Haugesund – Tittelsnes

For å komma seg frå Haugesund busstasjon til Tittelsnes i Sveio er det to av Skyss sine lokallinjer (700 og 157) som kan køyra strekninga. I tillegg går Kystbussen også eit stykke, men den korresponderer ikkje i utgangspunktet med linje 157 som går heilt inn til Tittelsnes. 700-bussen køyrer heller ikkje innom Tittelsnes, og siste haldeplass før tunellen over til Føyna i nord er Ulveraker. Her må reisande med 700-bussen bytta over til 157-bussen, og bussane korresponderer slik ved tre tidspunkt kvar ettermiddag. 157-bussen, derimot, går ikkje berre frå Ulveraker til Tittelsnes, men har tre avgangar til dagen frå Haugesund til Tittelsnes. Det vil seia at det på strekninga Haugesund – Tittelsnes delvis går to ulike linjer som tener same området. På dei strekningane som er felles er det så vidt eg kan forstå dei same haldeplassane som gjeld. Nokre gonger køyrer 157-bussen heile strekninga, andre gonger fungerer den som ei slags matelinje til 700-bussen.

Mjåsund terminal – Akسدal terminal

Ved første augekast kan det sjå ut som det går utruleg mange forskjellige linjer mellom Mjåsund terminal og Akسدal terminal. Dette stemmer derimot ikkje heilt dersom ein ser på kva haldeplassar bussane køyrer på. Det er linjene 43, 44, 45, 47 og Kystbussen som har bussar som køyrer denne strekninga. Men på ein vanleg kvardag er det berre Kystbussen, linje 43 og linje 45 som faktisk stoppar på både Mjåsund terminal og Akسدal terminal. 47-bussen og 44-bussen har aldri stoppestad på Mjåsund terminal, men køyrer rett forbi. 43-bussen køyrer éi rute om morgonen på skuledagar. I praksis er det altså tre linjer som køyrast til dagen, Kystbussen, 45-bussen og 43-bussen.

Aksdal – Haugesund

Strekninga Akسدal terminal og Haugesund busstasjon er kanskje den strekninga som har flest ulike linjer som tener same område på heile Haugalandet. Linjene som køyrer der er Kystbussen, Haukeliekspressen og lokallinjene 6, 43, 45, 46 og 60. Linje 6 og 43 er dei einaste av lokallinjene som har faste traséar. Linje 6 køyrer ikkje om Skåredalen. Linje 43 er hovudsakleg ei skulerute for vidaregåande elevar. Linjene 45, 46 og 60 har noko varierende trasé og ulike stoppestader til ulike tider.

Dei tre strekningane ovanfor viser at dei ulike linjene ikkje går heilt parallelt, og at stoppestadene til ein viss grad varierer sjølv der dei stort sett køyrer dei same traséane. Likevel kan det nok verka forvirrande når ein til dømes kan ta heile fem ulike linjer frå Akسدal til Haugesund i tillegg til ekspressbussane.

6.7.5 Fysisk utforming

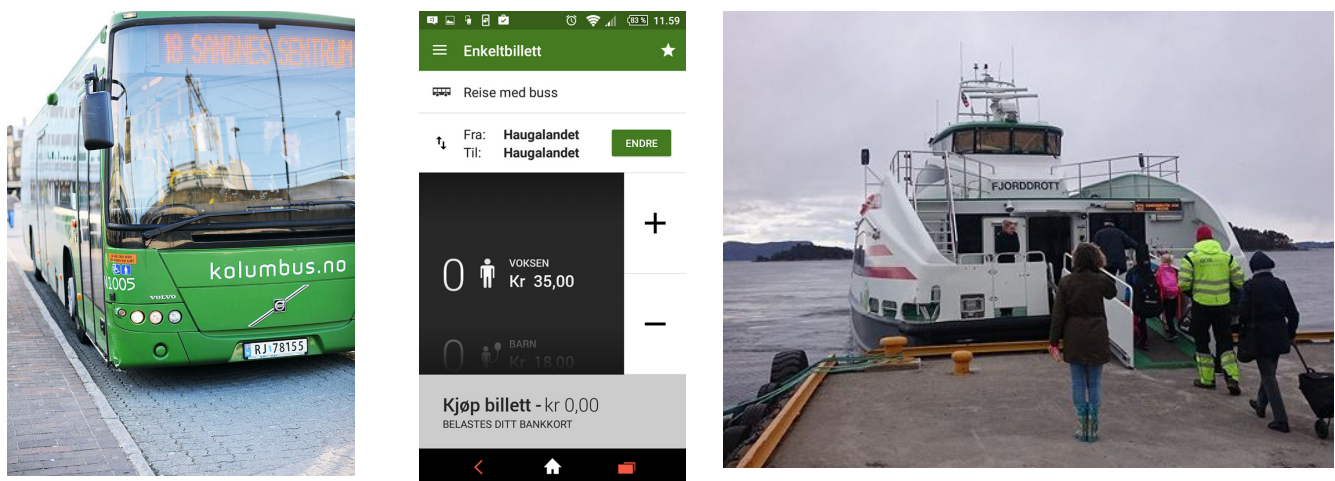
Både Kolumbus og Skyss har eigne fargar, høvesvis grønt og raudt, som i stor grad går igjen i heile kollektivsystemet deira. Fargane blir nytta på transportmiddel, i appar, nettsider, plakatar og til og med på billettautomatar. Bileta på neste side viser døme på kor fargane deira går igjen.

Sjølv om Skyss nyttar fargen sin på snøggåttane har dei ikkje berre raude bussar på Haugalandet. Nokre av dei er truleg frå ei tid då Skyss hadde eit anna design og er kvite med noko grønt på. Dette gjer at bussane er mindre gjenkjennelege, slik at ein må sjå på ruta til bussen for å sikra seg at det er Skyss sin buss som står der. Gjennomgangen av byttepunkt viste at det er betringspotensiale når det kjem til betre skilting ved byttepunkt. Dersom ein inkluderer desse fargane slike stader og set opp skilt som tydeleg seier at her kan ein gjera bytte mellom den og den linja og kor haldeplassane til dei ulike aktørane er å finna, blir reisa litt meir saumlaus.



Figur 61 Skyss sin raudfarge

Også snøggåtene til begge aktørane tek med seg fargane i sitt design. ‘Taket’ har aktørane sine fargar – raudt og grønt. Det er ikkje så lett å sjå fargen på Kolumbus sin snøggåte på dette biletet under til venstre, men det er altså eigentleg grønt.



Figur 62 Kolumbus sin grønfarge

Både Kolumbus og Skyss har stort sett eit gjennomført design, og dei er derfor lett å gjenkjenna for den reisande. Men at nokre av Skyss sine linjer på Haugalandet køyrer med gammalt design motverkar dette. I tillegg kunne fargar og design nyttast i større grad ved byttestader og haldeplassar, slik som det gjerne gjerast i og rundt Bergen og Stavanger, for å gi den reisande ein får god oversikt over kva linjer som går, kva aktørar som har linjer i området og kor ein skal gå dersom ein vil bytta linje.

6.8 Endringar hjå Kolumbus og Skyss

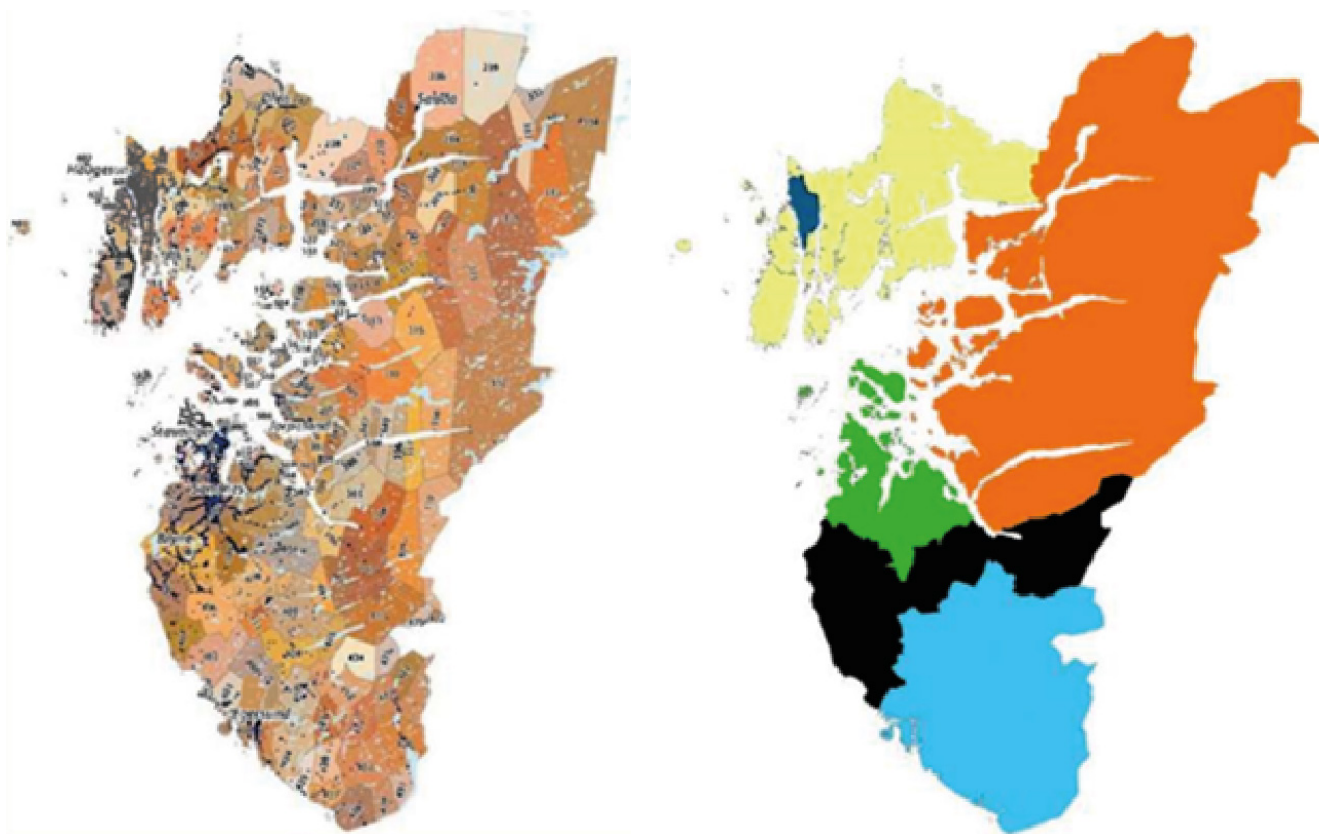
6.8.1 Nylege endringar hjå Kolumbus

For å motverka den negative trenden i passasjeretalet for kollektivtrafikken i Nord-Rogaland dei siste åra innførte Rogaland fylkesting sommaren 2015 nye ruter for bybussrutene og det dei kalla for ‘forstadsruter’ til Karmøy og Tysvær (Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune, 2014). Tiltaka gjekk hovudsakleg ut på å auka tilbodet der kundegrnlaget var stort og å redusera tilbodet eller finna andre beteningsformar der passasjertala og kundegrnlaget var lågt. I høyringsnotatet kom det fram at på ein kvardag ville endringane føra til at 800 passasjerar ville oppleva auka frekvens, 3600 ville oppleva det

som blei kalla for «øvrig forbedring», 430 ville oppleve noko redusert tilbod og 130 ville oppleve bortfall av tilbod. Så sjølv om størsteparten fekk betre tilbod (4400 passasjerar) fekk heile 560 dårlegare tilbod og i det verste fall blei tilbodet teke heilt bort.

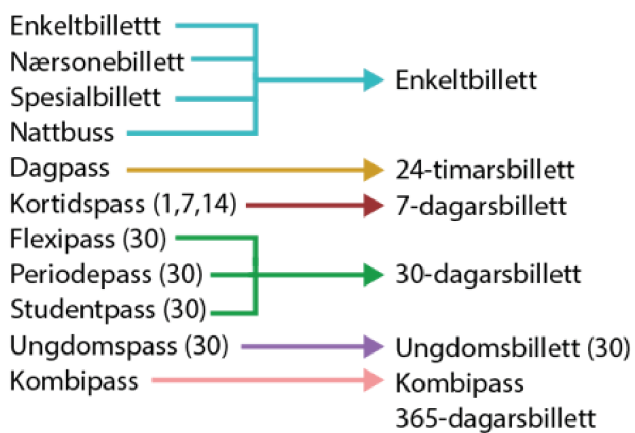
Eit anna tiltak var å starta opp med eit toårig forsøk med reduserte billettprisar på kollektivtransporten innanfor Haugesund og fastlands-Karmøy. Dette blei sett i gong 1. januar 2016 og innebar at ein oppretta ei eiga sone som blei kalla for nærsone Haugesund, kor enkeltbillettane berre kostar 10 kroner og ein 30-dagarsbillett kostar 350 kroner.

På same tid blei det arbeida med å forenkla Kolombus sin takst- og soneinndeling, og hausten 2015 vedtok fylkestinget i Rogaland ei rekke med tiltak som blei sett i verk 1. januar 2016. Eitt av desse tiltaka var å redusera talet på soner frå heile 136 soner til berre fem soner totalt i heile fylket. Figuren under viser soneinndelinga før og etter 1. januar 2016. Det betyr at Haugalandet i dag ligg i berre to sonar, i tillegg til nærsone Haugesund som omtala ovanfor, i motsetnad til heile 37 sonar i 2015.



Figur 63 Kolombus sine sonar før (til venstre) og etter (til høgre) 1. januar 2016.

Tilhørande endringane i soner blei det også gjort endringar i billettprisar alt etter kor mange soner ein skal reisa i og gjennom. Til dømes kosta ein enkeltbillett i 2015 32 kroner for éi sone, 38 kroner for to soner, 50 kroner for tre soner, 62 kroner for fire soner, 74 kroner for 5 soner og 85 for seks eller fleire soner. I dag kostar enkeltbilletten 35 kroner for éi sone, 65 for to soner og 95 for 3-5 soner. Dei nye enkeltbillettane blir på den måten noko dyrare, men med tanke på at fleire no kan gjera reiser innanfor éi sone, blir det for dei billigare enn før endringane. I tillegg til at det blei gjort endringar i prisane blei det også gjort endringar i kva billettar dei reisande kunne kjøpa. Figuren på neste side, som er laga ut frå Norconsult (2016) sin rapport om det forenkla takst- og sonesystemet, viser endringane i bilettypar.



Figur 64 Endringar i billetter, Kolombus

Her ser me at talet på ulike typar billetter har blitt redusert frå 13 (tre ulike korttidspass) til 7 typar. Enkeltbillett, nærsonebillett, spesialbillett og billett for nattbuss blei slått saman til enkeltbillett. At nattbus-billetten blei fjerna betyr at alle dagens bilettypar også kan nyttast om natta utan tilleggskostnader. Endringane i soner og prisar har ført til billigare reiser for dei aller fleste, men til ei prisauke for andre. Skulle ein reisa frå Sauda til Sandeid før endringane måtte ein reisa i og gjennom seks soner, som gir ei pris på 85 kroner. Då fekk den reisande eit dagspass, slik at han eller ho til dømes kunne reisa tilbake igjen. I dag er det her to sonar, med pris på 65 kroner for ein enkeltbillett, og 140 kroner for ein 24-timarsbillett. Dersom den reisande berre skal éin veg blir det billigare i dag enn i 2015, men dersom ein skal tilbake igjen blir det mykje dyrare.

Dagspass som kosta 85 kroner i 2015 er endra til 24-timarsbillett med pris 90 kroner for ei sone og 145 kroner for to sonar. Før endringa kunne dei reisande kjøpa ulike typar korttidspass, anten for 3 (145 kroner), 7 (275 kroner) eller 14 (500 kroner) dagar. Dette tilbodet er no avgrensa til ein 7-dagarsbillett til 270 kroner for éi sone og 410 kroner for to sonar. Flexipassordninga, som gjekk ut på at to vaksne og inntil tre barn kunne reisa med same pass i helgene og klokka 1700 på kvardagane, blei teken ut av bilettilbodet. I staden fungerer 30-dagarsbilletten på same måten no. Periodepasset, som galdt for 30 dagar og kosta 770 kroner for éi sone, 850 kroner for to sonar og 160 kroner ekstra for kvar sone tillagd, er no fjerna og blir dekkja av den nye 30-dagarsbilletten som kostar 700 kroner for ei sone og 1 100 kroner for to sonar.

