



Trondheim
1. februar 2018

Notat – evaluering av bestillingstransporten i tidligere Nord-Trøndelag

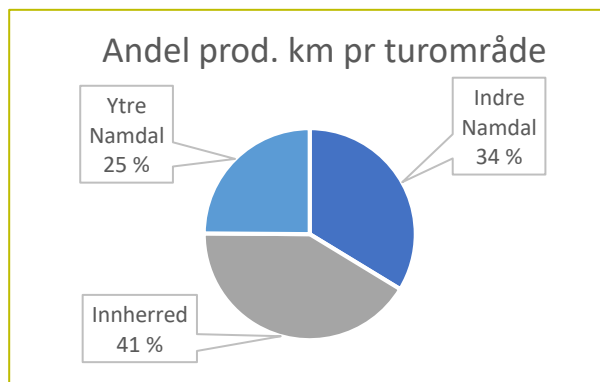
Sammendrag

Grunnlaget for dette notatet er arbeidet med å kartlegge kollektivtransporten i tidligere Nord-Trøndelag i forbindelse med at AtB skal konkurranseutsette kollektivtrafikken, inkludert skoleskyss og bestillingstransport, innen 09.12.2019. Kartleggingsarbeidet har vært krevende, og det er fremdeles usikkerhet ved dataene om bestillingstransporten. Det skyldes blant annet stor grad av feil i registreringene på taksameter i taxiene, noe som gir mangelfulle data om de kjørte turene. Det må derfor tas forbehold ved dette notatets fremstilling av «produksjonsdata» - altså omfanget av bruk av tilbudet. Målet er at notatet likevel skal gi et godt inntrykk av hvordan tilbudet ser ut, og hvordan det fungerer.

Der evalueringen beskriver identifiserte svakheter, usikkerheter og risikoer, er dette et uttrykk for den forståelse og det inntrykket AtB har fått gjennom kartleggingsarbeidet, basert på informasjon fra våre kilder: bestillingpunktet, ansatte i tidligere Nord-Trøndelag fylkeskommune og representanter for operatørene. Vi tar forbehold om at det kan finnes informasjon som gjør at disse vurderingene hadde sett annerledes ut.

Oversiktsbilde: omfang og fordeling av bestillingstransport i tidligere Nord-Trøndelag

Bestillingstransporten kjøres i all hovedsak med taxi, det vil si småbil, i noen tilfeller minibuss, og i enkelttilfeller buss. I 2016 ble det kjørt til sammen 954 989 km bestillingstransport i Nord-Trøndelag, fordelt på 41 560 turer. Det ble både kjørt flest turer og flest km i Innherredskommunene. De lengste turene er tilbringertransporten i Indre Namdal. Eksempel på en slik tur er taxi fra hjemmet i Lierne til Grong stasjon, for å ta toget videre derfra. En gjennomsnittlig tilbringertur i Lierne er 88km. De korteste turene er servicetransporten i Innherred. En typisk servicetransporttur er taxi fra hjemmet til en bygdesenter kl 10, med retur kl 13. I Innherred er disse turene i snitt 13 km.



Kostnaden ved å produsere én km bestillingstransport varierer mellom i gjennomsnitt 17 til 38 kr per kommune. De turene som koster fylkeskommunen mest, er de lengste, i Namdalen.

Tabell: Kostnader ved bestillingstransporten, 2016

Turområde	Total kostnad	Egenandel	FK kostnad	Kostnad pr tur	Kostnad pr km
Indre Namdal	7 248 320	507 901	6 740 419	900	23
Innherred	9 426 945	1 031 626	8 395 319	355	24
Ytre Namdal	5 952 600	354 937	5 597 663	858	25
Totalt	22 627 865	1 894 464	20 733 401	544	24

Passasjerenes egenandel beregnes ut fra hva som er busstakst på den aktuelle reisestrekningen. Egenandel utgjør i snitt 8 % av kostnadene ved en tur.

«Samkjøringsgraden», altså hvor mange passasjerer som er med på den enkelte turen, bør være en viktig faktor i styringen av bestillingstransporten. Det er ikke først og fremst viktig fordi samkjøring sikrer flere egenandeler pr tur, men fordi det sikrer at det kan kjøres færre turer. Det er i gjennomsnitt 1,86 passasjerer pr tur i bestillingstransporten, og for de aller fleste kommunene ligger snittet mellom 1,3 og 2,6. Bestillingpunktet, som tar imot reisebestillinger fra kundene og formidler disse videre til transportørene, har en nøkkelrolle i å sikre mest mulig samkjøring, og dermed for å holde kostnadene ved bruk av tilbudet nede. Et annet virkemiddel for å sikre større grad av samkjøring, kan være å redusere antall potensielle avganger. Jo færre potensielle avganger, jo større sannsynlighet for at det blir flere reisende pr tur.

Usikkerheter og risikoer ved ordningen

Det er grunn til å tro at bestillingstransporten oppleves som et godt tilbud for dem som har tilgang til det. Her fokuseres det i liten grad på de positive sidene og effektene ved tilbudet som sådan. Målet er først og fremst å identifisere usikkerheter, svakheter og risikoer *ved ordningen for bestillingstransporten slik den fungerer pr i dag*, slik at disse kan utbedres og gi større sikkerhet for alle involverte aktører.

Liten grad av oversikt over produksjon

Manglende oversikt «på toppen» kan ofte være et symptom på manglende kontroll nedover i systemet. Det anses derfor som en risikofaktor i seg selv at ikke fylkeskommunen har hatt fullstendig oversikt over produksjonen av bestillingstransport, og kunnet følge utviklingen og kontrollere produksjonen. En gjennomgående svakhet er at det i begrenset grad har vært innført kontrollmekanismer gjennom leddene i bestillingstransportordningen, altså fra bestilling til bestillingspunktet, via den utførte transporten hos transportørene, og til faktureringen av fylkeskommunen.

Manglende sikkerhet for at ordningen fungerer optimalt

Selv om det virker å være i unntakstilfeller, finnes det blant annet eksempler på:

- At taxisjåfører «fingerer» bestillinger, enten for å få et kjøreoppdrag som egentlig ikke finnes, eller for å sikre seg at kjøreoppdrag tilfaller dem, og ikke en annen transportør. Dette kan for eksempel skje ved at det legges inn en bestilling til bestillingspunktet i navnet til et familiemedlem.
- At bestillingspunktet setter opp tilbringerturer som går parallelt med ordinær rutegående trafikk.
- At bestillingspunktet gir én taxisjåfører i oppdrag å kjøre en tilbringertur til en togstasjon med passasjerer som skal reise med toget, og en annen i oppdrag å kjøre passasjerer som kommer med samme tog, tilbake til den samme kommunen. Dermed kjører to biler parallelt, og fylkeskommunen faktureres for en unødvendig tur.

Det har i liten grad vært ført systematisk kontroll ordningen for å hindre slikt. Det viktigste kontrollelementet har vært at Taxi Midt og Indre Namdal trafikk (to «paraplyer» som organiserer, og fakturerer på vegne av, flere taxisjåfører) har gitt fylkeskommunen beskjed om de har sett noe mistenkelig, eller uheldige kjøreoppdrag. Noen mener videre at det blant enkelte løyvehavere eksisterer en kultur der målet er å «sikre seg mest mulig kjøring», og at man dermed kan gå for langt for å skaffe seg oppdrag. Et spørsmål er derfor hvordan man kan innrette incentivordninger, kontrollordninger og sanksjoner slik at man sikrer at det som kjøres er turer som er i tråd med bestillingene, at det sikres størst mulig grad av samkjøring, og at det som faktureres stemmer overens med den turen som faktisk var nødvendig for å løse transportoppdraget osv.

To «vilkår» for bestillingstransporten følges ikke opp

På nettsiden 07417.no fremgår to vilkår for å få tilbringertransport, som i praksis ikke følges opp. Det gjelder at det ikke skal tilbys tilbringerturer på under 2 km, og at tilbringertransport skal hente den reisende der ev. tidligere stoppested har vært. Konsekvensene av at det første vilkåret ikke er fulgt opp er relativt begrensede. (I 2016 ble det kjørt totalt 278 tilbringerturer på under 2 km.) Konsekvensene av at det andre vilkåret ikke er fulgt opp, er vanskeligere å fastslå. I store deler av NT er det ikke stoppesteder, og det har aldri vært det. Det finnes likevel flere eksempler på områder der vilkåret antagelig ville hatt en viss betydning.

Vil kostnadene ved ordningen øke ytterligere?

Fylkeskommunens kostnader pr tur i bestillingstransporten varierer, men er betydelige. Selv om bestillingstransporttilbudet må sies å være godt etablert, er det markedsført på en relativt nøktern måte. Når tilbudet innlemmes i AtBs portefølje, kan det tenkes at dette vil gi økt oppmerksomhet, og kanskje økt opplevd tilgjengelighet gjennom nye apper og så videre. Samtidig medfører ny prismodell at egenandelen for mange av de mest kostbare turene blir enda lavere. Vil disse faktorene kunne medføre økt bruk, og dermed økte kostnader?

Innhold

Innledning	4
Bakgrunn og formål.....	4
Metode for datainnsamling og analyse	4
Forbehold	4
Definisjoner.....	5
Hva er bestillingstransport i tidligere Nord-Trøndelag?.....	5
Servicetransport og tilbringertransport	5
Operatørene.....	6
Bestillingsordningen	6
Om bestillingspunktet	6
Kommunikasjonsflyten.....	7
Data om produsert bestillingstransport i 2016	8
Deler av produksjonsdataene er svært usikre.	8
Det kjøres flest turer i Innherred, og de lengste turene er i Indre Namdal	9
I Innherred kjøres det mest servicetransport, i Indre og Ytre Namdal mest tilbringertransport	11
Om kostnadene ved bestillingstransporten	11
Samkjøringsgrad.....	13
«Case-studier» til eksempel	15
Frosta kommune.....	15
Lierne kommune.....	16
Identifiserte svakheter/risikoer ved ordningen.....	17

Innledning

Bakgrunn og formål

AtB overtok ansvaret for kollektivtrafikken i hele nye Trøndelag fylke fra 1.1.2018. En tidlig milepæl for AtBs oppgaver i det tidligere Nord-Trøndelag (heretter NT), er anbudsutsettelsen av det såkalte «kortanbudet» for kollektivtrafikk i NT unntatt Stjørdal og Meråker for 2019-2021. Dette anbudet skal blant annet innebære en konkurranseutsetting av «bestillingstransporten», som for store deler av det tidligere fylket ikke har vært konkurranseutsatt.

Samtidig er det en pågående prosess med forberedelser til bussanbudet for hele nye Trøndelag fra 2021. Før mandatet for dette anbudet skal vedtas politisk, ønsket AtB at det gjennomføres en evaluering av dagens ordning for bestillingstransport i NT.

Metode for datainnsamling og analyse

Arbeidet med kartlegging av bestillingstransport i tidligere Nord-Trøndelag har pågått siden høsten 2017, med hovedmål om å kartlegge omfang av bruk av bestillingstransporten for å legge til rette for Kortanbudet fra 2019. Kartleggingen har også hatt et mål om å identifisere svakheter i dagens tilbud og eventuelle risikoer for AtB ved overtakelse av ansvar for tilbudet. I denne sammenhengen er det i hovedsak innhentet data på følgende vis:

- Innsamling av «produksjonsdata» fra operatører
- Innsamling av data på bestillinger fra bestillingspunktet HT Safe
- Innsamling av rapporteringsdata til tidligere Nord-Trøndelag Fylkeskommune
- Intervjuer, arbeidsmøter og oppfølgings spørsmål til de overnevnte

Fordi hovedmålet med denne datainnsamlingen var å samle data om omfang av tjenesten fram mot Kortanbudet 2019-2021, er det i mindre grad fokusert på produksjon i Stjørdal og Meråker. Data om disse kommunene er likevel inkludert i dette notatet.

Kartleggingen er konsentrert om data for 2016, fordi dette er de produksjonsdataene som var tilgjengelige da kartleggingen startet opp. Det er p.t. ikke samlet inn fullstendige produksjonsdata for alle operatører for 2017.

Forbehold

Selv om grunnlaget for notatet er en grundig datainnsamling, jf. punktet om «Metode (...)» over, er det fortsatt usikkerheter ved datagrunnlaget. Det må derfor tas forbehold ved den informasjonen som fremkommer i dette notatet. Fremstillingen er i all hovedsak basert på rapporteringer fra operatørene. Dette skal være ensbetydende med fakturagrunnlaget til fylkeskommunen. Analysene er likevel i liten grad direkte kvalitetssikret for eksempel opp mot fakturaer til Nord-Trøndelag fylkeskommune. Med disse forbeholdene er målet likevel at notatet skal gi et godt inntrykk av hvordan tilbudet ser ut, og hvordan det fungerer.

Der evalueringen beskriver identifiserte svakheter, usikkerheter og risikoer, er dette et uttrykk for den forståelse og det inntrykket AtB har fått gjennom kartleggingsarbeidet, basert på informasjon fra våre kilder: bestillingspunktet, ansatte i tidligere Nord-Trøndelag fylkeskommune og representanter for operatørene. Vi tar forbehold om at det kan finnes informasjon som gjør at disse vurderingene hadde sett annerledes ut.

Definisjoner

Tabell 1 Begreper

Begrep	Forklaring
Operatør	Busselskap, taxiselskap eller paraply/administrasjonsselskap som organiserer og fakturerer fylkeskommunen på vegne av flere sentraler og løyvehavere.
Transportør	Den som utfører transporten: løyvehavere som er tilknyttet en av paraplyene. Ev. busselskap.
Bestillingspunkt	Virksomheten som mottar bestillinger på transportbehov og videreformidler til transportører.
Turområde Innherred	Kommunene Steinkjer, Frosta, Indre Fosen ¹ , Levanger, Verdal, Verran, Inderøy, Stjørdal og Meråker
Turområde Indre Namdal	Kommunene Snåsa, Lierne, Røyrvik, Namsskogan, Grong og Høylandet
Turområde Ytre Namdal	Kommunene Namsos, Namdalseid, Overhalla, Fosnes, Flatanger, Vikna, Nærøy og Leka

Hva er bestillingstransport i tidligere Nord-Trøndelag?

Bestillingstransport er «behovsprøvd» kollektivtransport, det vil si transport hvor kunden melder inn transportbehovet til et bestillingspunkt, og transporten kun kjøres etter bestilling. NT har lang erfaring med denne type transport, etter at Indre Namdal Trafikk etablerte et slikt tilbud for seks kommuner i Indre Namdal på 90-tallet.