Tidlegare hadde ein studentpass (30 dagar) til 405 kroner for éi sone, 445 kroner for to sonar og 80 kroner i tillegg for kvar ekstra sone. Dette er no fjerna, men erstatta av 30-dagarsbilletten med studentrabatt kor prisen blir 350 kroner for éi sone og 550 kroner for to sonar. Maksprisen for ein 30-dagarsbillett for ein student i Haugalandet, som ligg i to sonar, blir dermed i dag 550 kroner. I tillegg får studentar halv pris på enkeltbilletter for buss, 24-timarsbilletter, 7-dagarsbilletter og 365-dagarsbilletter. Ungdomspass blei endra til å heite ungdomsbillett, og prisen blei redusert frå 350 kroner for 30 dagar til 299 kroner. Kombipasset blei vidareført med namnet kombibillett, og kostar i dag 2 050 kroner for alle i 30 dagar. Eit heilt nytt tilbod av 2016 er 365-dagarsbilletten, som kostar like mykje som ti 30-dagarsbilletter, 7 000 kroner for éi sone og 11 000 kroner for to sonar.

Det finst eit siste tilbod som ikkje blir nemnd som ein av dei sju bilettypane. I samarbeid med ei rekke aktørar har Kolombus eit tilbod som heiter HjemJobbHjem som går ut på at tilsette i HjemJobbHjem-bedrifter kan kjøpa månadsbillett for buss og tog i Rogaland for 500 kroner (HjemJobbHjem, u.å.). Billetten gjeld også for nokre båtruter, men ingen på Haugalandet. Billetten er ikkje avgrensa til å gjelda reiser til og frå jobb, men er ein personleg billett. Kravet til bedriftene som er med på denne ordninga er at 75% av deira tilsette svarar på ei reisevaneundersøking.

Kolumbus tilbyr også to ulike typar båtbillettar. Eg har ikkje funne ut kva typar som fanst før endringa, men etter endringa kan ein i alle fall velja mellom enkeltbillett og periodebillett, og prisen varierer ut frå kva båt ein skal ta.

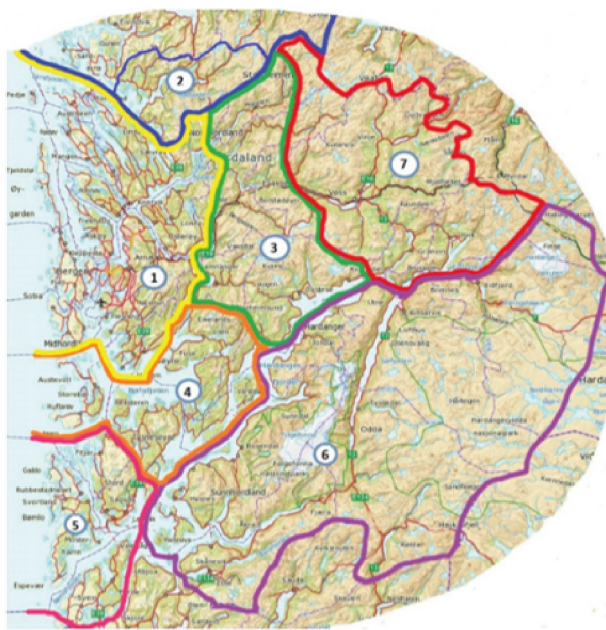
Dei ulike billettane Kolumbus tilbyr er anten personlege eller upersonlege. Dei personlege billettane kan berre nyttast av den som er registrert på billetten, anten det er ein papirbillett eller eit Kolumbuskort. Før endringane i 2016 var dei fleste billettane personlege billett som ikkje kunne delast med andre. I dag er det berre periodebillett og enkeltbillett på båt, Kombibillett, Skolebillett og HjemJobbHjem-billett som er personlege. Alle andre billett er upersonlege og kan dermed nyttast av kven som helst, så lenge dei oppfyller eventuelle krav for rabattar. Til dømes kan ein ungdom nytta seg av ein forelder sin 365-dagarsbillett, medan forelderens kan ikkje nytta ungdommen sin ungdomsbillett.

6.8.2 Framtidige endringar hjå Skyss

Analysen ovanfor viser at Skyss absolutt har ein god del utfordringar for å gjera sin del av kollektivtransporten meir attraktiv. Sone- og takstsystemet i dag gjer det uoversiktleg for den reisande å vita kor mykje han/ho må betala, og for dei fleste blir det også ein dyr affære samanlikna med reiser over same avstand på den andre sida av fylkesgrensa. I tillegg er det store skilje mellom sone Bergen og resten av Hordaland. Til trass for at sonekartet for Bergen ser ut som vist i figur 65, kor det kan sjå ut som at det er ganske mange sonar rundt Bergen sentrum, har desse sonane blitt slått saman til sone Bergen. Reisar innanfor sone Bergen kostar derfor 36 kroner for enkeltbillett. Reisande i og rundt Bergen sentrum får derfor mykje billigare reiser enn dei fleste andre reisande i Hordaland.



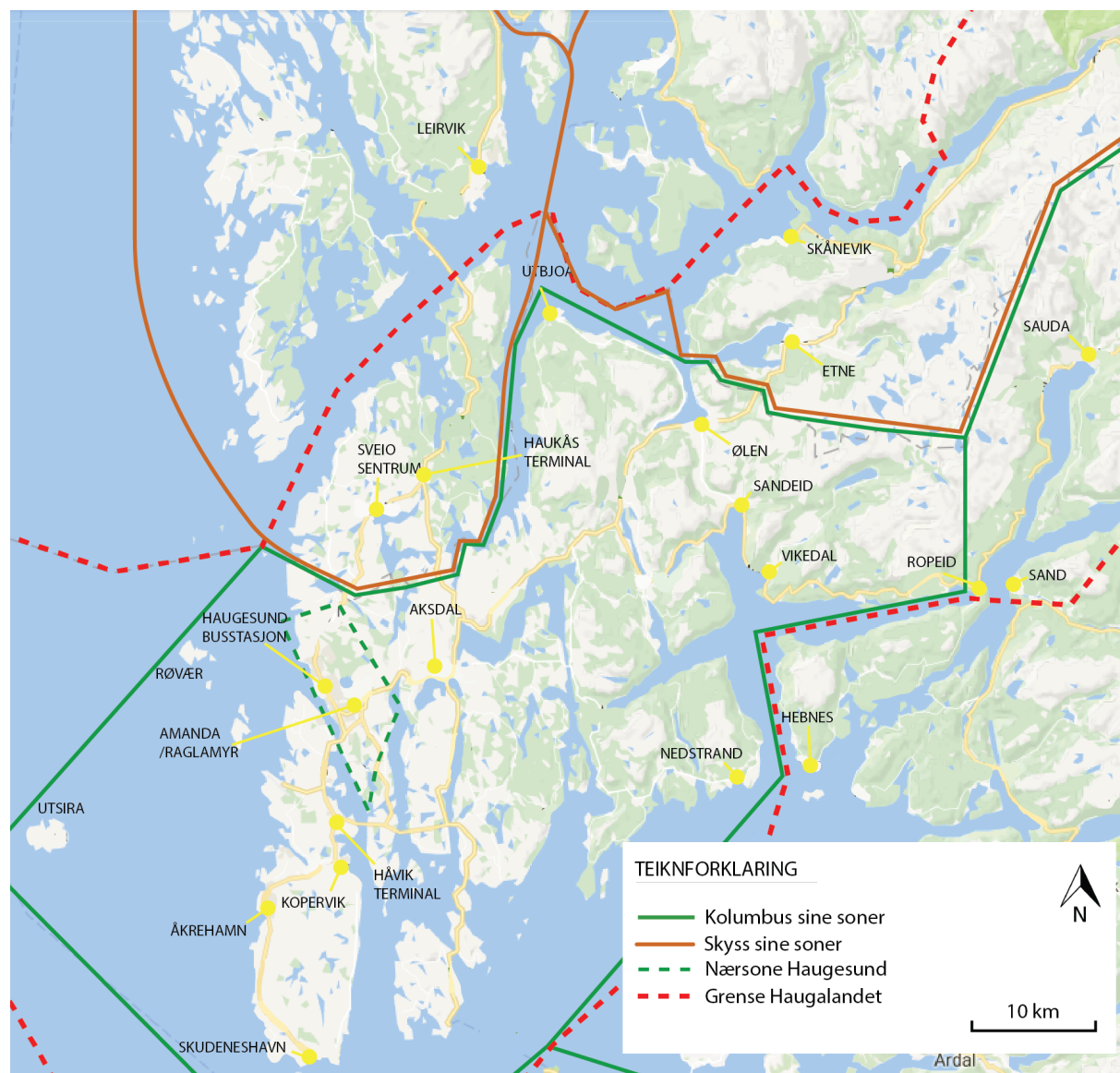
Figur 65 Skyss sitt sonekart for Bergen



Figur 66 Utkast til Skyss sine nye sonar

Dette er ikkje nyoppdaga utfordringar, og i samband med budsjetthandsaminga for 2017 vedtok Fylkestinget i Hordaland å redusera talet på sonar frå dei i dag 470 til berre sju (Hordaland fylkeskommune, 2015). Utkastet til dei nye sonane er vist i figur 65, kor Haugalandet ligg i to av Skys sine nye sonar, men dei nøyaktige grensene er ikkje avklart.

Dei nye sonane skal vera på plass i løpet av 2018, og det nye sonesystemet på Haugalandet vil då sjå ut som i figuren under. I det heile teke er det eit mykje meir oversiktleg system, og det vil då vera tre sonar å halda seg til i Rogaland, og to sonar i Hordaland, fem sonar til saman på heile Haugalandet. Hauge-sund er ikkje innlemma i utkastet til ny soneinndeling for Hauge-sund. Korleis ein kjem til å leggja opp til grensekryssande reiser kjem ikkje klårt fram så tidleg i prosessen.



Figur 67 Sonekart for heile Haugalandet etter endringar hjå Skyss i 2018

I tillegg til at eit redusert tal på sonar gjer det meir oversiktleg og lett å forstå for reisande viser Hordaland fylkeskommune (2015) til at ei slik omlegging også gjer det mogleg å nytta seg av appen Skyss Billett i heile Hordaland, og ikkje berre i sone Bergen. Ei omprogrammering av appen skal også gjerast i løpet av 2018.

Desse tiltaka kan heilt klart gjera kollektivtransporten i Hordaland sin del av Haugalandet meir attraktiv enn i dag. Færre sonar betyr billigare billetter, og tilgang på billett kjøp via app kan også trekka til seg nye kundar. Likevel er det, som vist i teoridelen, meir som skal til. Til dømes må linjene og avgangane passa til brukaren sitt behov, eventuelle overgangar innanfor Skyss må vera behagelege, og ikkje minst må reiser på tvers av administrative grenser vera lett forståeleg og gjennomførbart.

KAPITTEL 7

Korleis leggja til rette for god kollektivtransport på Haugalandet?

Førre kapittel har vist at kollektivtilbodet på Haugalandet absolutt har sine utfordringar – som heilt sikkert veldig mange andre småbyregionar også har. Det har vore mykje fokus på kva som ikkje fungerer så godt, men eg har også nemnd positive sider ved kollektivtransporten. I dette kapitlet vil eg henta attende problemstillinga og underspørsmåla og svara på dei så godt eg kan ut frå analysen og dei teoretiske perspektiva som er lagt til grunn.

Problemstillinga lyder som følgjande:

Korleis blir det lagt til rette for å auka bruken av kollektivtransport i meir spreiddbygde strøk i småbyregionen Haugalandet, der buss og båt utgjer heile kollektivtilbodet?

For å kunna svara på dette utforma eg to underspørsmål som rettar seg mot kor tilgjengeleg kollektivtilbodet faktisk er og korleis den reisande opplever kollektivtilbodet. Desse prøver eg å svara på under. I tillegg har eg eit tredje underspørsmål som rettar seg mot kva tiltak ein kan gjera for å auka bruken av kollektivtransport på Haugalandet. Til slutt i dette kapitlet tek eg opp att problemstillinga og prøver å svara på den ut frå diskusjonen under.

7.1 Kor tilgjengeleg er kollektivtilbodet?

Det første underspørsmålet lyder som følgjande: *Kor tilgjengeleg er kollektivtilbodet for befolkninga som er busette i distriktkommunane og spreiddbygde strøk i dag?*

Tilgjengelegheit har i denne konteksten å gjera med i kva grad kollektivtilbodet er eigna som eit alternativ til privatbilen med tanke på både rutetider, prisar og brukarvennlegheit. I kapittel 4 var eg innom nokre faktorar knytt til arealplanlegging som er viktige når ein planlegg for auka kollektivbruk, som til dømes parkeringsplassar i sentrum og kor arbeidsplassar og bustader ligg i høve til sentrumsområde. Eg erkjenner at god arealplanlegging absolutt er viktig i arbeidet om eit grønt skifte i transportmiddelfordelinga. Men ettersom det sentrale i denne oppgåva er å sjå på korleis også dei som bur i spreiddbygde område og i mindre tettstader kan nytta seg av kollektivtransporten, til trass for at det verken er kø på vegane eller mangel på parkeringsplassar ved arbeidsplassar og i sentrumsområde, har ikkje desse faktorane vore gjenstand for analyse. Analysen viste at det er fleire utfordringar når det kjem til å gi eit samordna tilbod til dei reisande, og planlegging av reisa har vist seg å vera noko vanskeleg i nokre døme. Her vil eg diskutera mine funn og kopla dei opp mot faktorane reisetid, frekvens og pris. Det skal mykje til for at kollektivtransporten kan konkurrera med privatbilen på Haugalandet når det kjem til dømes til reisetid og fleksibilitet på same måte som i større byregionar der trafikkgrunnlaget er stort og kollektivtilbodet består av både buss, båt, T-bane og tog. I større byar med tilhøyrande omland kan det gjerne lønna seg både med tanke på tid og pris å la bilen stå heime til fordel for kollektivtransporten, og eit stort kundegrunnlag gir rom for eit kollektivtilbod som gir ei tilnærma nettverkseffekt som blant anna Ruter (2011) og TØI (2016a) skriv om.

7.1.1 Reisetid

Sjølv om reisetid ikkje nødvendigvis er noko den reisande søker å minimalisera (jamfør t.d. Sheller og Urry, 2006; TØI, 2014) kan ein ikkje utelukka at veldig lang reisetid med kollektivtransport i høve til privatbilen hindrar fleire å la bilen stå heime. I førre kapittel gjekk eg gjennom nokre få strekningar for å finna reisetidsforholdet mellom privatbilen og kollektivtransport. Dei fem utvalde døma viste at det er store skilje mellom reisetidsforholdet på dei ulike strekningane. Strekninga der kollektivtransporten kom dårlegast ut gjekk på tvers av fylkesgrensa og kom av at det rett og slett ikkje går lokalbussar på den raskaste traséen som privatbilen vil køyra. Her er det klart at det er samarbeidet mellom fylka som har ført til ein utilsikta lang reisetid med kollektivtransport. Der kollektivtilbodet blir lite konkurransedyktig på grunn av slike årsaker skal det ikkje mykje til før ein har gjort ei stor betring av tilbodet.

Å redusera reisetida med kollektivtransport ved fjerna stoppestader frå rutene vil etter mitt syn vera vanskeleg dersom ein vil sikra at kollektivtilbodet også skal opplevast som godt. Færre stoppestader gir lågare flatedekning slik at dei reisande blir nøydde til å reisa med andre transportmiddel enn kollektivtransport på lengre avstandar til og frå stoppestaden. TØI (2007) hevdar at reisetida med kollektivtransport kan bli betydeleg redusert dersom ein erstattar det dei kallar for 'glissen linjetrafikk' (s. 128) med bestillingstransport i form av småbussar. Bestillingstransport blir diskutert seinare i dette kapitlet.

Reisetid er nok ein viktig faktor for folk flest, men det er kanskje like så viktig å fokusera på korleis dei reisande kan bruka reisetida si i staden for korleis ein gjer den kortast mogleg. Det skal svært mykje til for at kollektivtransporten skal kunna konkurrera med privatbilen, i alle fall i ein region som Haugalandet, der trafikken trass alt ikkje er så stor og der kollektivtransporten enn så lenge ikkje har egne felt til å koma seg raskare fram. Å leggja til rette for bruk av PC, mobil og så vidare er nok viktig, jamfør funn i rapporten til TØI (2014) om at dei reisande med kollektivtransport i undersøkinga dreiv med mange ulike aktivitetar knytt til teknologi. Tabellen under er teke frå denne rapporten.

Tabell 4.1. Bruksområde for kommunikasjonsteknologier underveis på kollektivreisene (Mulig å angi flere alternativer) Prosent.

	Menn	Kvinner	Alle
SMS	72	83	76
Telefonsamtaler	58	49	54
Nyheter	54	48	51
Epost	50	38	45
Sosiale media	31	46	37
Høre på musikk	30	37	33
Ruteopplysning	27	29	28
Jobbe	21	14	18
Spille	16	11	16
Navigasjon	12	22	14
Lese tidsskrift/bøker	9	11	10
Bruker ikke	7	8	7
Podcast	5	7	6
Film	5	4	4
Annet	4	3	4

Figur 68 Aktivitetar reisande gjer undervegs

Tabellen viser at å senda og lesa tekstmeldingar er svært populært blant dei reisande med kollektivtransport, etterfølgt av telefonsamtalar, lesa nyhende, sjekka e-post, vera på sosiale medium og høyra på musikk. Elles er det mange andre aktivitetar knytt til teknologi dei reisande gjer. Å sikra at dei reisande kan lada mobilane, PC-ane, nettbretta sine og så vidare undervegs kan vera eitt tiltak for å leggja til rette for at dei kan nytta tida si på ein måte som gjer at dei føler dei får noko ut av det.

I teorikapittelet blei komfort nemnd som ein av seks faktorar som påverkar transportmiddelval. Det blei ikkje gjort nokon særskilt analyse av komfort på transportmiddel i analysen, men med tanke på at kor komfortabel ein er kan påverka kva aktivitetar ein føretek, meiner eg at det er ein viktig del av å gjera kollektivtransporten attraktiv. På Haugalandet er det buss og snøggbåt som utgjer kollektivtransporten. På buss vil det for mange vera utfordrande å til dømes lesa eller arbeida, på grunn av bilsjuke. Å skriva på PC kan vera vanskeleg på grunn av at det ikkje er bord eller liknande på lokalbussane på Haugalandet. Snøggbåten, derimot, gir moglegheiter for andre aktivitetar, i alle fall så lenge sjøen er stabil nok. På snøggbåtane på Haugalandet er det plassert ut fleire bord, det er tilgang på trådløst internett, og ein kan til og med kjøpa seg øl i kiosken. Greitt nok er ikkje det sistnemnde så aktuelt for arbeidsreisere, men det gir likevel eit innsyn i kor komfortabelt det kan vera. Dersom også bussen skal vera attraktiv må det arbeidast med å leggja til rette for mange ulike aktivitetar også her. Greitt nok kan ein ikkje gjera noko med bilsjuke, men å til dømes ha tilgang på bord på i alle fall ein del av setene slik at dei som har mage til det kan arbeida under reisa, setta opp informasjonsskjermer med nyhende og trafikkinformasjon og skilting av straumuttak slik at ein slepp å bytta seter i løpet av reisa er tiltak som kan gjera bussreisa litt meir komfortabel og bidra til at færre av dei reisande blir bilsjuke.



Figur 69 Reising med snøggbåt gir både utsikt og arbeidsplass

7.1.2 Avgangsfrekvens og avgang til rett tid

Analysen har vist at avgangsfrekvensane langs hovudvegane stort sett er nokså høge, men at det oftast er låge frekvensar i område utanfor dei største vegane. Det ideelle hadde sjølvsagt vore at alle linjene som går inn til hovudkorridorane har same frekvens som hovudlinjene, slik at avgangshyppigheita blir like høg over heile regionen. I ein såpass spreiddbygd region som Haugalandet kan det heilt klart vera vanskeleg oppnå eit slikt kollektivtilbod som gir ein nettverkseffekt utan at kostnadane blir for høge, og i alle fall for høge til at det kan bli politisk semje om å gjennomføra det. Dermed kan ikkje reisande som skal kopla seg på hovudkorridorane i praksis nytta seg av det relativt gode tilbodet fullt ut. Til dømes går det heile 13 avgangar frå Knapphus til Haugesund busstasjon på ein vanleg måndag. Dersom ein skal reise frå Åmsosen til Haugesund må ein bytta buss på Knapphus for å kopla seg på linjer som går i hovudkorridoren langs E134. Frå Åmsosen går det berre tre avgangar til dagen til Knapphus, klokka 0640, 0910 og

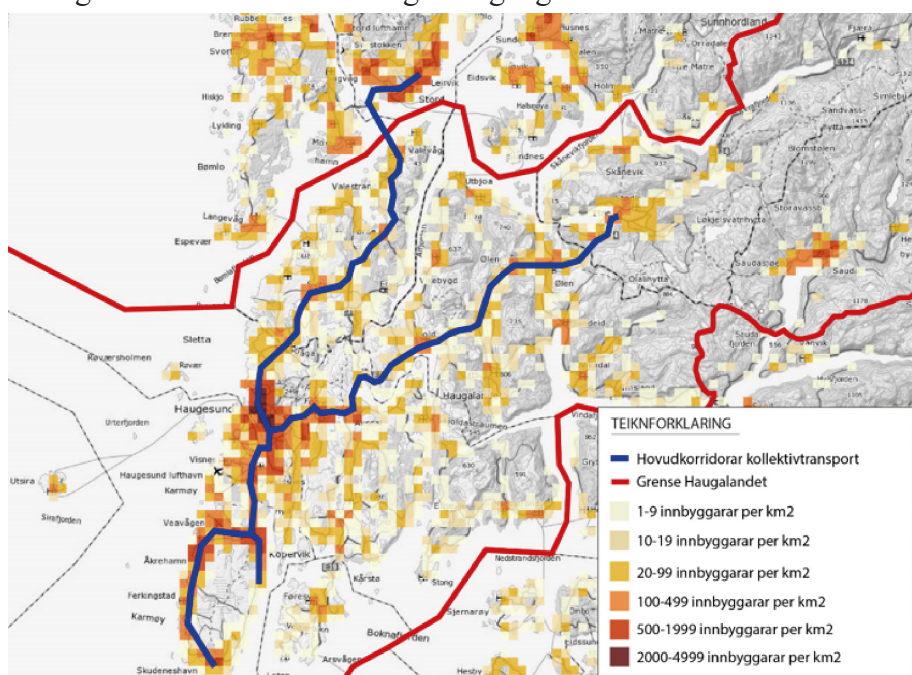
1420. Dei tre avgangane passar med tre avgangar på Knapphus som går til Haugesund, og den siste passar også med ei rute som går austover. Men elles kjem det ikkje klart fram av rutetabellane at rutene korresponderer med kvarandre i form av at bussane er plikta til å venta på kvarandre på Knapphus. Likevel, av eigen erfaring, er det ikkje så stor pågang på desse materutene at bussane blir forseinka. Dette er berre eitt døme, men kartet over avgangsfrekvensar i analysekapittelet viser at det truleg er tilfelle andre stader på Haugalandet også. Følgja er at dei reisande som kunne tenkja seg å reisa med kollektivtransport ofte må ta bilen til hovudkorridorane, og då kan ein tenkja seg at det er fort gjort å like greitt ta bilen heilt inn til reisemålet. I tillegg til at ein ofte må køyra til ein større haldeplass er det også ofte langt til nærmaste busshaldeplass i høve til der ein bur, noko som sjølvsagt ikkje dempar freistinga med å ta bilen.

Det betyr ikkje at ein ikkje kan ha eit godt kollektivtilbod i distrikta, men at det bør vurderast å strukturera det på ein litt annan måte enn i andre regionar. TØI (2007) peiker på at det forskjellige regionar har ulike føresetnader for korleis kollektivtransporten kan og bør vera lagt opp. Der befolkninga er busett til dømes langsmed dalføre, vassdrag eller kystlinjer «[...] skjjer [reiseverksemda] i ganske smale belter langs landeveiene som skjærer gjennom landskapet – altså et geografisk mønster som er gunstig for kollektiv linjetrafikk.» (s. 22). Men dei områda der folk er busette enda meir spreidd vil det vera vanskeleg å leggja opp til slik fast linjetrafikk, og forfattarane hevdar at det er bestillingstransport som er den beste løysinga slike stader. Dei tre hovudkorridorane på Haugalandet der det er nokså god avgangsfrekvens er etter mi mein-

ing eit døme på strekningar kor folk og næring er busett slik at ein kan ha velfungerande linjetrafikk. Figuren til høgre viser kor dei tre korridorane langs E134, fylkesveg 54/E39 ligg i høve til kor folk er busette. Sjølv om folk er busette spreidd over heile regionen ser ein også at det er ein viss konsentrasjon langsmed desse korridorane, og å ha fast linjetrafikk langs desse er ei god løysing. Spørsmålet er korleis ein skal betena dei resterande områda.

Som nemnd i analysen er det berre åtte busslinjer som har bestillingstransport, og for dei fleste er det også slik at det berre er nokre av avgangane som er bestillingsruter. I dag er altså linjetrafikk hovudløysinga på Haugalandet. Det kan tenkjast at tilbodet kunne bli betre dersom ein hadde erstatta fleire av matelinjene som går inn til hovudkorridorane med bestillingsruter. Dei kan anten gå til faste tider slik at den reisande kan koplase seg på linjetrafikken, eller bestillast når den reisande sjølv treng den, eller ein kombinasjon av desse to.

I tillegg til dei tre hovudkorridorane viste figur 33 at det er nokså mange avgangar til dagen rundt Sauda sentrum, og befolkningskartet viser også at det er nokså tett befolkning der i høve til andre perifere



Figur 70 Befolkning og hovudkorridorar for kollektivtransport

område på Haugalandet. Figur 8 viser at Sauda kommune ligg på andre plass når det kjem til kor stor del av befolkninga som er busett i tettbygde strøk, med berre 10% (under 500 innbyggjarar) som budde i spreiddbygde strøk. Sauda var også ein av dei områda der bussane i større grad enn dei fleste andre stader på Haugalandet hadde stive rutetider og faste traséar. I samband med at kollektivtransporten til Kolumbus til sommaren skal ut på anbod har det i mars 2017 vore ein del skriv om potensielle endringar i kollektivtilbodet i Sauda. Den eine endringa er eit forslag om at tre av dei fire busslinjene i Sauda skal erstattast med bestillingslinjer som må bestillast seinast to timar før avgang (Stokka & Evensen, 2017). Den andre endringa som er føreslått er å fjerna Sauda kai som ein haldeplass for snøggbåten, slik at dei som skal sørover med båt i staden må setja seg på ein buss til Ropeid kor dei gjer bytte til snøggbåten (Waal, 2017). Eg veit ikkje årsaka til at ein vil leggja til ei matelinje til snøggbåten som går frå Ropeid i staden for å la snøggbåten ha haldeplass i Sauda, men reknar med at det har å gjera med å spara tid og ressursar. Endring frå linjetrafikk til bestillingstrafikk kan sjølvsagt gjera at færre spontane reiser skjer, men dei som til vanleg plar å ta bussen til faste tider vil truleg ikkje bli påverka av ei slik endring, i større grad enn at dei må venja seg til å hugsa å bestilla bussen seinast to timar før avgang. Det er forståeleg at det vekker motstand hjå folk når kollektivtilbodet oppfattast som å bli dårlegare (frå fast linjetrafikk til bestillingstrafikk), men Sauda kan etter mi meining fungera som eit pilotprosjekt for eit kollektivtilbod som hovudsakleg består av bestillingstrafikk.

7.1.3 Pris

Som nemnd i kapittel 4 er det ikkje slik at ein utan vidare kan venta at ein prisreduksjon på kollektivtransportbilletter fører til eit skifte frå privatbilisme til kollektivtrafikk. Men noko priselastisitet er det. Folk som er busette i rurale strøk, der kollektivtilbodet uansett ikkje greier å dekkja alle reisene ein har behov og ynskje om og der det sjeldan er lange køar og trengsel om parkeringsplassar, vera mindre påverkeleg av ein reduksjon i kollektivtransportprisane. Endringane i sonestrukturen på Haugalandet og i Rogaland elles samt innføring av tikronersbilletten for reiser innanfor nærsone Haugesund frå og med 1. januar 2016 medførte som nemnd i førre kapittel at billettprisane blei billigare for dei aller fleste på Haugalandet. I 2016 gjorde Norconsult ein halvårsvurdering av det nye sone- og takstsystemet samt av forsøksordninga på Haugalandet. Blant anna samanlikna dei talet reiser med kollektivtransport på Haugalandet for første halvår i 2014-2016. Figuren under viser resultatane.

Tabell 4.3: Utvikling i antall reiser med kollektivtransport på Haugalandet i første halvår (2014-2016).

REISEMØNSTER	AR			Endring Januar-Juni 2014-2016	Endring Januar-Juni 2015-2016	%Endring Januar-Juni 2014-2016	%Endring Januar-Juni 2015-2016
	Januar-Juni 2014	Januar-Juni 2015	Januar-Juni 2016				
Innen Nærsone Haugesund	463 347	444 980	583 327	119 980	138 347	26 %	31 %
Innen Haugalandet for øvrig	690 800	674 454	603 039	-87 762	-71 415	-13 %	-11 %
Sum	1 154 147	1 119 433	1 186 366	32 219	66 932	3 %	6 %

Figur 71 Tal reiser med kollektivtransport på Haugalandet

Medan talet reisande innanfor nærsone Haugesund steig frå om lag 460 000 i 2014 til om lag 580 000 i 2016 (med ein nedgang i 2015) søkk talet reisande på resten av Haugalandet frå 690 000 i 2014 til 600 000 i 2016. Eit nyare tal frå Kolumbus sjølv (Haugesunds avis, 15.02.17) er at det har vore ei 7,21 % auke i reiser på Haugalandet frå 3.188.404 i 2015 til 3.418.180 i 2016. Men om lag 900.000, eller 26%, av reisene i 2016 blei gjort i nærsone Haugesund der billetten kostar ti kroner. Dette kan tyda på at prisreduksjonen i nærsone Haugesund absolutt har fått fleire til å ta kollektivtransport, og det er jo sjølvsagt bra. Dette samsvarar med Urbanet Analyse (2012) og Dargay og Hanly (2002) sine teoriar om at

prissensitiviteten er høgare i urbane område der kollektivtilbodet er betre utvikla og det kan vera vanskel-egare å komma fram med privatbilen. Ei såpass stor reduksjon i pris på enkeltbilletter (frå 32 kroner til 10 kroner) var nok til å påverka folk sine transportmiddelval i Haugesund.

Likevel er det ikkje fullt så bra at talet reisande med kollektivtransport i resten av Haugalandet, i distrikta, har minka med om lag 90 000 mellom 2014 og 2016. Dette er til trass for at billettane stort sett har blitt billigare for reisande på resten av Haugalandet også. At det ikkje har blitt ei auka vekst som ein gjerne kunne venta kan ha å gjera med at i rurale område, der kollektivtilbodet uansett ikkje kan dekkja alle reisebehov og -ynskjer og kor trafikken ikkje skapar kø og parkeringsproblem, er prissensitiviteten lågare slik at ein prisreduksjon ikkje nødvendigvis betyr like mykje for dei som er busette der (Urbanet Analyse, 2012; Dargay og Hanly, 2002). Reduksjonen i talet reiser har sjølvstykke ikkje samanheng med at prisane har blitt lågare. Det kan ha å gjera med at reisande som skal over fleire sonar, som til dømes mellom Etne og Ølen, har fått dyrare reiser enn før endringa i 2016, eller ha å gjera med endringar som er gjort i rutetilbodet dei siste åra. I følgje Tore Sand, rådgjevar i Kolumbus (mailutveksling, 21.04.17) kjenner ikkje Kolumbus seg igjen i tala som Norconsult har gitt, til trass for at tala er modellerte med utgangspunkt i Kolumbus sine egne tal, og Kolumbus meiner det ikkje har vore ein slik nedgang i talet passasjerar på Haugalandet elles som Norconsult sin rapport viser. Eg har ikkje greidd å få ei avklaring på kvifor dei opererer med ulike resultat.

Men dersom Norconsult sine funn stemmer er det klart at ein prisreduksjon for dei aller fleste reisene på Haugalandet har ført til auke i talet reisande med kollektivtransport i dei bynære områda, men at det ikkje har vore tilstrekkeleg for å auka talet i distrikta. Det kan også tenkjast at ruteendringane som blei gjort sommaren 2015, som er omtala i kapittel 6, der om lag 560 passasjerar til dagen fekk dårlegare kollektivtilbod til fordel for 4400 passasjerar i område med større kundepotensiale som fekk betre kollektivtilbod, har bidrege til ein eventuell reduksjon i talet passasjerar på Haugalandet utanom nærsone Haugesund. Men at det har blitt fleire kollektivreiser i nærsone Haugesund betyr ikkje utan vidare at talet reisande med privatbil har blitt redusert i same periode. Som Urbanet Analyse (2012) viser til er det ofte dei som tidlegare gjennomførte reisa si til fots eller med sykkel som bytter til kollektivtransport når tilbodet blir billigare.