Servicetransport og tilbringertransport

Ordningen med bestillingstransport i NT er basert på en todeling mellom tilbringertransport og servicetransport:

- Tilbringertransport innebærer transport til eller fra en annen kollektivrute. Denne formen brukes altså i kombinasjon med et fylkeskommunalt rutetilbud eller jernbane. Tilbudet om tilbringertransport i en kommune er i hovedsak begrenset til noen bestemte avganger på den bestemte kollektivruten.
- Servicetransport er bestillings-«ruter» som går til fastsatte tider med fastsatt start- og stoppested, men med avstikkere for å plukke opp reisende som har bestilt transport. Formålet med ruten kan være transport til handlesenter, aktivitetssted, kommunesenter eller annet lokalt senter eller arrangement. Målgruppen for servicetransporten er i hovedsak voksne, hjemmeboende, men det finnes enkelte service-«ruter» som f.eks. er myntet på å frakte ungdommer til konkrete kveldsarrangement. Servicerutene er utviklet i tett dialog med de aktuelle kommunene. Noen av disse servicerutene omtales av noen som en tredje kategori bestillingstransport: «byrutene». Det er tidligere bussruter i byene som er erstattet av taxi, som kun kjører på bestilling, og som tilpasser ruten til hvor passasjerene skal på og av. Vi skiller ikke mellom disse rutene og annen servicetransport i dette notatet.

Bestilling av både tilbringertransport og servicetransport skjer ved kundene ringer til et bestillingspunkt og melder inn sitt transportbehov angitt tid før avreise, se nærmere om dette under.

¹ Produksjonsdata gjelder tidligere Leksvik kommune, som ble slått sammen med Rissa kommune (tidligere Sør-Trøndelag) fra 1.1.2018, samtidig med fylkessammenslåingen.

Operatørene

Følgende «operatører» har kjørt bestillingstransport på oppdrag for NT:

Tabell 2 operatører i bestillingstransporten

«Operatør»	Turområde
Taxi Midt	Innherred og Ytre Namdal
Indre Namdal trafikk	Indre Namdal og Ytre Namdal
Steinkjerbuss	Innherred (kun Steinkjer kommune)
Nettbuss	Innherred (kun Stjørdal/Meråker)
Stjørdal Taxi	Innherred (kun Stjørdal/Meråker)

Taxi Midt er et administrasjonsselskap for taxinæringen i NT. Samtlige løyvehavere i NT er tilknyttet Taxi Midt, enten direkte eller gjennom en sentral. Taxi Midt ble opprettet for å håndtere oppgjør mellom løyvehavere og fylkeskommunen, men har i dag også blant annet ansvar for tekniske installasjoner (taksameter), herunder support og opplæring.

Indre Namdal Trafikk AS er et administrasjonsselskap for en rekke løyvehavere i Namdalen. Både Taxi Midt og Indre Namdal er derfor egentlig å regne som paraplyer som organiserer en rekke enkeltstående «operatører», men sammenslutningene omtales her som operatører.

Stjørdal Taxi er den største taxisentralen i tidligere Nord-Trøndelag fylke. Steinkjerbuss og Nettbuss er busselskap.

I NT er det 9 taxisentraler. Av 212 løyver er 137 tilknyttet disse. Taxinæringen er veldig opptatt av at bestillingstransporten i NT må bestå, fordi den sammen med individuell tilrettelagt skoleskyss og TT-kjøring utgjør en avgjørende del av livsgrunnlaget for mange løyvehavere i deler av de aktuelle områdene.

Bestillingsordningen

Om bestillingspunktet

Den som har et reisebehov sender bestilling til bestillingspunktet. Bestillingspunktet for bestillingstransporten har siden 1. april 2016 vært ivaretatt av HT Safe, som holder til i Hamarøy. HT Safe fikk dette oppdraget etter en anbudskonkurranse i regi av tidligere Nord-Trøndelag fylkeskommune, der både Taxi Midt og Indre Namdal trafikk deltok. Før dette ivaretok Taxi Midt og Indre Namdal denne funksjonen for hver sine områder, altså var det to bestillingspunkt (på Levanger og Grong), men med samme telefonnummer. HT Safe håndterte også før 1. april 2016 ruteopplysning for NT.

Bestillingene skjer ved å ringe eller sende sms til 07417, eller ved å bruke en chattefunksjon på 07417.no. HT Safe har siden juli 2016 rapportert på visse indikatorer til fylkeskommunen. Rapporteringene for 2016 viser at 88 % av bestillingene kom per telefon, 8% chat og 4 % SMS. Tabellen under viser rapporteringene for første halvdel av 2017, hvor det fremgår at andelen chat-henvendelser har økt noe til 10 %.

Tabell 3: Totalt antall bestillinger til HT Safe vha. telefon, sms og chat, første halvdel av 2017

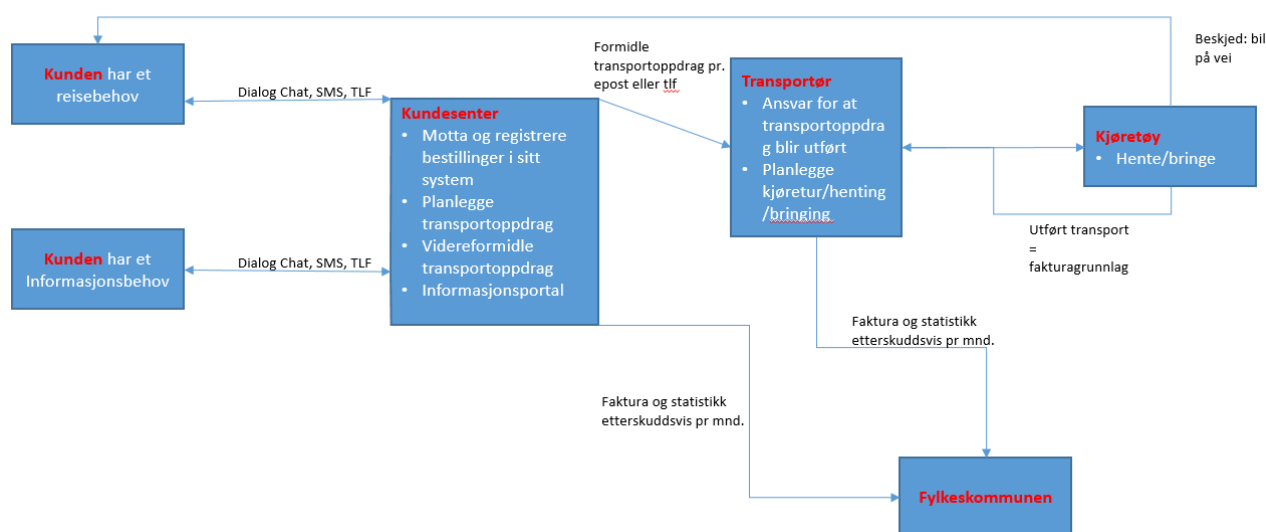
	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	SUM	Snitt pr mnd	Andel
Telefon	4362	4069	4513	3628	3843	3716	24131	4022	86 %
SMS	220	217	202	154	171	198	1162	194	4 %
Chat	487	459	492	511	475	483	2907	485	10 %
Sum	5069	4745	5207	4293	4489	4397	28200	4707	100%

Tabellen viser totalt antall telefonhenvendelser, av disse blir ca. 95% besvart. Gjennomsnittlig svartid på telefon er 30 sek. Gjennomsnittlig svartid for chat-henvendelser i perioden var 69 sek. Det utstedes automatiske svar på SMS-henvendelsene.

Kommunikasjonsflyten

Kommunikasjonsflyten i bestillingstransportordningen kan illustreres som under.

Figur 1: Kommunikasjonsflyt i bestillingstransporten. Kilde: Trøndelag fylkeskommune



Da HT Safe overtok bestillingssystemet, trodde de at det forelå et ferdig bestillingssystem som de kunne drifte videre. Det gjorde det ikke. HT Safe har derfor bygget sitt eget system, som gjør at operatørene deres (som behandler henvendelser) har oversikt over hvilke tilbud om bestillingstransport som finnes i de aktuelle områdene og de enkelte kommunene.

Kjøreoppdraget formidles direkte fra HT Safe til en aktuell transportør. Dette kan være et busselskap, en taxisentral eller en løyvehaver. De to paragrafene Taxi Midt og Indre Namdal Trafikk har dermed i utgangspunktet ingen involvering i det bestillingen går fra HT Safe til transportør. Det er bestillingssystemet som må sørge for at kjøreoppdrag samordnes slik at man får utnyttet kapasiteten i materiellet. Der transportør er en enkeltstående løyvehaver, har denne i svært begrenset grad mulighet til å samordne oppdrag selv, og de har heller ingen incentiver for å gjøre dette.

HT Safe har selv ansvaret for oppdrag de sender ut som viser seg å være feil. Det kan for eksempel være at de sender et kjøreoppdrag på feil dato, noe som gjør at passasjerer ender med å bestille taxi selv direkte. I slike tilfeller kan ikke operatøren fakturere fylkeskommunen, og de sender dermed saken som en «reklamasjon» til HT Safe. HT Safe anslår at slike reklamasjoner i sum utgjør i størrelsesorden 30-40.000 kr pr år.

HT Safe har ikke ansvar for å følge opp transportørene etter at oppdraget er sendt og kontrollere at den kjøringen som skjer er i tråd med bestillingene.

Det har vært hevdet at det var en ulempe å flytte bestillingssystemet til en aktør som har begrenset lokalkunnskap og begrenset kjennskap til geografien i de aktuelle kjøredistriktene. De som ivaretok bestillingssystemet før, mener at de i større grad enn HT Safe var i stand til å følge bestillingen fra kunden til utført transport, og dermed kontrollere at alt gikk rett for seg. Det har videre vært hevdet at det medfører mindre samkjøring og dårligere utnyttelse av materiellet at bestillingssystemet ikke sitter like tett på, fordi

bestillingspunktet ikke ser alle muligheter for effektiv utnyttelse av turene på samme måte som en med mer lokalkunnskap ville ha gjort. Samtidig er det i liten grad etablert kontrollmekanismer med om det kjøres turer der det burde ha vært sikret større grad av samkjøring.

Både Taxi Midt og Indre Namdal sier at de prøver å gi fylkeskommunen beskjed om de oppdager slike turer. De sier også at det forekommer eksempler på det.

Også på andre områder er det grunn til å spørre om det burde ha vært etablert kontrollmekanismer. Det kan gjelde:

- Om det kjøres turer som ikke er i tråd med vilkår for å bruke bestillingstransport
- Om det kjøres turer der det ikke skal finnes et tilbud
- Om det kjøres turer der det allerede finnes et etablert kollektivtilbud
- Om det kjøres turer som ikke er bestilt via bestillingspunktet
- Om det faktureres for mer enn hva som er nødvendig for å gjennomføre et kjøreoppdrag
- Om det beregnes rett egenandel

Det som nevnes som tiltak for å ha kontroll med produksjonen, er:

- Rapporteringer fra operatørene og bestillingspunktet til fylkeskommunen
- NT sier de har gjennomført enkelte stikkprøver for å kontrollere at kjørte turer samsvarer med bestilte turer
- Taxi Midt og Indre Namdal har anledning til å si fra til fylkeskommunen om de ser «ureglementert» kjøring

Taxi Midt og Indre Namdal har med andre ord hatt en uformell rolle som «vaktbikkje». De nevner som eksempel på ureglementerte turer de har oppdaget og gitt beskjed om, at det settes opp tilbringerturer langs eksisterende bussruter. Inntrykket er at det har forekommet en del ureglementert kjøring, men aktørene mener at dette er et stadig mindre problem. Det er dessverre ikke mulig å identifisere slike turer eller andelen slike turer i produksjonsdataene.

Forsøk på å kontrollere produksjonsdata opp mot rapportene fra bestillingspunktet, for å se om det kjøres flere turer enn hva som er bestilt, har ikke lyktes fullt ut. Det totale antallet bestilte turer for alle kommuner stemmer godt overens med det totale antallet turer registrert i produksjonsdataene, med en feilmargin på 1,3 %. Forsøk på å kontrollere bestillinger opp mot faktisk kjørte turer (i produksjonsdataene) på kommunenivå, ruteområdenivå eller ut fra tidsintervaller, viser at det er store differanser. Dette kan skyldes flere forhold. Det viktigste er antagelig at operatørene registrerer turen på kommune på noe ulikt vis, og at det ikke nødvendigvis harmonerer med den kommunen bestillingen er registrert på. (Det kan for eksempel gjelde tilbringerturer som krysser flere kommuner.) Differanser i tid kan skyldes at bestillinger ikke nødvendigvis kommer inn på samme dag som turen skal kjøres.

Data om produsert bestillingstransport i 2016

[Deler av produksjonsdataene er svært usikre.](#)

Det hefter en vesentlig svakhet ved deler av de produksjonsdataene som dette kapitlet er basert på. Konkret gjelder det rapportene fra Taxi Midt, som utgjør en stor del av turene i Innherred og Ytre Namdal. Disse rapportene er direkte basert på utskrift fra taksameter i taxiene. Mangelen skyldes at taxisjåførene ikke registrerer turene rett på taksametrene. Taxi Midt sier at de har jobbet mye med å få alle sjåførene for til å gjøre dette rett, men uten at de har lyktes. Feilen gjelder alle turer med mer enn én passasjer, og problemet er registrering av antall passasjerer. Egentlig skal dette registreres automatisk, men det forutsetter at sjåførene bruker taksameteret rett. Sjåførene har i tillegg mulighet til å registrere antall passasjerer manuelt. Analyser viser at disse to registreringene (den automatiske og den manuelle) gir svært ulikt utslag. Taxi Midt

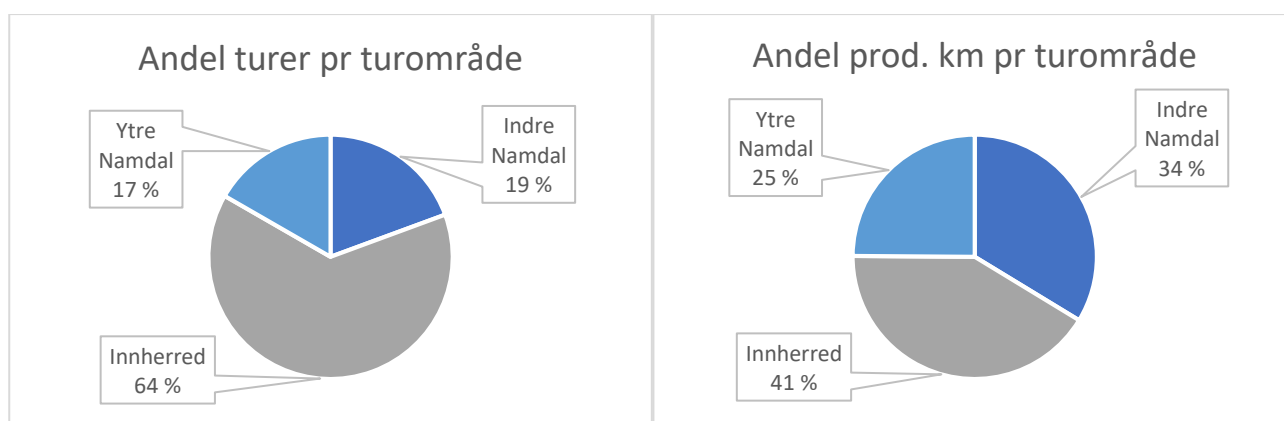
har verken tillitt til de automatiske eller de manuelle registreringene. Andelen turer med mer enn én passasjer i Taxi Midts data er estimert til et sted mellom 10 og 15 %. Dette medfører at produksjonsdataene om samkjøringsgrad er beheftet med så stor feilmargin at de ikke kan legges til grunn. Samkjøringsgrad er derfor beregnet på grunnlag av rapporteringsdata fra bestillingspunktet.