Samstundes som Urbanet Analyse (ibid.) åttvarar mot å halda billettprisane nede mot at ein gjer kutt i rutetilbodet for å balansera kostnadene, viser dei også til Dargay og Hanly (2002) sine funn om at ei prisauke kan ha dobbelt så stor effekt som ein reduksjon i pris. Det er ikkje sikkert at det hadde vore nødvendig å redusera billettprisen i nærsone Haugesund til berre ti kroner for å få effekten ein har hatt. Dersom det etter kvart skulle visa seg at forsøksordninga blir for dyr og ein må auka prisane, kan ein risikera at den opplevde prisauken blir så stor at den reisande ikkje lenger vel kollektivtransporten. Og sjølv om lågare prisar for dei aller fleste reisande på Haugalandet ikkje nødvendigvis fører til den effekten ein skulle ynskje, bør ein ikkje berre forlate tiltaket heller. Eit prisauke kan føra til at dei som faktisk tek bussen og som har eit alternativ heller tek det alternativet. Sjølv om det er vanskeleg å påverka folk i distrikta sine transportmiddelval med reduserte kollektivprisar betyr ikkje det at ein automatisk bør forlata slike tiltak. Låge prisar kan bety mykje for pensjonisten, studenten, ungdommar og andre med dårlegare råd enn dei fleste nordmenn. I tillegg kan ein spørja seg om korleis kollektivtilbodet skal finansierast. Til

sjuande og sist blir det eit spørsmål om kor stor den politiske vilja er til å få eit skifte i transportmiddel-fordelinga til meir miljøvennleg transport, og ikkje minst kor tilgjengeleg kollektivtransporten skal vera for dei som er busette i mindre tettstader og meir spreiddbygde strøk. TØI (2007) peikar på ei alternativ prisløysing som kan sikra inntekter slik at ein kan ha eit betre kollektivtilbod gjennom heile dagen, som inneber å ha ulike prisar for kollektivtransport til ulike tider til dagen. Til dømes kan ein ha dyrare billetter utanom rushtida for at kostnaden skal spegla etterspurnaden, eller så kan ein ha dyrare prisar i rushtida for å kunne køyra ruter resten av dagen. Trafikken på Haugalandet er sjeldan så stor at ein er 'tvungen' til å ta kollektivtransporten i rushtida, og ei høgare rushtidsavgift vil etter mi meining truleg berre gå utover dei som ikkje har førarkort og/eller bil og dei som elles ynskjer å velja eit meir miljøvennleg alternativ. I verste fall vil det redusera talet på kollektivreisande. I tillegg blir det forvirrande for dei reisande dersom dei må halda seg til ulike prissystem til ulike tidspunkt på dagen. Av same grunnar kan eg ikkje sjå at det kan vera positivt å auka prisane utanom rushtid.

Endringane som blei innført i 2016 av Kolumbus der ein fekk færre sonar, stort sett billigare billetter og eit enklare billettsystem har etter mi meining absolutt ein positiv effekt på kollektivtilbodet på store delar av Haugalandet. Sjølv om det var ein nedgang på om lag 90 000 i reisande med kollektivtransport i første halvår av 2016 samanlikna med første halvår av 2014 (Norconsult, 2016) er i alle fall sjølve kollektivsystemet blitt lettare å forstå med tanke på kor mykje ein må betala og kva billetter ein bør kjøpa. Ei bakside er at prisendringane har ført til at nokre av reisene, spesielt for reiser som skal gjerast over sonene, har blitt dyrare, som til dømes for reisande mellom Etne og Ølen og for reisande som skal til eller frå Sauda. Dersom alle kommunane på Haugalandet hadde vore i éi og same sone kunne ein unngått slike effektar som kan opplevast som urettferdige og som absolutt går utover distriktskommunar. At Haugalandet ligg i to fylke med to ulike kollektivtransportssystem kan nok gjera at tilbodet verkar urettferdig i høve til prisar på billetter. Som nemnd i analysen kan det fort bli dyrt å gjera reiser som går over fylkesgrensene. I tillegg kan det også bli uforholdsmessig dyrt for dei som bur nær sonegrensene innanfor same fylket.

7.2 Kor brukarvennleg er kollektivtransporten?

Det andre underspørsmålet mitt rettar seg mot den reisande si erfaring før og under reisa og lyder som følgjande: *Kor brukarvennleg er kollektivtransporten ut frå dei reisande sine opplevingar?*

Reisetid, avgangstider og pris kan sjølvsagd også spela inn på korleis den reisande opplever reisa si, men her dreier det seg hovudsakleg om høve rundt planlegging og gjennomføring av reisa. I kapittel 5 tok eg føre meg korleis privatbilen gir ein fleksibilitet og kontroll for den reisande. Med privatbilen kan ein komma seg kor ein vil når ein vil, spesielt på Haugalandet kor det stort sett ikkje er så mykje trafikk at det lønnar seg å ta kollektivtransport, og dette gjeld i enda større grad ute i distrikta. Det blei også nemnd at det å køyra bil gir ei kjensle av kontroll og fridom for mange. Dette gjeld sjølvsagd ikkje for alle reisande, jamfør Jensen (1997) si identifikasjon av seks ulike trafikantgrupper som hadde ulike forhold til bil, kollektivtransport og sykkel/gange. Nokre reisande har lidenskap for bilen, andre har lidenskap for sykkelen, og andre har lidenskap for kollektivtransport. Nokre reiser med eitt bestemt transportmiddel av vane, andre fordi dei må. Eg har ingen grunn til å tru at tilstandane skulle vera annleis på Haugalandet, spesielt sidan heile 93% av dei over 18 år på Haugalandet i 2011 hadde førarkort for bil og berre

5% ikkje hadde bil i hushaldet (SINTEF, 2012). Derfor kan ein ikkje venta at eit billigare kollektivtilbod, meir effektive rutetraséar eller kortare reisetider heilt utan vidare fører til eit tilfredsstillande skifte i transportmiddelfordelinga mot auka bruk av kollektivtransport. Men det betyr heller ikkje at det ikkje har noko betyding på folk si vilje til å velja kollektivtransporten, og ein må heller ikkje gløyma dei som ikkje har noko anna val enn kollektivtransport. Målet må vera å gjera kollektivtilbodet så enkelt å bruka at dei som i dag berre reiser med bil eller stort sett reiser med bil ser at det kan vera aktuelt å ta nytte av kollektivtransporten. Eit omgrep som går igjen i fleire rettleiarar og rapportar om kollektivtransport er den 'saumlause kollektivtransporten', sjølv om dei ofte siktar til noko ulike delar ved kollektivtransporten. Under vil eg gå gjennom desse ulike delane som utgjer den saumlause kollektivtransporten, og diskutera korleis kollektivtransporten på Haugalandet er lagt opp i høve til det.

7.2.1 Saumlause bytte

Til dømes skiv TØI om eit «[...] sømløst nettverk for kollektive reiser, med effektive og attraktive byttepunkter som knytter sammen forskjellige transporttilbud og gjør systemet mer tilgjengelig for alle grupper i befolkningen.» (2016a, s. 6). Her er det sjølve byttepunktta mellom linjer og/eller transportmiddel som skal gjerast saumlaust, slik at ein sikrar ein samanhengande struktur som mogleggjer reiser på tvers av linjer og transportmiddel og som opnar for den nettverkseffekten som også Ruter (2011) oppmodar til. I analysen undersøkte eg eitt knutepunkt for ulike busslinjer, Aksdal terminal, samt to stader der buss, snøggbåt og ferje potensielt kan bli knytt saman, nemleg Utbjoa kai og Nedstrand kai. På morgonen var det ein god del bussar som hadde avgang til same tid frå Aksdal terminal, slik at ein potensielt kan gjera reiser til fleire delar av Haugalandet. Elles er det ikkje godt å seia noko meir om takting av busslinjene, då det bør gjerast for Haugalandet som heilskap og er ei masteroppgåve i seg sjølv.

Samanhengen mellom buss, båt og ferje ved dei to kaiane viste seg å vera nokså dårleg. Det var snakk om små justeringar som kunne gjerast for at bussen og snøggbåten kunne møta kvarandre slik at bytte kunne gjerast. Og for dei som faktisk til ein viss grad korrespondererte var det snakk om ventetid på minst 35-45 minutt. Den dårlege korresponderinga ved Utbjoa kai / Utbjoa kryss kan tenkja seg å vera eit resultat av at det er ulike aktørar som har ansvar for dei to transportmidla i dette området. Likevel viser dømet med Nedstrand at det kan vera utfordringar med korrespondering også der éin og same aktør har ansvaret for begge transportmidla.

Stadsanalysane, spesielt av haldeplassane Aksdal terminal, Haugesund bussterminal og Utbjoa kai viste at det absolutt er betringspotensiale når det kjem til å gi dei reisande gode omgjevnader. Ettersom ventetid på haldeplassar opplevast som heile tre til fem gonger så belastande som sjølve reisetida (Transek, 2006, referert i Urbanet Analyse, 2012), bør det absolutt investerast i utforming og ikkje minst vedlikehald av haldeplassar og byttepunkt/byttesonar. Sitjeplassar, god skilting, ikkje nedflassa og falma veggjar og fasadar, bør vera minstemålet for korleis kollektivtransporten sine haldeplassar skal sjå ut i 2017.

Informasjonsteknologi kan også nyttast for å gjera ventetida litt lettare. Spesielt ved forseinkingar er Kolumbus og Haukeliekspressen sine sanntidsappar ein god start som eit tiltak for å redusera belastninga som oppstår når ein må venta. Den reisande kan gjennom desse appane sjekka akkurat kva tid bussen kjem til haldeplassen, slepp å venta i usikkerheit, og kan om mogleg søka ly i omliggjande bygningar enn så lenge.

7.2.2 Saumlaus planlegging

TØI (2007) peiker på viktigheita ved å ta i bruk informasjonsteknologi på ein måte som gjer reisa saumlaus. Det inneber at brukaren må kunna finna fram til den informasjonen som trengs for å gjennomføra reisa på ein lettvinnt måte, og for å sikra at flest mogleg får tilgang til informasjonen bør det også kunne skaffast informasjon på ulike plattformer. Ein del av dette er å planleggja reisa si. Både Skyss, Kolumbus og Kystbussen har mobilapp som gir reisetider, og alle fire aktørane har kvar sine reiseplanleggjarar på internett. Kolumbus, Skyss og Kystbussen sine mobilappar for reiseplanlegging er absolutt eit godt tiltak, spesielt med tanke på at heile 28% i TØI (2014) si undersøking av mobilteknologi nytta teknologi til å finna ruteopplysning under reisa. Likevel blei det i analysen peika på at både Kolumbus og Skyss sine mobilappar godt kunne ha eit enklare oppsett, då dei verkar forvirrande til å byrja med, samt at dei godt kunne vore integrerte med appar for billettkjøp (som Kolumbus i dag har, men som Skyss ikkje får før 2018). Alt som gjerast for å auka brukargrensesnittet er positive tiltak.

Resultata reiseplanleggjarane på nett gav viste seg i analysen å vera noko forvirrande. Det varierer frå aktør til aktør kva linjer som blir viste, og det varierer til og med hjå den enkelte aktørar kva linjer som blir vist alt etter kva tidspunkt ein ynskjer å reisa på. Ein artikkel i Hardanger Folkeblad frå 2014 (Knutson, 2014) viser at det ikkje er nytt at Skyss sin reiseplanleggjar ikkje viser alle moglege ruter som kan gjerast med Haukeliekspressen. Der undersøkte journalisten blant anna kva ruter Skyss sin reiseplanleggjar gav for strekninga Odda til Røldal. Medan reiseplanleggjaren berre fann éi aktuell rute, gav rutetabellen seks til. Desse seks ekstra var Haukeliekspressen sine avgangar. Den gong uttalte direktør i Skyss Oddbjørn Sylta at «[...] det er helt naturleg at Skyss har med de ruter som Skyss sine busser faktisk korresponderer med.». Nesten tre år etter er dette derimot framleis ei utfordring for Skyss sin reiseplanleggjar.

Kolumbus har den reiseplanleggjaren som gir mest informasjon og viser alle aktørane sine ruter, men er ikkje konsistente slik at fleire aktuelle ruter fell ut og den reisande får ikkje opp alle dei moglege reiserutene på strekninga. I tillegg samsvarar ikkje alltid reiseplanleggjarane og rutetabellane.

Dette tyder på at dei reisande må ta reiseplanforslaga med ei klype salt, og gjerne dobbeltsjekka med dei andre aktørane for å vera sikker på at dei vel den rette ruta. I tillegg vil ikkje den alminnelege reisande som til vanleg ikkje studerer sonekart og billettsystem veta kor grensene går mellom dei ulike kollektivaktørane, då spesielt for Kolumbus og Skyss. Dersom alle aktørane hadde hatt ein felles reiseplanleggjar som faktisk viste alle moglege reiseruter, innanfor ei viss rimelegheitsramme når det kjem til tidsbruk og bytte, som var garantert til å fungera frå alle aktørane si side, kunne den reisande få meir kontroll over reisa si. Kor stor effekt det vil ha på transportmiddelfordelinga å betra reiseplanleggjarane slik at ein kan vera trygge på dei er ikkje lett å seia, men det vil uansett ikkje vera negativt, og det vil sørga for at risikoen for å gå på ein planleggingssmell og bli engsteleg for å ta kollektivtransport igjen blir redusert. Ein regional reiseplanleggjar, eller til og med ein nasjonal reiseplanleggjar kan løyse utfordringar med grenseoverskridande reiser og kanskje også løysa utfordringa med feil og manglar ein ser i dagens reiseplanleggjarar. «Prosjekt nasjonal reiseplanlegger» er eit prosjekt som blei oppretta i 2014, og som er eit samarbeid mellom Statens vegvesen og Ruter i oppdrag frå Samferdselsdepartementet (Prosjektside for Nasjonal reiseplanlegger (u.å). I følgje nettsida til prosjektet innvilga Stortinget allereie i 2006 midlar til ein nasjonal reiseplanleggjar, men av ulike årsaker har det ikkje kome på plass enda. Hausten 2016 fekk

Entur AS, eit selskap eigd av Samferdselsdepartementet, ansvaret for å finna løysingar for ein nasjonal reiseplanleggjar. Rett før påsken i år la Regjeringa fram sin Nasjonale transportplan, kor det blei det skrive at «Det tas sikte på at en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanlegger kan tas i bruk i løpet av 2017.» (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 122). Dette tyder på at det kan skje mykje berre i løpet av dette året, og det blir spanande å sjå om reiseplanleggjaren vil bli integrert med billett kjøp. Ei føresetnad er uansett at ein eventuell app faktisk fungerer og får tillit hjå dei reisande. Utan det er det ikkje mykje betre enn dei eksisterande reiseplanleggjarane som finst i dag.

I teorikapittelet tok eg opp ulike sider ved å gjera heile kollektivtransportssystemet lett forståeleg og brukarvennleg for dei reisande. Faktorar som blei trekt fram som viktige var intuitive linjekart, stive rutetider, gjenkjennbare rutetraséar og generelt ei utforming som gjer at den reisande lett forstår korleis reisa skal gjennomførast. Kundegrunnlaget på Haugalandet er nok ikkje stort nok til at stive rutetider med fast linjetrafikk og faste traséar er mogleg, men skikkelege linjekart burde gå an. Målet er å gi den reisande kontroll over si eiga reise, i minst same grad som privatbilen gir. Skyss har ikkje noko kart, og Kolumbus har eit vanskeleg leseleg kart som ikkje tek med heile Haugalandet. Dei færreste bussrutene har stive rutetider, og berre elleve av rutene har faste traséar med faste haldeplassar. Dette, samstundes som linjekarta er vanskeleg å lesa eller ikkje-eksisterande, kan gjera kollektivreisa til ei utfordring.