Ifølge Taxi Midt er holdningen blant taxisjåførene at «en tur er en tur». Det har sammenheng med hvordan de vanlige turene de kjører prises. Taxisjåførene har derfor i liten grad hatt kultur for å fokusere på antall passasjerer.

En annen svakhet er fordeling pr kommune. Servicetransporten har naturlig tilhørighet i en kommune. Tilbringertransporten kan derimot krysse kommunegrensene. Da kan det variere hvilken kommune turen registreres på. Som hovedregel registreres turen i den kommunen den starter.

Det kjøres flest turer i Innherred, og de lengste turene er i Indre Namdal

Figur 2 andel turer pr turområde og figur 3 andel km per turområde



Det produseres mest bestillingstransport i Innherred. Som figurene viser kjøres det flere turer i Innherred enn i de to andre turområdene til sammen. Målt i antall produserte kilometer, dominerer ikke Innherred like mye. Forklaringen på det er at det kjøres flere lange turer i Ytre Namdal, og særlig i Indre Namdal. Produksjonsdata per kommune fremkommer av neste tabell.

Tabell 4: Produserte turer, km og gjennomsnittlig turlengde per kommune og turområde, 2016

Kommune	Antall turer	Produserte km	Gjennomsnittlig turlengde, km
Grong	2 080	103 979	50
Høylandet	459	12 887	28
Lierne	1 532	111 170	73
Namsskogan	1 853	53 627	29
Røyrvik	268	15 318	57
Snåsa	1 866	24 401	13
<i>Totalt Indre Namdal</i>	<i>8 058</i>	<i>321 381</i>	<i>40</i>
Frosta	5 452	102 258	19
Inderøy	2 262	35 058	15
Indre Fosen	300	9 136	30
Levanger	1 119	19 146	17
Meråker	638	7 779	12
Steinkjer	11 684	121 662	10
Stjørdal	305	7 272	24
Verdal	3 280	70 430	21
Verran	1 525	22 343	15
<i>Totalt Innherred</i>	<i>26 565</i>	<i>395 083</i>	<i>15</i>
Flatanger	3 215	137 870	43
Leka	742	15 229	21
Namdalseid	400	10 461	26
Namsos	10	655	66
Nærøy	1 141	39 762	35
Overhalla	237	5 941	25
Vikna	672	23 507	35
Fosnes	520	3 930	8
<i>Totalt Ytre Namdal</i>	<i>6 937</i>	<i>237 355</i>	<i>34</i>
Totalt hele NT	41 560	954 989	23

De kommunene med flest turer er Steinkjer, Frosta, Verdal og Inderøy (Innherred), Flatanger (Ytre Namdal) og Grong (Indre Namdal). Men noen kommuner med klart færre turer enn disse produserer flere km enn noen av dem, som Lierne. Det skyldes lengden på turene i slike kommuner med spredt bebyggelse over store avstander. De kommunene som har de lengste turene er nettopp Lierne, Grong og Røyrvik.²

² Datagrunnlaget i Namsos er for lite til at det kan si noe om turmønstrene der.

Ikke alle operatørene har produksjonsdata som lar oss beregne lengde på en enkelt tur. Tabellen under er derfor basert på kun 73 % av turene i NT:

Tabell 5: Turlengde, hele NT, 2016

Intervall	Antall	Gjennomsnitt i gruppa (km)
0-2 km	1 135	2
3-5 km	3 854	4
6-10 km	8 766	8
11-20 km	7 605	15
21-50 km	7 091	31
51-99 km	1 613	68
100+ km	143	123
Totalt	30 207	

Basert på dette utgjør turer mellom 6 og 50 km utgjør 80% av bestillingstransportproduksjonen. En av de operatørene som ikke er del av denne tabellen er Indre Namdal trafikk. Fordi gjennomsnittsturen i Indre Namdal er 40 km, kan man legge til grunn at dataene fra Indre Namdal hadde gitt betydelige utslag i retning av flere lange turer.

I Innherred kjøres det mest servicetransport, i Indre og Ytre Namdal mest tilbringertransport

Tabell 6: servicetransport og tilbringer pr turområde

	Antall tilbringerturer	Antall km tilbringer	Gjennomsnittstur tilbringer (km)	Antall serviceturer	Antall km service	Gjennomsnittstur service (km)
Indre Namdal	5 178	275 861	53	2 880	45 520	16
Innherred	7 791	148 440	19	18 774	246 643	13
Ytre Namdal	6 086	212 691	35	851	24 664	29
<i>Totalt</i>	<i>19 055</i>	<i>636 992</i>	<i>33</i>	<i>22 505</i>	<i>316 827</i>	<i>14</i>

Totalt sett kjøres det flere serviceturer enn tilbringerturer for hele NT, men det produseres langt flere km tilbringertransport. Det skyldes at tilbringerturene er lengre enn serviceturene i alle områder. Tilbringerturene i Indre Namdal er i gjennomsnitt de lengste turene, og serviceturene i Innherred er i gjennomsnitt kortest.

Om kostnadene ved bestillingstransporten

Bestillingstransporten kjøres i all hovedsak med taxi, det vil si småbil, i noen tilfeller minibuss, og enkelttilfeller buss. Fylkeskommunen har hatt avtaler med transportørene som regulerer hva de får i godtgjørelse for utført transport. Taxi, som utfører mesteparten av transporten, kjører på taksameter med vanlig taksameterertakst (parallelltakst). Fylkeskommunen godtgjør dermed differansen mellom taksameter og egenandel. Egenandelen beholdes av transportør. Fakturagrunnlaget er taksameterutskrift fra drosjene.

De reisende betaler egenandel tilsvarende busstakst på reisestrekningen. Dette beregnes av sjåførene. Ifølge Taxi Midt har sjåførene god oversikt over busstakst på aktuelle reisestrekninger.

De fleste reisende følger relativt faste mønster, som gjør at sjåførene er godt kjent med den aktuelle strekningen og aktuell busstakst for denne. Reisende som har månedskort o.l. betaler ikke egenandel.

Tabell 7: kostnader ved bestillingstransporten i 2016, basert på produksjonsdata (kr, inkl. mva.)