7.2.3 Saumlaus betaling

Analysen viste at dei fire aktørane opererer med ulike billettsystem. Så lenge ein stort sett reiser med berre éin aktør er det kanskje greitt nok å ha kontroll på korleis billettar kan kjøpast og kva reiseplanleggjar ein skal halda seg til, men dersom ein skal kryssa aktørane sine linjer må ein gå frå ein aktør sitt system til ein annan. Unnataket er for reisande som har ungdomsbillett hjå Skyss eller Kolumbus, som då får moglegheit til å reisa med same billett i både sitt eige fylke og ein del av kommunane i det andre fylket. At ein har fått til ei slik løysing viser at det ikkje burde vera noko problem å få til samarbeid om andre typar billettar også. I samband med den nasjonale reiseplanleggjaren som er omtala ovanfor skal det i følgje ei pressemelding våren 2016 frå Samferdselsdepartementet på sikt leggjast opp til at ein også kan kjøpa billettar i same løysinga som reiseplanleggjar (Samferdselsdepartementet, Pressemelding 126/16). Dersom ein får til løysingar som faktisk fungerer i praksis vil dette sjølvsagd vera ein stor fordel for reisande på tvers av administrative grenser, og dersom reiseplanlegging og billett kjøp blir styrt på overordna, statleg nivå kunne ein også tenkja seg at løysingane kan bli såpass gode at den reisande kan få full tillit til systemet. I april i år kom ei pressemelding frå kollektivselskapet Ruter om at kollektivselskapa i Akershus, Oslo, Buskerud, Østfold, Agder og Rogaland har gått saman i eit samarbeid for å utvikla ein felles plattform for mobilbillett (Ruter, 04.04.17). Slik eg forstår det skal kvart selskap kunne ha sin eigen app med passande grafisk design, men ein skal kunne kjøpa billettar på tvers av selskapa. I tillegg skal det også gjerast tilgjengeleg rutedata og oversikt over haldeplassar, men det kjem ikkje klart fram om det også skal vera ein slags reiseplanleggjar i same løysinga. I følgje nettavisa Digi skal løysinga vera i drift i nokre utvalde område i løpet av hausten 2017 (Lekanger, 2017). Dette er eit godt tiltak for å få fleire aktørar inn på same billettsystem og såleis gjera reisa hakket meir saumlaus for mange reisande. Likevel meiner eg at det kan vera problematisk at desse aktørane arbeider med si eiga løysing samstundes som det frå statleg hald har blitt uttrykt eit ynskje om å satsa på den nasjonale reiseplanleggjaren nemnd ovanfor, der ein på sikt skal integrere billett kjøp. I staden for å gjera dette 'på sikt', burde kanskje heller

ressursane nyttast på å laga ein skikkeleg, velfungerande nasjonal reiseplanleggjar, med moglegheit for billett kjøp. Enn så lenge det ikkje finst eit slikt nasjonalt system, kan det likevel tenkjast at det er nødvendig med slike samarbeid på fylkesnivå, i alle fall med tanke på at det er over 10 år sidan ein første gong frå statleg hald gjekk inn for å satsa på ein nasjonal planleggjar, og det enda ikkje er heilt på plass. For Haugalandet sin del hjelp det ikkje særleg at Kolumbus skal ha same billettsystem som Agder. Skyss er ikkje med i dette samarbeidet, og utfordringane når det kjem til grensekryssande reiser mellom Rogaland og Hordaland må framleis løysast.

Både TØI (2016a) og Froth og Schroeter (2010) er opptekne av at mobile løysingar for billett kjøp bidreg til at terskelen for å reisa med kollektivtransport blir lågare for mange. TØI si undersøking frå 2014 kan vera representabel for Haugalandet kan ein rekna med at over 80% av dei reisande har med seg ein smarttelefon på reisa si, og slik utviklinga innanfor teknologien har vore dei siste åra er det ingen grunn til å tru at ikkje fleire skaffar seg smarttelefon i åra framover. Kolumbus sin app for mobilkjøp er såleis absolutt eit godt tiltak for å gjera kollektivtransporten meir attraktiv. Då treng du ikkje sikra at du har kontantar med deg, og heller ikkje stå hjelpelaus dersom du har gløymt reisekortet ditt, mobilen har dei fleste trygt plassert i lomma. At Skyss sin app for mobilkjøp ikkje kan nyttast for reiser utanom sone Bergen er heilt klart noko som bør endrast på. Likevel er det ikkje alltid dei mobile billettane strekk til. Ikkje alle har smarttelefon med internett, nokre har avgrensa med mobilnett slik at dei ikkje nødvendigvis kan kopla seg til nettet for å kjøpa billett, og nokre gonger kan mobilen streika. Alternative betalingsløysingar er godt å ha, i alle fall inntil dei fleste har smarttelefonar og løysingane har fått nok tiltru hjå dei reisande. Til trass for at oppbevaring av kontantar på kollektive transportmiddel har blitt peika på som ein risikofaktor for sjåførane er kontantbetaling i dag mogleg på alle kollektive transportmiddel på Haugalandet. Betaling med kort, derimot, er berre mogleg på ekspressbussane. Ei forbrukarundersøking Respons Analyse gjorde for Sparebank 1 viste at norske forbrukarar i mindre og mindre grad nyttar kontantar, og at heile 6 av 10 av dei mellom 25 og 35 år har kutta ut bruk av kontantar (Øksnes, 2017). Blant heile befolkninga ligg talet på 4 av 10, og berre åtte prosent av befolkninga føretrekk å betala med kontantar. Å kutta ut kontantar på kollektivtrafikk er då gjerne ikkje så problematisk for dei reisande. Men i følge NRK (Møllen & Gjestland, 2015) betalte heile sju av ti reisande med Kolumbus med kontantar i 2015. Kor viktig det er å behalda kontantløysinga på bussane blir derfor vanskeleg å seia noko om. Men tala viser i alle fall at det generelt i samfunnet er ein tendens til at me kuttar ut kontantar. Når mobilen eller billettappen då streikar, kunne det vore greitt for dei reisande å også kunne betala med kort. Etter eiga erfaring er det sjeldan eg legg meg ut på reise utan mobil og bankkort, men kontantane er verre å leita fram.

Både Kolumbus og Skyss har reisepengekort, som er det nærmaste alternativet til å betala med kort, og som ein absolutt bør behalda så lenge det ikkje er lagt opp til at ein kan betala med bankkort om bord. Årsaka til at ein ikkje legg opp til betaling med kort om bord på Kolumbus sine strekningar er i følge direktør i Kolumbus Odd Aksland (Vasstveit, 2015) på grunn av at det å tasta inn pin-koden sin ved betalinga vil ta for lang tid og gå utover reisetidsskjemaet til transportmidla. I same artikkel blir det nemnd at ein ynskjer å fjerna kontantbetaling på sikt også. Enn så lenge har ikkje det vore aktuelt, og dersom sju av ti reisande med Kolumbus nyttar kontantar kan det bli ei utfordring. Spørsmålet er om betaling med kort tek så mykje lenger tid enn betaling med kontantar at det ikkje kan vera aktuelt å i alle fall ha det som ei ekstra løysing. Med kontantar må sjåføren finna fram vekslepengar, den reisande må leita i sekken

etter to-tre fleire kroner, og så vidare. Mobile løysingar og utvikling av teknologi blir ofte peika på som det rette vegen å gå. Det finst utruleg mange appar for betaling med mobiltelefon, som til dømes Vipps, mCash, MobilePay med fleire. Kolumbus og Kystbussen sine mobilappar for billett kjøp på Haugalandet fungerer etter mi meining akkurat som dei skal. Men nokre gonger kan det vera greitt å ha alternative løysingar klare, og då er det også veldig greitt om den reisande slepp å undersøka kva løysingar dei ulike aktørane godtek på førehand.

7.3 Vegen framover

Til no har eg diskutert korleis dagens kollektivtilbod er lagt opp og korleis det kan påverka folk sine val av transportmiddel. Eg har peika på fleire positive tiltak som er gjort, men har også kasta lys over kva utfordringar som ligg som hinder for at kollektivtransporten på Haugalandet kan bli eit viktigare transportmiddel for reisande i og gjennom distrikta.

Det tredje og siste underspørsmålet mitt lyder som følgjande: *Kva kan gjerast for å auka bruken av kollektivtransporten på Haugalandet?*

Nokon fasit på dette vil ikkje vera mogleg å finna. Til dømes kan har eg ikkje grunnlag for å seia nøyaktig kva frekvens dei ulike linjene bør ha og kva tid avgangane bør gå, men likevel gir analysen og den tilhøyrande drøftinga ovanfor eit godt innblikk i kva føresetnadene er for at kollektivtilbodet skal opplevast som eit aktuelt alternativ for haugalendingane, og kva som kan betrast ut frå dagens tilbod. Eg har kome fram til fem tiltaksområde som eg meiner er viktige å ha fokus i når ein skal planleggja for auka bruk av kollektivtransport på Haugalandet.

7.3.1 Gjera kollektivtransporten mest mogleg brukarvennleg

Utfordringa som kanskje har kome meir og meir fram i løpet av oppgåveskrivinga er eit til tider komplisert og forvirrande kollektivsystem. Då snakkar eg ikkje om kor traséane er lagde opp og kor høg frekvens linjene har, men om korleis den reisande kan orientera seg som potensiell reisande i kollektivtransporten. Fordi aktørane stort sett opererer med ulike system for reiseplanlegging og transport og samarbeidet på tvers av linjene stort sett ikkje eksisterer, blir det vanskeleg å vera reisande på Haugalandet, i alle fall dersom ein skal gjera reiser på tvers av aktørane. Dersom det kjem ein nasjonal reiseplanleggjar med integrert billett kjøp er det etter mi meining absolutt den beste løysinga, men det burde også kunne løysast på regionalt nivå, enn så lenge. Samarbeidet Kolumbus har med Agder og Austlandsfylka er absolutt eit steg i rett retning, men enn så lenge dei nordlege delane av Haugalandet ikkje er med i dette systemet har det eigentleg ikkje skjedd betringar for Haugalandet sin del. Derfor håpar eg at både Rogaland og Hordaland fylkeskommunar blir pådrivarar for å få til den nasjonale reiseplanleggjaren, og at ei betalingsløysing blir integrert snarast mogleg. Tekniske feil og noko vanskelege appar er også område ved kollektivtilbodet som bør fiksast for å gi betre flyt hjå den reisande si oppleving av systemet. I tillegg bør det sjølvsgd lagast lett leselege linjekart for *heile* Haugalandet, og ikkje berre byruter og snøggbåtruter, men for alle linjene og alle transportmidla samla sett. Eit slikt linjekart bør visa kor det er lagt opp til at ein kan gjera bytte mellom dei ulike linjene og vera utforma slik at den reisande kan kjenna seg igjen i geografien. Då har ein allereie gjort ein heil del for at kollektivtransporten kan festa seg som eit mentalt kart i hovudet til den reisande, jamfør Guo (2011), slik at ein til ein viss grad kan lukka gapet mellom *oppfatta* og *faktisk* kollektivtilbod, jamfør TØI (2016b).

7.3.2 God fysisk utforming

Ei anna utfordring som har kome fram gjennom analysen og diskusjonen er den fysiske utforminga, både på haldeplassar, på nettsider, bussar og så vidare. Både Skyss og Kolumbus sine fargar er gjennomgåande nytta på Haugalandet, med unnatak frå nokre bussar hjå Skyss. Elles gir fargebruken den reisande inntrykk av at aktørane kvar for seg står som samla identitetar, jamfør TØI (2016a). På den andre sida har analysen avdekka nokre betringspunkt også innanfor fysisk utforming. Bruk av digitale skjermar både om bord og ved haldeplassar gir moglegheiter for ein meir fleksibel informasjonskanal der til dømes ruter kan bli oppdaterte, der den reisande kan sjå om bussen er forseinka (ved haldeplass) eller kva som er neste haldeplass (om bord) og så vidare, men ei føresetnad er at dei verkar. Som med mobilappar som ikkje fungerer som det skal kan også svarte informasjonstavler vera like irriterande for den reisande, og dersom dei ikkje fungerer ordentleg er det gjerne like greitt at ein fjernar dei fram til systemet er blitt betre.

Den fysiske utforminga på haldeplassar, og kanskje spesielt haldeplassar der reisande skal bytta mellom ulike linjer og/eller transportmiddel, har også vist seg å ha betringspotensiale. Gode sitteplassar, tak over hovudet og veggjar som gir ly for vind og vér, gode og lett leselege informasjonstavler med oppdaterte rutetider bør vera standarden på dei fleste haldeplassane. Greitt nok kan ikkje alle haldeplassar ha skur, men då må dei i det minste vera komfortable å stå ved, slik at ein ikkje føler ein står midt i trafikken.

Dersom haldeplassane ser ut som dei regelmessig blir vedlikehalde kan det tenkjast at kollektivtilbodet også får eit oppløft med tanke på korleis det blir oppfatta av folk flest. Val av design og fargar kan også spela ei rolle her. Klar signalisering av kva linjer som stoppar på haldeplassen, kva retning ein må gå for å komma seg til eventuelle andre haldeplassar i nærleiken som har andre linjer, kan gjera det tryggare for den reisande å reisa med kollektivtransport.

7.3.3 Strukturert samarbeid på tvers av fylkesgrensene

For å få til eit mest mogleg saumlaust kollektivtilbod på Haugalandet har det gjennom oppgåva kome klart fram at ein stor del av det vil vera auka samarbeid på tvers av fylkeskommunane, og/eller på tvers av dei kollektive aktørane. I første omgang er det kanskje Kolumbus og Skyss som bør ha mest samarbeid, då dei står for den lokale transporten og har meir rimelege billettar enn ekspressbussane. Enn så lenge ein nasjonal reiseplanleggjar ikkje er på plass burde Kolumbus og Skyss i alle fall greia å ha ein felles plattform slik at kvarandre sine linjer og avgangar kjem opp i begge aktørane sine reiseplanleggjar.

I dag samarbeider Kolumbus og Skyss på ungdomsbilletten, noko som viser at det faktisk går an å få til billettar som går på tvers av fylkesgrensene til trass for at dei i dag opererer med ulike billettsystem. At det er opp til dei ulike driftsansvarlege å sikra samarbeid mellom Kolumbus og Skyss ser ut til å føra til at samanhengen mellom linjer som ligg under dei ulike aktørane i mange døme er svak, og der den tidlegare har eksistert har den fort falt bort. Korleis aktørane samarbeider kan også ha noko å bety for korleis byttepunkt blir opplevd for den reisande. Ved bytte frå buss til buss er det som regel enkelt, då ein via reiseplanleggjar finn ut kva haldeplass ein må gå til for å bytta til neste buss. Ved bytte frå eitt transportmiddel med éin aktør til eit anna transportmiddel med ein annan aktør, derimot, viste dømet med Utbjoa kai at samanhengen på langt nær er like god. På Nedstrand, der Kolumbus har hovudansvaret for både snøggbåten og bussen var kaien og busstoppet rett i nærleiken av kvarandre. I tillegg har analysen vist at spesielt Kolumbus og Skyss har utfordringar når det kjem til å korrespondera linjene sine. Ei lita endring i til dømes Kolumbus sine avgangar for ei linje kan som vist føra til at Skyss sine tidlegare korresponderande linjer

ikkje lenger korresponderer. Kollektivtilbodet er ein kompleks samansetning av aktørar, linjer, avgangar og haldeplassar, og små justeringar på ei linje bør ikkje sjåast isolert frå dei andre linjene.

No som Skyss i løpet av 2018 skal utforma eit nytt pris- og sonesystem, samt innføra mobilbillett for heile Hordaland, står Skyss og Kolumbus ovanfor ei stor moglegheit om å få til ei meir saumlaus reise på Haugalandet. Skyss, som i dag er dyrt for dei fleste reisande som skal reisa et stykke på grunn av dei utruleg mange sonene, vil sannsynlegvis bli mykje billigare å reisa med enn dei fleste i dag, slik som Kolumbus blei då dei reduserte talet på sonar. Med den nye inndelinga blir det totalt berre fem sonar på heile Haugalandet, inkludert nærsonen Haugesund. Dersom dei reisande i tillegg kan nytta same billett over heile regionen, vil fylkesgrensene så og seia forsvinna for dei.