Kommune/ ruteområde	Total kostnad	Egenandel	Kostnad for FK	Kostnad pr tur	Kostnad pr km
Grong	2 614 640	158 404	2 456 236	1 257	25
Høylandet	298 150	15 912	282 238	650	23
Lierne	2 266 599	135 501	2 131 098	1 480	20
Namsskogan	1 133 558	105 354	1 028 204	612	21
Røyrvik	386 649	20 952	365 697	1 443	25
Snåsa	548 724	71 778	476 946	294	22
<i>Tot. Indre Namdal</i>	<i>7 248 320</i>	<i>507 901</i>	<i>6 740 419</i>	<i>900</i>	<i>23</i>
Frosta	2 477 229	273 511	2 203 718	454	24
Inderøy	931 953	88 155	843 798	412	27
Indre Fosen	261 205	20 845	240 360	871	29
Levanger	328 605	32 835	295 770	294	17
Meråker	202 862	24 918	177 944	318	26
Steinkjer	2 984 032	391 456	2 586 851	255	25
Stjørdal	275 239	18 052	255 382	902	38
Verdal	1 362 108	132 399	1 229 709	415	19
Verran	603 711	41 924	561 787	396	27
<i>Tot. Innherred</i>	<i>9 426 945</i>	<i>1 031 626</i>	<i>8 395 319</i>	<i>355</i>	<i>24</i>
Flatanger	3 249 536	190 816	3 058 720	1 011	24
Leka	544 589	28 914	515 675	734	36
Namdalseid	234 067	14 485	219 582	585	22
Namsos	15 211	492	14 719	- ³	23
Nærøy	1 144 360	68 297	1 076 063	1 003	29
Overhalla	173 767	11 615	162 152	733	29
Vikna	477 116	28 941	448 175	710	20
Fosnes	113 954	11 377	102 577	219	29
<i>Tot. Ytre Namdal</i>	<i>5 952 600</i>	<i>354 937</i>	<i>5 597 663</i>	<i>858</i>	<i>25</i>
<i>Totalt, hele NT</i>	<i>22 627 865</i>	<i>1 894 463</i>	<i>20 733 401</i>	<i>544</i>	<i>24</i>

Produksjon av en gjennomsnittstur med bestillingstransport kostet i 2016 kr 543. For en slik tur ble det betalt i snitt kr 45 i egenandel (se tabell under). De turene som koster mest å produsere er naturlig nok de lengste, noe som gjør at gjennomsnittskostnaden for en tur i Indre Namdal er kr 900, mens den i Innherred er kr 353. Gjennomsnittlig kostnad pr produserte km varierer noe, men ligger for de fleste kommuner og turområder mellom 20 og 29 kr. Levanger skiller seg ut som klart billigst med kr 17, og Leka er dyrest. Neste tabell viser blant annet at egenandelene har finansiert en større andel av turen i Innherred, noe som har sammenheng med at det der i snitt er kortere turer.

³ Datagrunnlaget i Namsos er for lite til at det er egnet til å beregne gjennomsnitt.

Tabell 8: Egenandel pr tur og km, alle turområder, 2016 (kr)

	Gjennomsnittlig egenandel pr tur	Egenandel som andel av turkostnad	Gjennomsnittlig egenandel pr km
Indre Namdal	63	7%	1,6
Innherrred	39	11%	2,6
Ytre Namdal	51	6%	1,5
Hele NT	45	8%	2,0

I de dataene som ligger til grunn for disse beregningene, er alle turer som er «betalt» med periodekort, registrert som kr 0 eller 1 i egenandel.

Tabellen under viser hva det i gjennomsnitt koster å produsere én time med bestillingstransport i noen av kommunene. Ikke alle operatører har data på et slikt nivå at det lar seg gjøre å beregne timepris, så dette er beregnet kun for noen av kommunene.

Tabell 9: Gjennomsnittlig timepris for utvalgte kommuner, 2016

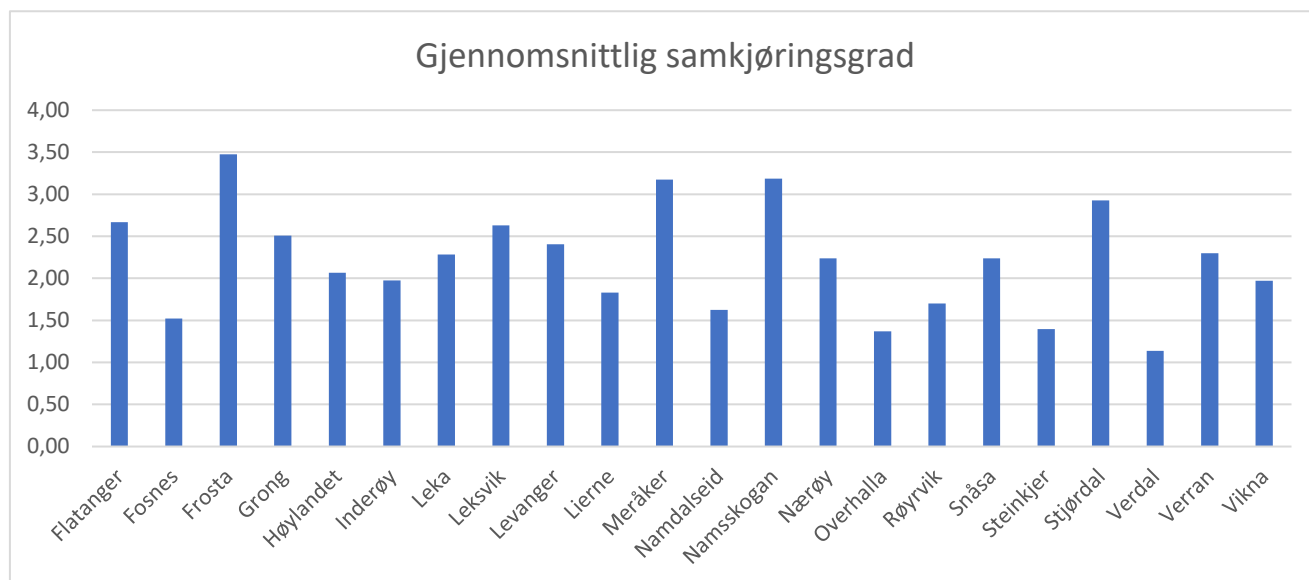
Kommune	Gjennomsnittlig timepris (kr)
Frosta	3 365
Inderøy	1 464
Stjørdal	1 145
Leksvik	1 091
Namdalseid	1 183
Flatanger	1 021
Verran	912
Meråker	907
Verdal	887
Steinkjer	799
Levanger	715

Av disse kommunene er den gjennomsnittlige kostnaden for å produsere én time er lavest i de tre bykommunene Verdal, Steinkjer og Levanger.

Samkjøringsgrad

Fordi produksjonsdataene har store mangler for turer med flere reisende, er disse dårlig egnet til å beregne samkjøringsgrad. Samkjøringsgrad kan likevel anslås med utgangspunkt i rapportene fra bestillingspunktet. Fordi det i liten grad er etablert kontroll med at turene gjennomføres i tråd med bestillingene, kan det ikke sies med sikkerhet at disse tallene representerer faktisk bruk av tilbudet. De gir likevel et godt anslag.

Figur 4: «Samkjøringsgrad» - Antall reisende per tur, gjennomsnitt for siste halvdel av 2016, rapporteringsdata fra bestillingpunktet⁴



Snittet for alle er 1,86, og for de aller fleste kommunene ligger snittet mellom 1,3 og 2,6 reisende per tur. At Namsskogan skiller seg ut, har en konkret forklaring: i sommermånedene kommer noen større grupper for å besøke Namsskogan Familiepark, og løyvehaveren som kjører den aktuelle tilbringertransporten disponerer en buss. Dette gjør at samkjøringsgraden for eksempel i juni er oppe i 6,37.