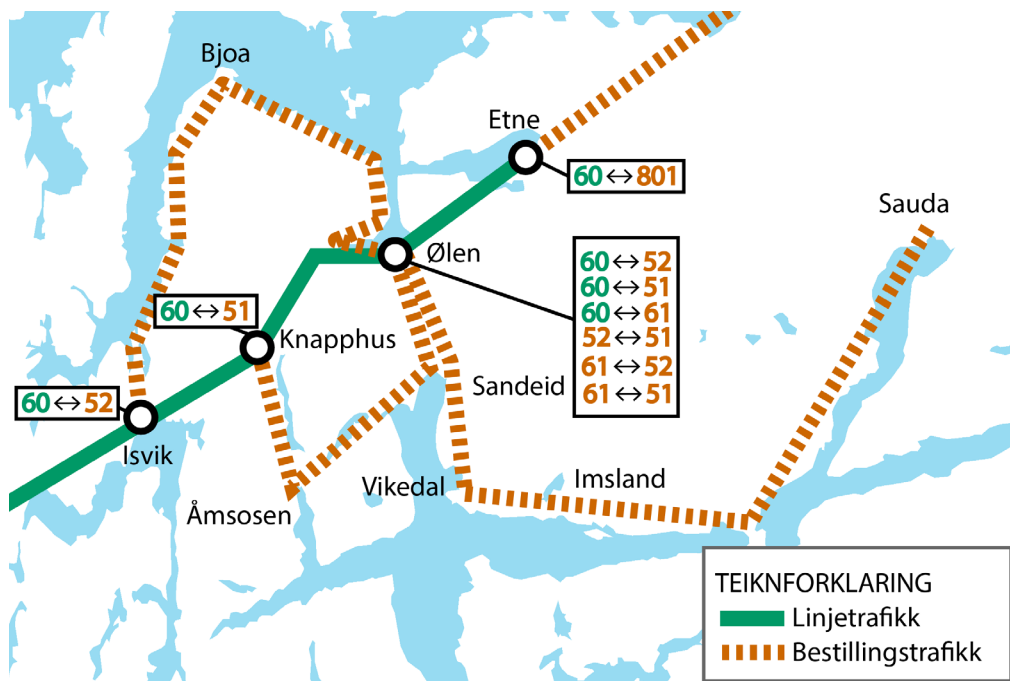
7.3.4 Eit differensiert kollektivtilbod

Det har kome klart fram i oppgåva at i ein region som Haugalandet, der mange er busette i spreiddbygde strøk og mindre tettstader og der regionsenteret langt i frå er ein storby, vil det ikkje vera mogleg å få til eit kollektivtilbod der ein oppnår nettverkseffekt ved hjelp av høg frekvens på alle linjer. Mange vil nok hevda, slik som Rogaland fylkeskommune gjer i sitt høyringsnotat der dei blant anna gjorde om på ruter og avgangar, at «[...] erfaringer og anbefalinger fra faglitteraturen [tilseier] at man har større mulighet for passasjervekst ved å styrke rutetilbudet der hvor passasjertallet allerede er av en viss størrelse, enn å spre ressursene ut over med god flatedekning, men lav frekvens.» (Rogaland fylkeskommune, 2014, s. 17).

Ved å leggja inn fleire ressursar i tettbygde område med høgt kundepotensiale kan ein sjølv sagt få auka bruk av kollektivtransport.

Det er vel og bra, men det betyr ikkje at det utan vidare er forsvarleg å redusera tilbodet i andre område. I staden burde det etter mi meining leggjast opp til eit differensiert kollektivtilbod i område der aktørane ikkje greier å halda økonomien oppe på grunn av for få passasjerar. Eit differensiert kollektivtilbod kan ta ulike formar og bør sjølv sagt leggjast opp til dei geografiske og demografiske forholda ved staden. Den mest vanlege forma for kollektivtransport er linjetrafikk der avgangane er sett til faste tider og bussane/båtane blir køyrde uansett. Den andre forma, som er nemnd fleire gonger i løpet av oppgåva, er bestillingstrafikk. Bestillingstrafikk kan igjen organiserast på fleire måtar, og på Haugalandet i dag finst det bestillingstrafikk som går til faste tider, men som då må bestillast anten to timar i førevegen, eller til og med kvelden før. Bestillingslinjer til faste tider gir klart ikkje same fleksibilitet som bestillingslinjer frå dør til dør i visse geografiske område gir. Likevel kan det tenkjast at ein strekning som tidlegare hadde få ruter til dagen med bestillingslinjer til faste tider kan få fleire ruter til dagen. Eit døme nytta i denne oppgåva er strekningen frå Åmsosen til Knapphus kor buss 51 fungerer som matelinje til buss 60 som går langs hovudvegen. Buss 60 har relativt mange avgangar til dagen, men fordi buss 51 ikkje har like høg frekvens, blir tilbodet dårlegare for dei som først må ta 51-bussen. Dersom 51-bussen hadde blitt endra til å vera ei bestillingsrute som til dømes må bestillast kvelden før eller aller helst berre to timar før, kunne ein kanskje lagt opp til fleire avgangar som korresponderer med 60-bussen og såleis gi eit betre tilbod til dei som bur lenger vekke frå hovudvegen.

Figuren på neste side viser korleis ein kan tenkja seg at linjetrafikk og bestillingstrafikk kan kombinerast for ein avgrensa del av Haugalandet som døme. Dei tek utgangspunkt i linjene som går i området i dag, som alle er linjetrafikk.



Figur 72 Bestillingstrafikk på Haugalandet

I dette «forslaget» er den einaste faste linja linje 60, som køyrer strekninga Etne – Haugesund. Alle dei andre rutene er bestillingstrafikk og fungerer hovudsakleg som matelinjer til linje 60 ved at avgangane som kan bestillast korresponderer med den linja. I tillegg kan det også fungera som eit tilbod for dei som skal reisa på tvers av dei ulike bestillingslinjene.

Ei endring frå faste linjer til bestillingstrafikk vil nok for mange opplevast som at tilbodet blir redusert og at det er eit signal om at ein nedprioriterer distrikta. Dette kan det sjølv sagt også vera eit teikn på, men dersom ei omgjering til bestillingstrafikk inneber at det blir sett opp fleire avgangar som korresponderer med andre linjer og transportmiddel, meiner eg at det kan vega opp for at ein blir nøydd til å bestilla desse avgangane. Ei føresetnad for at ei slik omgjering skal opplevast som ei betring av dei reisande er at dei reisande får god informasjon og tillit til at systemet kjem til å fungera. Kolumbus sitt forslag om å kanskje erstatta tre av fire linjer med bestillingsruter i Sauda er veldig interessant med tanke på dette. Ut frå dei få artiklane som er skrivne ser det ut til at befolkninga i Sauda er skeptiske til ei omgjering frå linjetrafikk til bestillingstrafikk og at dei i stor grad opplever det som eit signal om at distriktskommunane blir nedprioriterte i spørsmål knytt til kollektivtransport. Dersom det blir vedteke at bestillingstrafikk skal prøvast ut i Sauda er det ein føresetnad at systemet får tillit hjå befolkninga. Særskild trur eg at det å bestilla avgangar gjennom å rigna eit nummer kan opplevast som eit stort tiltak for mange. Men dersom ein til dømes har velfungerande og godt utforma appar som gjer at ein kan bestilla avgang ved hjelp av nokre få tastetrykk, er ein absolutt på rett veg.

I tillegg har eg skrive om mangelen på samanheng mellom ulike transportmiddel, nemlig snøggbåt og buss. Snøggbåten er på mange strekningar raskare enn bussen (og til og med privatbilen) og eg meiner at dersom ein ser dei ulike transportmidla som ein samla heilskap, kan ein få betre utnytting av dei ressursane ein har. Ikkje minst gir også snøggbåten eit alternativ til dei som ikkje likar å køyra buss.

7.3.5 Aktivt arbeid retta mot folk si åtferd

I kapittel 5 argumenterte eg for at menneske ikkje kan sjåast som utelukkande rasjonelle aktørar som vel det alternativet som anten er billigast, raskast, mest praktisk og så vidare. Til dømes har ikkje, dersom Norconsult sine tal er rett, talet passasjerar på Haugalandet auka som følgje av dei billigare billettprisane (for dei fleste reisande), men i staden for har talet passasjerar minka dei siste åra. Når me transporterer oss frå A til B opplever me ei rørsle som vekker kjensler og emosjonar, og ulike transportmiddel gir ulike er-

faringar til ulike folk. Fysisk utforming av både haldeplassar og transportmiddel, samt korleis brukaren får informasjon om kollektivtransporten kan derfor spelar inn på kva transportmiddelval me tek. I tillegg kan det, som det studiet til Jensen (1997) viste, vera eit gap mellom folk si haldning og folk si åtferd. Det vil seia at til trass for at me ynskjer å ta i bruk kollektivtransport av ulike årsaker, er det ikkje garantert at med faktisk gjer det når det gjeld. Å endra folk sine haldningar er ikkje nødvendigvis så lett. Det skal nok mykje til å få dei entusiastiske bilfolka og dei som i utgangspunktet ikkje ser poenget med kollektivtransport ut av bilen og inn i bussen. At 30% av bilkøyrarane på Haugalandet svara at det ikkje var noko tiltak som kunne gjerast for at dei skulle ta meir bruk av kollektivtransport (SINTEF, 2012) seier noko om kor vanskeleg det kan vera å endra transportmiddelfordelinga. Men dei som i utgangspunktet ser nytta av kollektivtransport, og som kunne tenkja seg å la bilen stå heime av og til, kan truleg vera lettare å påverka. Å gjera ventetida meir komfortabel og leggja til rette for at reisa blir mest mogleg saumlaus for den reisande er sjølvsgd nødvendig, men for å faktisk få folk til å oppleva at kollektivtilbodet kan vera aktuelt må dei også ha erfart det. Prosjektet frå Kristiansand-regionen, der det blei undersøkt om ein kunne påverka folk sine reisevanar gjennom å gi dei gratis månadskort for buss eller ein sykkelpakke, viste at det var mogleg å endra folk sine reisevanar, då over halvparten sykla meir etter prosjektet var ferdig og 18% nytta seg i større grad enn før av buss, sykkel og gange i kombinasjon (TØL, 2008). Men at heile fire av fem av dei som var med i undersøkinga valde sykkelpakken framføre gratis busskort og grunngav det med at kollektivtilbodet uansett var for dårleg til at dei kunne nytta det, kan også tyda på at kollektivtilbodet har eit rykte som det kanskje ikkje fortener. Dersom dei hadde opplevd at kollektivtilbodet var betre hadde dei kanskje vald månadskortet i staden for, og kanskje hadde reisevanane til fleire personar blitt påverka.

HjemJobbHjem-prosjektet til Kolumbus, som er nemnd så vidt tidlegare, er det nærmaste ein kjem slike prosjekt på Haugalandet. Prosjektet er eit samarbeid mellom Kolumbus, Bysykkelen (i Stavanger), Statens vegvesen, kommunane Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. I korte trekk går det ut på at tilsette i bedrifter som melder seg på får tilbod om månadsbillett for buss, tog, nokre snøggbåtar og bysyklar der dei finst til berre 500 kroner i månaden for alle sonar i heile Rogaland, mot at minst 75% av dei tilsette gjennomfører reisevaneundersøkingar og bedrifta betalar 10 kroner i månaden per tilsett. Dette er etter mi meining eit særst godt tiltak for å påverka folk sine reisevanar. For det første gir det dei tilsette ved bedriftene ein mykje billigare månadsbillett enn om dei måtte ha kjøpt den utanom prosjektet, der ein månadsbillett kostar frå 700 til 1500 kroner alt etter kor mange soner ein reiser i og gjennom. Men pris er, som denne oppgåva har vist, ikkje alt. Når det blir stilt krav til dei tilsette om at dei må gjennomføra reisevaneundersøkingar og til bedriftene at dei må betala ein liten sum i månaden, er både dei tilsette og bedrifta nøyde til å ha ei viss interesse av å ta i bruk kollektivtransport i utgangspunktet. I tillegg blir det fleire som skal gjera overgangen frå bil til kollektivtransport saman, og terskelen for å hiva seg på bussen blir då gjerne lågare. Enn så lenge er HjemJobbHjem avgrensa til å gjelda bedrifter i utvalde kommunar sør for Boknafjorden. Eg meiner at dette er eit prosjekt som absolutt bør vidareførast også nord for Boknafjorden, anten som same prosjekt eller eventuelt som eit eige prosjekt med nokolunde same innhald. Spesielt i ein region som Haugalandet, der kollektivtilbodet aldri vil oppnå ein nettverkseffekt som i større byområde, vil det vera viktig å arbeida aktivt med engasjementet rundt kollektivtrafikk for å endra folk si åtferd.

7.4 Konkluderande kommentarar

Då gjenstår det å svara på hovudproblemstillinga:

Korleis blir det lagt til rette for å auka bruken av kollektivtransport i meir spreiddbygde strøk i småbyregionen Haugalandet der buss og båt utgjer heile kollektivtilbodet?

I analysen og diskusjonen har peika eg på både positive og negative sider ved kollektivtransporten på Haugalandet. Kolumbus har gjort eit godt arbeid med å redusera talet på sonar og gjera billettane billigare for dei aller fleste. Skyss har planar om å gjera det same i løpet av 2018. Fleire strekningar har ganske høg avgangsfrekvens og aktørane planlegg absolutt rutene sine etter kor det er kundepotensiale, som sjølvsgd er fornuftig ut frå økonomiske omsyn. På den andre sida er det tydeleg at det er mangel på samarbeid mellom dei fire aktørane. Dette speglar seg igjen når ein skal planleggja reisa og kjøpa billett, særleg når ein skal reisa på tvers av aktørane sine linjer. I tillegg har det vist seg at korrespondansen mellom buss og snøggbåt mellom éin og same aktør heller ikkje er på topp. Dette kan tydst som at ein når ein planlegg kollektivtilbodet ikkje ser snøggbåten og bussen som to delar i same system.

I dag er det buss med linjetrafikk som utgjer størsteparten av kollektivtilbodet. Det relativt låge kundegrunnlaget gir ikkje moglegheit for høgare avgangsfrekvensar for dei som ikkje bur langs hovudkorridorane. Eg har derfor framsett eit forslag om at bestillingstransport får ei større rolle på Haugalandet enn i dag. I tillegg vil eg føreslå at ein også ser på snøggbåten som eit transportmiddel som har mange fordelar i høve til bussen. Blant anna gir den andre moglegheiter til aktivitetar, og sjøvegen er i mange døme raskare enn bilvegen.

Men det er ikkje nok å gjera betringar på prisar, avgangar og andre målbare faktorar som i teorien gjer kollektivtilbodet det *faktisk* beste alternativet. Eit gjennomgåande tema i denne oppgåva er det emosjonelle og kjenslemessige ved det å reisa, og korleis me menneske ikkje utan vidare vel det raskaste, billigaste eller mest praktiske alternativet. At den reisande faktisk kjem seg dit dei skal når dei skal og at dei kan sjå seg råd til å nytta kollektivtransporten er sjølvsgd ei føresetnad for at dei i det heile teke kan gjera det, men det må også leggjast ei innsats på andre område. Mi oppfatning er at det i kollektivtransportplanlegginga ofte blir eit for stort fokus på faktorar som reisetid, pris og frekvens og for lite fokus på dei kjenslemessige sidene ved reising. Sjølv om dei kollektive aktørane på Haugalandet har gjennomført og har planar om å gjennomføra endringar i takst- og sonesystemet som gir billigare billetter for dei fleste og enklare oversikt, er innsatsen på dei meir kjenslemessige områda meir labert.

Ein del av dette er det ein kan kalla for 'varemerking' av kollektivtilbodet. Analysen viste at det grafiske designet til både Skyss og Kolumbus går igjen i store delar av systemet, noko som gir eit samla inntrykk til den reisande. Men stadsanalysane viste at mykje kan gjerast for å gjera haldeplassar og terminalar meir interessante og behagelige å vera på. Dersom haldeplassane er vedlikehaldte og ikkje minst oppdaterte med både design og teknologi, og i det heile teke ser innbydande ut, får også den reisande inntrykk av at kollektivtilbodet faktisk blir brukt og prioritert. Fiksing av tekniske feil, ha oppdaterte ruter og fiksa liknande potensielle irritasjonsmoment er ein del av dette arbeidet. Det kan kanskje auka lysten til å nytta det sjølv også.

I tillegg må ein ta omsyn til at dei reisande ikkje er ei monoton gruppe menneske som reagerer på same måte på tiltak som prøver å få dei til å la bilen stå heime. Nokre kjem alltid til å køyra bil uansett kor trongt det blir om parkeringsplassane, uansett kor mykje kø det blir på vegane, uansett kor billig, rask og komfortabel kollektivtransporten blir, og uansett kor mykje incentiv ein lokkar med - med mindre ein set inn så radikale tiltak at det nærast blir umogleg å velje bil, men det verkar svært usannsynleg i overskødeleg framtid. I kapittel 3 peika eg på at det er antydning til ein slags bilkultur på Haugalandet, og SINTEF (2012) si undersøking viste også at heile 30% av dei køyrande ville bli vanskeleg å påverka. Dei ein kan påverka, derimot, er dei som frå før av har ei viss interesse for å ta meir kollektivtransport enn dei gjer i dag, om dei i det heile teke tek seg nytte av det tilbodet som er. God kommunikasjon ut til dei reisande, slik at dei får kunnskapar om det faktiske tilbodet og korleis dei skal ta seg fram i det til tider forvirrande kollektivsystemet, kan senka terskelen for å ta bussen eller båten til og frå arbeid ein eller fleire dagar i veka. I tillegg meiner eg at prosjekt som HjemJobbHjem og prosjektet i Kristiansand-regionen (TØI, 2008) ved å 'tvinga' folk ut i kollektivtransporten kan vera med på å lukka gapet mellom haldning og åtferd, slik at dei som allereie er tilbørlege til å nytta seg av kollektivtilbodet også gjer det.

Det skal nok mykje til for å kunne overtala kven som helst som til vanleg køyrer sjølv om at kollektivtransport er det beste alternativet, for folk sine *haldningar* er vanskelege å påverka. Men dersom ein verkeleg ynskjer å få fleire over i kollektivtransporten bør dei kollektive ha ulike strategiar tilpassa dei ulike trafikantane. Slik me har det i dag, med privatbilen rett utanfor, stiller me store krav til kollektivtransporten, og kollektivtransporten må igjen ta omsyn til alle desse faktorane.

Som ein siste kommentar før eg avsluttar vil eg peika på at sjølv om det er fleire positive trekk ved kollektivtransportsystemet på Haugalandet er det også ein lang veg å gå når det kjem til å ta omsyn til dei kulturelle og kjenslemessige aspekta ved reising. I tillegg tek ein etter mi meining ikkje omsyn til geografien på Haugalandet når ein ikkje ser samanhengen mellom bilveg og sjøveg. Forhåpentlegvis vil både dei kollektive aktørane og overordna myndigheiter etter kvart innsjå at det ikkje er nok å til dømes auka frekvensar og senka prisar og reisetider (sjølv om det sjølvsgd er viktig), men at ein også må spela på dei meir kjenslemessige og kulturelle sidene ved reising.

KJELDER

Begg, D. (2009) *foundations of economics*. London: McGraw-Hill Education (UK) Limited

Carlsen, J. & Ystgaard, H. (1971) *Trafikk-krigen*. Oslo: PAX Forlag A/S

Christaller, W. (1966) *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall. Translation of *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*

Cresswell, T. (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge Taylor & Francis Group

Dant, T. (2005). The Driver-car. I: Featherstone, M., Thrift, N. & Urry, J. (red.) *Automobilities*, s. 61-79. London: SAGE Publications Ltd.

Dargay, J.M, & Hanly, M. (2002) The demand for local bus services in England. *Journal of Transport Economics and Policy*, 36 (1) s, 73-91. ISSN 0022-5258

Edensor, T. (2005). *Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice*. I: Featherstone, M., Thrift, N. & Urry, J. (red.) *Automobilities*, s. 101-119. London: SAGE Publications Ltd.

Falkeid, K. (1999) *Haugalandet: ferd i folk og natur*. Stavanger: Wigestrands forlag

Forbrukerrådet (2013) *Brukervennlige billettsystem* [Internett]. Tilgjengeleg frå: < <https://www.forbrukerradet.no/wp-content/uploads/2015/10/Rapport-brukervennlige-billettsystem-rapport-Forbrukerr%C3%A5det.pdf>> [Henta 05.04.17]

Foth, M. & Schroeter, R. (2010) Enhancing the experience of public transport users with urban screens and mobile applications. *Proceedings of the 14th International Academic MindTrek conference: Envisioning Future Media Environments* [Internett] s. 33-40. Tilgjengeleg frå: < <http://eprints.qut.edu.au/33160/1/MindTrek2010-Foth-33.pdf>> [Henta 22.03.17]

Gatebil (u.å) *Gatebil på Rudskogen er i gang nå!* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <http://gatebil.no/rudskogen2015/>> [Henta 03.05.17]

Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. Bogværket.

Gibson, J. J. (1986) *The ecological approach to visual perception*. New York: Psychology Press, Taylor & Francis Group

Guo, Z. (2011) Mind the Map! The Impact of Transit Maps on Path Choice in Public Transit. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* [Internett], 45 (7): s. 625-639. Tilgjengeleg frå: < <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.04.001>> [Henta 06.04.17]

Haugesundsregionens næringsforening (2014) *Siste reis for Haugesunds-ruta?* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <http://hninfo.no/siste-reis-for-haugesunds-ruta/>> [Henta 03.05.07]

Healey, M. & Healey, R. L. (2010) How to Conduct a Literature Search. I: Clifford, N., French, S. & Valentine, G. *Key Methods in Geography*. London: SAGE Publications Ltd, s. 16-34

HjemJobbHjem (u.å) *Om HjemJobbHjem*. Tilgjengeleg frå: <<https://www.hjemjobbhjem.no/om-hjemjobbhjem/>> [Henta 08.03.17]

Hordaland fylkeskommune (23.02.17) *Ønsker å redusere tal takstsoner* [Internett] Tilgjengeleg frå: <http://www.hordaland.no/nn-NO/nyheitsarkiv/2017/onsker-a-reducere-tal-takstsoner/> [Henta 03.03.17]

Hordaland fylkeskommune (2015) *Ny takstsonestruktur i Hordaland*. Arkivnr. 2015/7302-3.

Høgskolen i Telemark (2014) *Bensin i blodet* [kortdokumentar] Tilgjengeleg frå: <<http://www.vgtv.no/live#!/video/121349/bensin-i-blodet>> [Henta 02.02.17]

Høyland, H. (2015) *Kolumbus må ikke glemme kontantbetalingene*, NRK [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.nrk.no/rogaland/_-kolumbus-ma-ikke-glemme-kontantbetalingene-1.12557578> [Henta 09.03.17]

Inglis, D. (2005). *Auto Couture - Thinking the Car in Post-war France*. I: Mike Featherstone, N. T. o. J. U. (red.) *Automobilities*. London: Sage Publications.

Jensen, O. B., Sheller, M. & Wind, S. (2014). Together and Apart: Affective Ambiences and Negotiation in Families' Everyday Life and Mobility. *Mobilities* [Internett], 10 (3): s. 363-382. Tilgjengeleg frå: <<http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2013.868158>> [Henta 10.10.16]

Jensen, M. (1997). *Benzin i blodet. Kvalitativ del. ALTRANS*. Danmarks miljøundersøgelser. Faglig rapport fra DMU, nr. 191. 130 s.

Kern, S. (2003) *The culture of time and space 1880-1918*. London: Harvard University Press

Knutsen, S. (2014) På ville veger med ruteplanleggere. *Hardanger Folkeblad* [Internett]. Tilgjengeleg frå: <https://www.hardanger-folkeblad.no/hf-nyheiter/pa-ville-veger-med-ruteplanleggere/s/1-61-7463214> [Henta 08.04.17]

Kollektivtrafikkforeningen (u.å. a) *Om oss* [Internett] Tilgjengeleg frå: <<http://kollektivtrafikk.no/om-oss/>> [Henta 05.04.17]

Kollektivtrafikkforeningen (u.å. b) *Veiledere* [Internett] Oslo: Kollektivtrafikkforeningen. Tilgjengeleg frå: <<http://kollektivtrafikk.no/veiledere/>> [Henta 10.02.17]

Kolumbus (02.02.17) *Mer om organisering* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.kolumbus.no/om-kolumbus/organisering/mer-om-organisering/> [Henta 02.03.17]

Kolumbus (01.03.17) *Ruteendringer Haugalandet* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.kolumbus.no/ruter/trafikkinfo/ruteendringer-haugalandet/> [Henta 04.03.17]

Kolumbus (19.09.16) *Om selskapet* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.kolumbus.no/om-kolumbus/om-selskapet/> [Henta 02.03.17]

Kolumbus (u.å.) *Ungdomsbillett* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.kolumbus.no/Billetter/-priser-og-produkter/ungdomsbillett/> [Henta 02.03.17]

Laugaland, N. M. (2015) Snart blir du straffet hvis du betaler kontant. *NRK* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.nrk.no/rogaland/snart-blir-du-straffet-hvis-du-betaler-kontant-1.12722551> > [Henta 09.03.17]

Lefebvre, H. (1968/1971) *Everyday Life in the Modern World*. New York: Harper & Row Publishers Inc.

Lekanger, K. (2017) Utvikler felles billettsystem for store deler av Sør-Norge. *Digi.no* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.digi.no/artikler/utvikler-felles-billettsystem-for-store-deler-av-sor-norge/379217> > [Henta 08.05.17]

Limtanakool, N., Dijst, M. & Scwhanen, T. (2006) The influence of socioeconomic characteristics, land use and travel time considerations on mode choice for medium- and longer-distance trips. *Journal of Transport Geography* [Internett] 14 (2006), s. 327-341. Tilgjengeleg frå: <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/download/576/639> [Henta 20.03.17]

Lyons, G. & Urry, J. (2005) Travel time use in the information age. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 39 (2-3), s. 257-276. ISSN 0965-8564

Løvvik, E. (2017) Ap åpner for bussterminal i sentrum. *Haugesunds avis* [Internett], 25.01.17. Tilgjengeleg frå: < <https://www.h-avis.no/nyheter/sentrum/kollektivtransport/ap-apner-for-bussterminal-i-sentrum/s/5-62-368379> > [Henta 01.05.17]

Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*

Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*

Meld. St. 21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*

Monsrud, J. (1999) *Bilen ble allemannseie i 1960* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960> > [Henta 03.05.17]

Møllen, J. A. & Gjestland, H. S. (2016) Gjentar krav om kontantfrie busser etter ransforsøk. *NRK* [Internett] 30.12.16. Tilgjengeleg frå: < <https://www.nrk.no/sorlandet/gjentar-krav-om-kontantfrie-busser-etter-ransforsok-1.13298728> > [Henta 08.05.17]

Nilsen, M. & Grønstad, J. (2011) Her «burner» rånene. *Haugesunds avis* [Internett], 07.11.11. Tilgjengeleg frå: < <https://www.h-avis.no/haugesund/nyheter/nyheter/her-burner-ranerne/s/2-2.921-1.6596372> > [Henta 03.05.17]

Norconsult (2016) *Evaluering av forenklet takst-/sonesystem i Rogaland og takstforsøk på Haugalandet*. Norconsult.

Nordmark, R. (1990) *Haugalandet. Liv og landskap*. Dreyer Bok.

NOR-WAY Bussekspress (u.d.) *Driftselskapene* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.nor-way.no/nb-NO/om-nor-way/selskapene-bak-nor-way-bussekspress?> [Henta 02.03.17]

Næss, P. (2012) Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context. *The Journal of Transport and Land Use* [Internett], 5 (2), s. 21-45. DOI:10.5198/jtlu.v5i2.314

Næss, P. (2005) Residential location influences travel behavior: but how and why? The case of Copenhagen metropolitan area. *Progress in planning* [Internett] 63 (2) s. 167-257. DOI: 10.1016/j.progress.2004.07.004.

Næss, P., Mogridge, M.J.H. & Sandberg, S.L (2001) Wider roads, more cars. *Natural Resources Forum* 25, s. 147-155

Olsen, S. M. (1995) *Fra tråkk til motorveg*. Stavanger: Statens vegvesen Rogaland

Prosjektside for Nasjonal reiseplanlegger (u.å.) *Politiske føringer og historikk* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <http://www.nasjonalreiseplanlegger.com/politiske-foslashringer-og-historikk.html> > [Henta 27.04.17]

Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune (2016) *Regional plan for areal og transport på Haugalandet* [Internett]. Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune. Tilgjengeleg frå: < <http://www.rogfk.no/Planer/Regional-planer/ATP-Haugalandet> > [Henta 22.02.17]

Rogaland fylkeskommune (30.11.16) *Selskapsformer* [Internett] Tilgjengeleg frå: <http://www.rogfk.no/Om-fylkeskommunen/Eierskap-og-samarbeid/Selskapsformer> [Henta 02.03.17]

Rogaland fylkeskommune (2014) «Bybuss 2015» og øvrige ruteendringer i Haugesund, Karmøy og Tysvær fra 10 juni 2015.

Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune (2014) *Trafikkdata for kollektivtrafikken. Regional plan for areal og transport på Haugalandet. Versjon 13. januar 2014.*

Rogaland fylkeskommune (21.10.14) *Kolumbus blir aksjeselskap fra 1. januar 2015* [Internett] Tilgjengeleg frå: [http://www.rogfk.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv-2014/Kolumbus-bli-aksjeselskap-fra-1.-januar-2015/\(language\)/nor-NO](http://www.rogfk.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv-2014/Kolumbus-bli-aksjeselskap-fra-1.-januar-2015/(language)/nor-NO) [Henta 02.03.17]

Ruter (04.04.17) *Enklere å reise kollektivt med avtale om felles billettsystem* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://ruter.no/om-ruter/presse/pressemeldinger/enklere-a-reise-kollektivt-med-avtale-om-felles-billettsystem/> > [Henta 16.04.17]

Ruter (2011) *Prinsipper for linjenettet* [Internett]. Ruterrapport 2011:17. Oslo: Ruter. Tilgjengeleg frå: https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/2011/17_2011_prinsipper_for_linjenettet.pdf [Henta 10.10.16]

Samarbeidsrådet for Sunnhordland (u.å.) *Kor ligg Sunnhordland?* [Internett] Stord: Samarbeidsrådet for Sunnhordland. Tilgjengeleg frå: < <http://www.buisunnhordland.no/om-sunnhordland/kor-ligg-sunnhordland/> > [Henta 21.02.17]

Samferdselsdepartementet (2014) *Handlingsplan for kollektivtransport*. Tilgjengeleg frå: < https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/handlingsplan-for-kollektivtransport_endelig.pdf > [Henta 10.02.17]

- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38: 207-226.
- Sheller, M. (2005). Automotive Emotions: Feeling the Car. I: Featherstone, M., Thrift, N. & Urry, J. (red.) *Automobilities*, s. 221-241. London: SAGE Publications Ltd.
- SINTEF (2012) *Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011* [Internett]. SINTEF rapportnr. A22354. Trondheim: SINTEF. Tilgjengeleg frå: < <https://www.sintef.no/publikasjoner/publikasjon/?pubid=SINTEF+A22354> > [Henta 12.10.16]
- Skyss (u.d. a) *Om Skyss* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.skyss.no/GlobalToppMeny1/Om-Skyss/> [Henta 02.03.17]
- Skyss (u.d. b) *30-dagars ungdomsbillett* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.skyss.no/Billetter-og-prisar/Billetter/30-dagars-ungdomsbillett/> [Henta 02.03.17]
- Skyss (u.d. c) *Tillegg i prisen ved kontant betaling om bord* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.skyss.no/Billetter-og-prisar/Tillegg-i-prisen-ved-kontant-betaling-om-bord/> > [Henta 09.03.17]
- Statens vegvesen (25.11.15) *Sandsfjordbru-prosjektet opnar fredag* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <http://www.vegvesen.no/veg-prosjekter/sandsfjordbrua/Nyhetsarkiv/sandsfjordbru-prosjektet-opnar-fredag> > [Henta 06.03.17]
- Statistisk sentralbyrå (2017) *Tabell: 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabelHjem.asp?KortNavnWeb=folkemengde&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true> > [Henta 25.02.17]
- Statistisk sentralbyrå (2016) *Tabell: 05212: Folkemengde, etter kjønn og tettbygd/spredtbygd strøk (K)* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabelHjem.asp?KortNavnWeb=bef tett&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true> > [Henta 22.02.17]
- Statistisk sentralbyrå (u.å) *Digitale tettstedsgrenser* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <https://www.ssb.no/a/kortnavn/bef tett/digtett-gr.html> > [Henta 05.05.17]
- Stokka, M. & Evensen, M. R. (2017) Her kan de måtte ringe bussen to timer før de skal på [Internett]. *NRK*. Tilgjengeleg frå: <https://www.nrk.no/rogaland/her-kan-de-matte-ringe-bussen-to-timer-for-de-skal-pa-1.13443501> [henta 27.04.17]
- Størksen, T. & Sommerbakk, A. (2017) Med hatt og en gammel Rekord. *Haugesunds avis* [Internett], 30.04.07. Tilgjengeleg frå: < <https://www.h-avis.no/motor/haugesund/bomlo/med-hatt-og-en-gammel-rekord/s/5-62-409380> > [Henta 04.05.17]
- Tennøy, A. & Saglie, I.E. (2015) Byrådet vil ikke bygge ut E18: - Uklokt, mener NAF. Fornuftig, mener transportforsker. *Aftenposten* [Internett], 27.10. Tilgjengeleg frå: http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Byradet-vil-ikke-bygge-ut-E18--Uklokt_-mener-NAF-Fornuftig_-mener-transportforsker-22830b.html [henta 26.01.17]
- Tide AS (u.å) *Vår historie* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://www.tide.no/konsern/om-tide-asa/vaar-historie/> [Henta 02.03.17]
- Tomlinson, J. (2007) *The Culture of Speed*. London: Sage Publications Ltd.