Tabell 10: «Samkjøringsgrad» - reisende per tur i turområdene, siste halvdel av 2016

	Reisende	Turer	Samkjøringsgrad
Indre Namdal	8028	3422	2,35
Innhherred	22304	13360	1,67
Ytre Namdal	6446	3019	2,14
Hele NT	36778	19801	1,86

Samkjøringsandelen ser ut til å være høyest i Indre Namdal. En forklaring på det er Namsskogan, som nevnt over. Samkjøringsgraden i Indre Namdal unntatt Namsskogan er 2,16, altså marginalt over Ytre Namdal. Samkjøringsgraden er klart lavest i Innherred, med 1,67 passasjerer pr tur.

En viktig forutsetning for å tolke samkjøringsgraden er at passasjerene ikke nødvendigvis sitter på bilen på den samme strekningen. De fleste turene starter eller stopper ved passasjerenes hjem, og i en del tilfeller kan passasjerene ha ulike mål med turene, som likevel samordnes. En samkjøringsgrad på 3 betyr derfor sjelden at det er 3 passasjerer i bilen på hele turen.

⁴ Rapporteringene fra HT Safe ble iverksatt fra juni 2016. Kommuner som ikke har hatt bestillinger i perioden vises ikke.

«Case-studier» til eksempel

Målet med dette kapitlet er å gi et inntrykk av hvordan bestillingstransporttilbudet fungerer på kommunenivå.

Frosta kommune

I Frosta kommune er det ifølge nettsiden følgende tilbud, alle med bestillingsfrist 3 timer før reise:

- Tilbringertransport: Til/fra buss og tog på Åsen stasjon, åtte avganger hver dag.
- Servicetransport, tirsdager og fredager:
 - Avgang kl 09.00 Tautra - Nesset - Vikaleiret Sentrum, retur kl 12.00 og kl 14.00
 - Avgang kl 09.30 Åtlo - Fånes - Småland Sentrum, retur kl 12.00 og 14.00
 - Avgang kl 10.00 Ulvik -Vågen Sentrum, retur kl 12.00 og kl 14.00
- Servicetransport, onsdag ettermiddag:
 - Avgang kl 18 til Frosta sentrum med retur kl 22-23 (tre ulike «ruter», det vil si oppstart i og retur til tre ulike deler av kommunen)

Tabellen under viser at iallfall tilbringertransporten er relativt godt brukt:

Tabell 11: tilbringertransport gjennom året, Frosta kommune, 2016

	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Totalt
Antall turer	352	350	329	329	337	461	379	461	396	469	435	408	4 706
Antall km	8 080	7 381	7 067	7 291	7 315	11209	7 150	6 892	6 429	7 207	9 593	8 513	94128
Gjennom- snittstur (km)	23	21	22	22	22	24	19	15	16	15	22	21	20

Tabell 12: servicetransport gjennom året, Frosta kommune, 2016

	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Totalt
Antall turer	57	66	68	66	54	64	64	58	59	56	71	63	746
Antall km	508	540	682	713	626	713	706	592	827	827	842	554	8 131
Gjennom- snittstur (km)	9	8	10	11	11	11	11	10	14	15	12	9	11

Tilbringertransporten til Åsen stasjon erstatter en gammel bussrute. En gjennomsnittlig tilbringeretur er 20 km, noe som tilsvarer avstanden fra kommunesenteret i Frosta til Åsen stasjon. Dette er det klart mest brukte tilbudet i Frosta. I gjennomsnitt kjøres det 13 slike turer hver dag. Bruken av tilbudet varierer noe gjennom året, med en tydelig topp i juni. Her er det viktig å merke seg at «retur»-turene, fra Åsen stasjon til Frosta, kan være registrert i Levanger kommune, og dermed ikke vises av denne tabellen.

Det kjøres langt mindre servicetransport, i gjennomsnitt 6 turer hver dag det er tilbud om det. Det øverste servicetransporttilbudet (tirsdager og torsdager) er «typiske» servicetransport-tilbud: fra utkantstrøk til handelssentra, nærbutikk eller lignende et par ganger i uken. I Frosta som mange andre steder er disse turene kortere enn tilbringertransporten, i gjennomsnitt 11 km. I Frosta er servicetilbudet brukt mest i høstmånedene september, oktober og november. Servicetilbudet onsdag ettermiddag har karakter av å være et «ungdomstilbud». Erfaringene fra operatørene er at slike tilbud til ungdom på ettermiddagstid blir mindre brukt enn annen servicetransport.

Samkjøringsgraden i Frosta er blant de høyeste i NT, med et snitt på 3,47 passasjerer per tur (snittet er 1,86).

Lierne kommune

I Lierne kommune er det ifølge nettsiden følgende tilbud, alle med bestillingsfrist 6 timer:

- Tilbringertransport: Til/fra buss og tog på mellom Grong og Steinkjer, opptil 7 daglige avganger hver vei.
- Servicetransport (nettsiden sier ikke noe om tidspunkt)
 - Sørli: Mandag og fredag (nettsiden sier ikke noe om tidspunkt)
 - Nordli: Tirsdag og torsdag (nettsiden sier ikke noe om tidspunkt)

Tabell 13: tilbringertransport gjennom året, Lierne kommune, 2016

	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Totalt
Antall turer	91	105	117	105	96	89	85	98	98	84	96	87	1 151
Antall km	10768	9 001	11612	7 651	9 027	8 093	9 167	8 781	6 612	5 630	7 632	7 641	101615
Gjennom- snitttur, km	118	86	99	73	94	91	108	90	68	67	80	88	88

Tabell 14: servicetransport gjennom året, Lierne kommune, 2016

	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Totalt
Antall turer	35	33	33	36	32	29	13	18	41	34	36	41	381
Service	1 301	869	768	850	784	718	271	410	1 069	895	820	800	9 555
Gjennom- snittstur, km	37	26	23	24	25	25	21	23	26	26	23	20	25

Også i Lierne utgjør tilbringertransporten klart mest av de produserte kilometerne, men de 101 615 produserte km per år utgjør i snitt bare 3 turer hver dag. Her er det viktig å merke seg at «retur»-turene, fra Grong stasjon til Lierne, kan være registrert i Grong kommune, og dermed ikke vises av denne tabellen. Tilbringerturene er i snitt lange (88 km). Avstanden fra kommunesenteret i Lierne (Norli) til Grong stasjon er 75 km, og fra Sørli er det 110 km. Tilbringertransporten brukes mest i vintermånedene januar og mars. I tillegg til dette tilbudet kjører Trønderbilene en bussrute som går fra Sørli til Grong med flere daglige avganger.

Sørli og Norli er to bygdesenter, og det er tilbud om servicetransport til begge to ganger per uke. Disse turene er i gjennomsnitt kortere (25 km). Det kjøres i snitt 3,7 slike turer per dag det er tilbud om det. Bruken av service-tilbudet varierer gjennom året, med klart minst bruk i juli og august.

Samkjøringsgraden i Lierne er omtrent som gjennomsnittet for NT: 1,83 reisende pr tur (snittet er 1,86).

Identifiserte svakheter/risikoer ved ordningen

Det er grunn til å tro at bestillingstransporten oppleves som et godt tilbud for dem som har tilgang til det. I dette notatet fokuseres det i liten grad på de positive sidene og effektene ved tilbudet som sådan. Målet er først og fremst å identifisere usikkerheter, svakheter og risikoer *ved ordningen for bestillingstransporten slik den fungerer pr i dag*, slik at disse kan utbedres og gi større sikkerhet for alle involverte aktører.

En gjennomgående svakhet er at det i begrenset grad har vært innført kontrollmekanismer gjennom leddene i bestillingstransportordningen.

Liten grad av oversikt over produksjon

Manglende oversikt «på toppen» kan ofte være et symptom på manglende kontroll nedover i systemet. Det kan hevdes at det er en svakhet i seg selv at fylkeskommunen ikke har hatt fullstendig oversikt over produksjonen av bestillingstransport, og dermed ikke har kunnet følge den. Med «produksjon» menes da ikke bare kostnad, med men også antall fraktede passasjerer, grad av samkjøring osv.

Manglende sikkerhet for at det ikke kjøres mer enn hva som er bestilt

Transportørene har etter avtalene ikke anledning til å fakturere fylkeskommunen for oppdrag som ikke er tildelt dem fra bestillingspunktet. Noen har likevel hevdet at det til dels har eksistert en kultur for å fakturere fylkeskommunen for oppdrag som kommer fra andre steder, som ved bestilling av reise direkte til aktuell løyvehaver. Det har i liten grad vært ført kontroll med dette.

En tilgrensende problemstilling er at det er liten kontroll med hvordan løyvehavere registrerer hver tur, og dermed med hva som faktureres fylkeskommunen. Noen har hevdet at noen løyvehavere kan ha en tendens til å registrere mest mulig kjøring og dermed fakturere fylkeskommunen mest mulig. I dagens ordning er det i liten grad etablert mekanismer for å kontrollere at den turen som kjøres og faktureres er den turen som kreves for å utføre det aktuelle transportoppdraget, og ikke mer.

Manglende sikkerhet for at det ikke kjøres unødvendige turer

Et eksempel på en unødvendig tur er en tilbringertransport som går parallelt med en etablert bussrute. Det er kjent at det har forekommet eksempler på slike turer. Forklaringen på dem er at bestillingspunktet ikke har oversikt over aktuelle bussruter som går i områder der det er aktuelt å sette opp tilbringertransport. Et annet eksempel er at bestillingspunktet gir én taxisjåfør i oppdrag å kjøre en tilbringeretur til en togstasjon med passasjerer som skal reise med toget, og en annen taxisjåfør (gjenre med løyve registrert i den kommunen togstasjonen er) i oppdrag å kjøre passasjerer som kommer med samme tog, tilbake til den samme kommunen. Dermed faktureres fylkeskommunen for en unødvendig tur.

Svak «kultur» for registrering av turer på taksameter

At mange taxisjåførere registrerer turer feil har medført et mangelfullt datagrunnlag for AtB i det pågående arbeidet med kartlegging av bestillingstransporten. For den framtidige håndteringen er det en risiko at disse feilene vil fortsette å forekomme. Det kan begrunnes særlig med at Taxi Midt etter eget utsagn har jobbet mye med å få på plass rutiner for rett registreringer for alle løyvehavere. Rett registreringer på taksametrene vil antagelig være nødvendig for å få tilstrekkelig oversikt og kontroll over produksjonen også i fremtiden.

Eksisterer det en kultur for å «sikre seg mest mulig kjøring»?

Det har vært hevdet at det blant løyvehaverne finnes noen som går langt for å sikre flest mulig og lengst mulige kjøring, på fylkeskommunens regning, og som tar lett på gjeldende vilkår for transporten for å skaffe oppdrag. Et ekstremt eksempel er at taxisjåførere «fingerer» bestillinger, enten for å få et kjøreoppdrag som egentlig ikke finnes, eller for å sikre seg at kjøreoppdrag tilfaller dem, og ikke en annen transportør. Dette kan for eksempel skje ved at det legges inn en bestilling til bestillingspunktet i navnet til et

familiemedlem. Et spørsmål er derfor hvordan man kan innrette incentivordninger og kontrollordninger slik at man sikrer at det som kjøres er turer som er i tråd med bestillingene, at det sikres størst mulig grad av samkjøring, at det som faktureres stemmer overens med den turen som faktisk var nødvendig for å løse transportoppdraget osv.

To «vilkår» for bestillingstransporten følges ikke opp

På 07417.no oppgis følgende:

For å ha rett til tilbringertransport må den reisendes henteadresse være minimum 2 kilometer fra stoppested til eksisterende kollektivtilbud, og omvendt ved returreiser.

Dette følges ikke opp av bestillingspunktet. De har ingen kontroll med avstand fra reisendes henteadresse til stoppested for eksisterende tilbud. Verken operatørene eller NT later til å ha hatt særlig oppmerksomhet om dette vilkåret. Analyser viser at det i 2016 var totalt 278 slike turer, så det er en svakhet med begrensede konsekvenser. De fleste av dem ser ut til å være i kommunene Flatanger og Frosta.

Tabell 15: Turer på under 2 km, hele NT, 2016

Service transport	Tilbringer transport	Totalt
452	278	730

Videre oppgis følgende på 07417.no:

Tilbringertransport skal i utgangspunktet hente den reisende hvor tidligere stoppested for kollektivtransport har vært.

Heller ikke dette vilkåret følges opp av bestillingspunktet, og ingen av aktørene har hatt særlig oppmerksomhet om det. Vilkaåret er myntet på tilfeller der tilbringertransport har erstattet en tidligere bussrute. At vilkåret ikke er fulgt opp, begrunnes med at det i store deler av fylket ikke er stoppesteder, og videre at bestillingstransporten kan være så uforutsigbar at det vil medføre lang ventetid for passasjerer på de tidligere stoppestedene.

Et eksempel på et område der vilkåret likevel ville hatt betydning om det var blitt fulgt opp, er Frosta. Tilbringertransporten er et mye brukt tilbud i Frosta (se under). Den erstatter tidligere bussrute. Operatørene oppgir at kundene i Frosta er svært godt fornøyd med å ha fått et tilbud som innebærer at de blir hentet på døra, der de før måtte gå til bussholderplassen.

Sikrer bestillingspunktet nok samkjøring?

Den løyvehaveren som får tildelt et kjøreoppdrag, vil i liten grad ha mulighet til å undersøke om det er andre oppdrag som burde ha vært løst i sammenheng. Dette er derfor fullt og helt opp til bestillingspunktet. Flere har hevdet at bestillingspunktet ikke har god nok lokalkunnskap til å se hvilke turer som bør ses i sammenheng, og at man dermed mister noe samkjøring.

Vil mer synlighet og oppmerksomhet av tilbudet føre til mer bruk?

Fylkeskommunens kostnader per tur i bestillingstransporten varierer, men er betydelige. Selv om bestillingstransporttilbudet i NT må sies å være godt etablert, er det i begrenset grad markedsført, sammenlignet med for eksempel AtBs markedsføring av kollektivtrafikk i tidligere Sør-Trøndelag. Når tilbudet innlemmes i AtBs portefølje, kan det tenkes at dette vil gi økt oppmerksomhet av tilbudet. I tillegg kan tilbudet oppleves som mer tilgjengelig, på grunn av AtBs apper osv. Det kan gi mer bruk, noe som vil medføre økte kostnader.

Konsekvenser av ny prismodell

I nær sammenheng med punktet over, er innføringen av ny prismodell. Med denne har egenandelene ved de lengste reisene generelt blitt lavere, noe som både medfører noe høyere kostnader for fylkeskommunen per tur, og potensial for større bruk av tilbudet. Begge deler kan medføre økte kostnader.