- Transportøkonomisk institutt (2016a) *Byttepunkter for sømløse kollektivnett. Råd om planlegging og utforming*. [Internett]. TØI-rapport 1526/2016. Oslo: TØI. Tilgjengeleg frå: < <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44295>> [Henta 07/02/17]
- Transportøkonomisk institutt (2016b) *Tilgang til kollektivtransport og bruk. Oppfatning kontra virkelighet*. [Internett] ISSN 0808-1190. Oslo, TØI. Tilgjengeleg frå: < <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44038>> [Henta 30.05.17]
- Transportøkonomisk institutt (2015) *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass* [Internett]. TØI-rapport 1439/2015. ISBN 978-82-480-1666-3. Oslo, Transportøkonomisk Institutt. Tilgjengeleg frå: < <https://www.toi.no/publikasjoner/parkeringstilbud-ved-bolig-og-arbeidsplass-fordelingsffekter-pa-bilbruk-og-bilhold-i-byer-og-bydeler-article33506-8.html>> [Henta 27.04.16]
- Transportøkonomisk institutt (2014) *Mobile applikasjoner underveis. Hva ønsker de reisende?* [Internett] TØI-rapport 1374/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengeleg frå: < <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39402>> [Henta 06.04.17]
- Transportøkonomisk institutt (2008) *Evaluering av kampanjen Jeg kjører grønt* [Internett] TØI rapport 996/2008. Oslo, TØI. Tilgjengeleg frå: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=9387> [Henta 16.03.17]
- Transportøkonomisk institutt (2007) *Betre kollektivtransport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i distrikts- og småbyregioner* [Internett]. TØI-rapport 887/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengeleg frå: < <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/transport/distriktkollscreenpubl.pdf?id=2201981>> [Henta 16.11.16]
- Turkington, A. (2010) Making Observations and Measurements in the Field. I: Clifford, N., French, S. & Valentine, G. *Key Methods in Geography*. London: SAGE Publications Ltd, s. 220-229
- Urbanet Analyse (2012) *Effekter av kollektivtransporttiltak, endret transportomfang og reisemiddelfordeling – Kunnskapsoversikt og kunnskapshull* [Internett]. Notat 45/2012. Urbanet Analyse. Tilgjengeleg frå: < <http://urbanet.no/publikasjoner/effekter-av-kollektivtransporttiltak-endret-transportomfang-og-reisemiddelfordeling>> [Henta 02.02.17]
- Urry, J. (2005). The 'System' of Automobility. I: Mike Featherstone, N. T. o. J. U. (red.) *Automobilities*. London: Sage Publications.
- Vasstveit, I. (2015) *Derfor kan du ikkje betale med bankkort på bussen. Byas* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <http://www.byas.no/aktuelt/Derfor-kan-du-ikke-betale-med-bankkort-pa-bussen-71b.html>> [Henta 08.05.17]
- Virilio, P. (2006) *Speed and politics*. Los Angeles: Semiotext(e)
- Vormedal, T. I. (2009) *Historien om Haugalandet 1950-tallet*. Haugesund, Vormedal Forlag
- Waal, F. (2017) *Kolumbus vurderer å kutte hurtigruten. Ryfylke* [Internett], 24.03 Tilgjengeleg frå: < <http://ryfylke.net/2017/03/24/kolumbus-vurderer-kutte-hurtigbaten/>> [Henta 27.04.17]
- Wergeland, E. S. (2013) *From Utopia to Reality – the Motorway as a Work of Art* [doktoravhandling] Oslo: Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

Wikipedia (24.10.16) *Tide Buss Haugesund* [Internett] Tilgjengeleg frå: https://no.wikipedia.org/wiki/Tide_Buss_Haugesund [Henta 02.03.17]

Wikipedia (16.09.16) *Kolumbus* [Internett] Tilgjengeleg frå: <https://no.wikipedia.org/wiki/Kolumbus> [Henta 02.03.17]

Øksnes, K. (2017) Mange unge betaler sjelden eller aldri med kontanter, *Pengenytt* [Internett] Tilgjengeleg frå: < <http://www.pengenytt.no/mange-unge-betaler-sjelden-eller-aldri-med-kontanter/>> [Henta 09.03.17]

LOVAR

Aksjeloven. Lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper.

Kommuneloven. Lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner.

FIGURAR OG TABELLAR

Figur 1 *Haugalandet i kontekst*. Eigenprodusert kart. Kjelde: Kartverket

Figur 2 *Haugalandet sien grenser*. Eigenprodusert kart. Kjelde: Kartverket

Figur 3 *Avstandar på Haugalandet*. Eigenprodusert illustrasjon.

Figur 4 *Haugalandet, Sunnhordland og Ryfylke med regionsenter og regiondelsenter*. Eigenprodusert kart. Kjelde: Kartverket

Figur 5 *Arealressursar på Haugalandet*. Eigenprodusert kart. Kjelde: Kartverket

Figur 6 *Tettstader på Haugalandet*. Eigenprodusert kart. Kjelder: Kartverket og SSB (2017) Tabell: 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)

Figur 7 *Busette i spreiddbygd/tettbygd strøk på Haugalandet*. Eigenprodusert figur. Kjelder: SSB (2016) Tabell 05212: Folkemengde, etter kjønn og tettbygd/spredtbygd strøk (K)

Figur 8 *Innbyggjarar per km² på Haugalandet*. Kjelde: SSB Kartstatistikk

Figur 9 *Faktisk og venta befolkningsvekst på Haugalandet*. Eigenprodusert figur. Kjelder: SSB (2016) Tabell 11168: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter kjønn og alder, i 9 alternativ (K) (B); SSB (2017) Tabell 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)

Figur 10 *Faktisk og venta befolkningsvekst på Haugalandet fordelt på kommunane*. Eigenprodusert figur. Kjelder: SSB (2016) Tabell 11168: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter kjønn og alder, i 9 alternativ (K) (B); SSB (2017) Tabell 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)

Figur 11 *Alderspyramide for Haugalandet 2016*. Eigenprodusert figur. Kjelde: SSB (2017) Tabell 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)

Figur 12 *Registrerte bilar i Noreg 1900-2015*. Eigenprodusert figur. Kjelder: SSB Historisk statistikk 1994 (Tabell 20.32 og 20.33); SSB (2009) Tabell 01951: Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og merke (K) (avslutta serie); SSB (2017) Tabell 07832: Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og merke (K)

Figur 13 *Registrerte bilar i Noreg fordelt på befolkning 1900-2016*. Eigenprodusert figur. Kjelder: Historisk statistikk 1994 (Tabell 20.32 og 20.33); SSB (2009) Tabell 01951: Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og merke (K) (avslutta serie); SSB (2017) Tabell 07832: Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og merke (K); SSB (2017) Tabell 05839: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder opp til 118 år (avslutta serie)

Figur 14 *Registrerte bilar per person på Haugalandet 1990-2015*. Eigenprodusert figur. Kjelder: SSB (2008) Tabell 01951:

Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og merke (K) (avslutta serie); SSB (2016) Tabell 07832: Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og merke (K); SSB (2017) Tabell: 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)

Figur 15 *Tal på førarkort per hushald på Haugalandet fordelt på kommunar.* Eigenprodusert figur. Kjelde: Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011 [Internett]. SINTEF rapportnr. A22354. Trondheim: SINTEF. Tilgjengeleg frå: < <https://www.sintef.no/publikasjoner/publikasjon/?pubid=SINTEF+A22354> > [Henta 12.10.16]

Figur 16 *Turar fordelt på Haugalandet.* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012).

Figur 17 *Forholdet mellom inn- og utpendling på Haugalandet.* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012)

Figur 18 *Transportmiddelfordeling på Haugalandet 2011.* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012)

Figur 19 *Transportmiddelfordeling i kommunane på Haugalandet 2011.* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012)

Figur 20 *Prosentdel som svara at faktorane var viktig for at dei køyrte bil til/frå jobb.* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012)

Figur 21 *Prosentdel som svara at faktorane var viktig for at dei tok kollektivtransport frå/til jobb.* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012)

Figur 22 *Kva må til for at dei som køyrer bil tek meir kollektivtransport?* Eigenprodusert figur. Basert på SINTEF (2012)

Figur 23 *Reisetidsforhold bil/kollektivtransport og sannsyn for å reisa med bil.* Kjelde: Næss, Mogdridge og Sandberg (2001, s. 152).

Figur 24 *Ulike trafikantgrupper i Jensen (1997) sin studie.* Eigenprodusert illustrasjon.

Figur 25 *Ulike trafikantgrupper og påverknad.* Eigenprodusert illustrasjon.

Figur 26 *Dei ulike kollektivlinjene på Haugalandet.* Eigenprodusert illustrasjon. Kjelder: Kartdata; Kolumbus AS; Skyss; NOR-WAY Bussekspress; Kystbussen.

Figur 27 *Kollektivlinjene på Haugalandet fordelt på aktørar.* Eigenprodusert illustrasjon. Kjelder: Kartdata; Kolumbus AS; Skyss; NOR-WAY Bussekspress; Kystbussen.

Figur 28 *Kollektivsonane på Haugalandet.* Eigenprodusert illustrasjon. Kjelder: Kartdata; Kolumbus AS; Skyss.

Figur 29 *Pris for 30-dagarsbillett vaksen.* Eigenprodusert figur. Kjelder: Kolumbus AS; Skyss.

Figur 30 *Pris for enkeltbillett vaksen.* Eigenprodusert figur. Kjelder: Kolumbus AS; Skyss.

Figur 31 *Billettprisar over fylke- og sonengrenser.* Eigenprodusert figur. Kjelder: Kolumbus AS; Skyss.

Figur 32 *Reisetid med ulike transportmiddel på Haugalandet.* Eigenprodusert figur. Kjelder: Kolumbus AS; Skyss

Figur 33 *Avgangsfrekvens på Haugalandet.* Eigenprodusert figur. Kjelder: Kolumbus AS; Skyss.

Figur 34 *Bestillingstransport.* Henta frå Kolumbus AS (rutetabell).

Figur 35 *Busstur ved Aksdal terminal.* Eige bilete.

Figur 36 *Utsikt frå busstur.* Eige bilete.

Figur 37 *Flotmyr på 1950-talet.* Kjelde: Sund, N. (u.å). Tilgjengeleg frå: < http://bergen-sporveis-historie.origo.no/-/image/show/2506845_haugesund-rutebilstasjon?ref=checkpoint > [Henta 09.05.17]

Figur 38 *Flotmyr i dag.* Eige bilete.

Figur 39 *Flotmyr, venterom.* Eige bilete.

Figur 40 *Busshaldeplass Utbjoa kryss.* Eige bilete.

Figur 41 *Vegen ned til Utbjoa kai.* Eige bilete.

Figur 42 *Utbjoa kai.* Eige bilete.

Figur 43 *Rutetabellar ved Utbjoa kai.* Eige bilete.

Figur 44 *Innbjoa kai.* Eige bilete.

Figur 45 *Tenester ved Innbjoa kai.* Eige bilete.

Figur 46 *Nedstrand kai.* Eige bilete.

- Figur 47** Bestilling på nett, Kolombus. Skjermdump.
- Figur 48** Appar for billettjøp: Kystbussen, Kolombus og Skyss. Skjermdump.
- Figur 49** Skyss sine reiseplanleggar Sveio sentrum – Aksdal. Skjermdump.
- Figur 50** Kystbussen sin reiseplanleggar Sveio sentrum – Aksdal. Skjermdump.
- Figur 51** Kolombus versus Kystbussen sin reiseplanleggar. Skjermdump.
- Figur 52** Kolombus sin reiseplanleggar Fjæra – Ølen terminal. Skjermdump.
- Figur 53** Skyss sin rutetabell linje 801. Skjermdump.
- Figur 54** NOR-WAY sin reiseplanleggar Fjæra – Ølen terminal. Skjermdump.
- Figur 55** Reiseplanleggarane på nett. Skjermdumpar.
- Figur 56** Søka opp ruter på andre tidspunkt med Kolombus sin reiseplanleggar. Skjermdumpar.
- Figur 57** Reiseplanleggarane i mobilversjon. Skjermdumpar.
- Figur 58** NOR-WAY Bussekspress sine linjer. Skjermdumpar.
- Figur 59** Kolombus sitt linjekart for Haugesund. Skjermdump.
- Figur 60** Kolombus sitt linjekart for snøggått og ferje. Skjermdumpar.
- Figur 61** Skyss sin raudfarge. Kjelde: Ingolf (2016) Bybanen Bergen, Wikimedia commons. Tilgjengeleg frå: < [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bybanen_Bergen_\(24266106934\).jpg#filelinks](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bybanen_Bergen_(24266106934).jpg#filelinks) > [Henta 01.05.17]; McLellan, A. (2010) Tide bus in Ruter colors, Wikimedia commons. Tilgjengeleg frå: < https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tide_bus_in_Ruter_colors.jpg > [Henta 01.05.17]; Eigne bilete.
- Figur 62** Skyss sin grønne farge. Kjelde: Kolombus (Rogaland Kollektivtrafikk FKF) (2010) Grønne busser, Wikimedia commons. Tilgjengeleg frå: < https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gr%C3%B8nne_busser.jpg > [Henta 01.05.17]; Eigne bilete.
- Figur 63** Kolombus sine sonar før og etter 1. januar 2016. Kjelde: Rogaland fylkeskommune (2014).
- Figur 64** Endringar i billettar, Kolombus. Basert på Norconsult (2016, s. 13).
- Figur 65** Skyss sitt sonkart for Bergen. Skjermdump.
- Figur 66** Utkast til Skyss sine nye sonar. Kjelde: Hordaland fylkeskommune (2015).
- Figur 67** Sonkart for heile Haugalandet etter endringa hjå Skyss 2018. Eigenprodusert illustrasjon.
- Figur 68** Aktivitetar reisande gjer undervegs. Kjelde: TØI (2014).
- Figur 69** Reising med snøggått gir både utsikt og arbeidsplass. Eigne bilete.
- Figur 70** Befolkning og hovudkorridorar for kollektivtransport. Eigenprodusert illustrasjon. Kjelde: SSB Kartdata.
- Figur 71** Tal reiser med kollektivtransport på Haugalandet. Kjelde: Norconsult (2012).
- Figur 72** Bestillingstrafikk på Haugalandet. Eigenprodusert kart. Kjelde: Kartverket.
- Tabell 1** Befolkning og areal i kommunane på Haugalandet. Eigenprodusert tabell. Kjelde: SSB (2016) Tabell 05212: Folke­mengde, etter kjønn og tettbygd/spredtbygd strøk (K)
- Tabell 2** Karakteristikkar til dei utan førarkort og til dei utan tilgang til bil. Eigenprodusert tabell basert på SINTEF (2012)
- Tabell 3** Karakteristikkar til dei med førarkort og til dei som utelukkande er bilkøyrarar. Eigenprodusert tabell basert på SINTEF (2012)
- Tabell 4** Prisar enkeltbilett og 30-dagarsbilett. Eigenprodusert tabell. Kjelde: Kolombus AS; Skyss.
- Tabell 5** Reisetid og reisetidsforhold på Haugalandet. Eigenprodusert tabell. Kjelde: Google Maps; Statens vegvesen.
- Tabell 6** Avgangar og ankomstar ved Uthjoa kai / Uthjoa kryss. Eigenprodusert tabell. Kjelde: Kolombus AS; Skyss.
- Tabell 7** Avgangar og ankomstar Nedstrand. Eigenprodusert tabell. Kjelde: Kolombus AS; Skyss.
- Tabell 8** Ulike betalingsmåtar på Haugalandet. Eigenprodusert tabell.



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway