



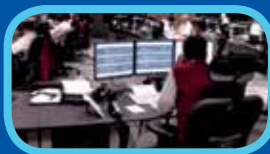
EPTA PROSJEKT

D4.4

Statusrapport & Retningslinjer

Oppgaveleder: UNIABDN
Rapport utarbeidet av UNIABDN

May 2014



www.EPTAproject.eu

INNHOILDSFORTEGNELSE

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUKSJON | 3 |
| 2. ROLLEN TIL ET AKT | 4 |
| 3. AKT MODELLEN I STORBYOMRÅDER | 5 |
| 4. AKT I SMÅ OG MELLOMSTORE BYER | 7 |
| 5. AKT STRUKTUR I SMÅ OG MELLOMSTORE URBANE OMRÅDER | 10 |
| 6. KONKLUSJONER | 12 |

1. INTRODUKSJON

EPTA (står for «European model for Public Transport Authority») som en nøkkelfaktor som skal føre til bærekraftig transport) er et EU prosjekt som er finansiert av [Interreg IVC EU Programmet](#) som startet i januar 2012. Det interregionale samarbeidsprogrammet INTERREG IVC, finansiert av EU's regionalfond, bidrar til at regioner i Europa samarbeider for å dele erfaringer og god praksis med hensyn til innovasjon, kunnskapsøkonomi, miljø og risikostyring.

Det overordnede målet med EPTA er overføring av erfaring, kunnskap og god praksis om administrasjon av kollektivtransport. Fokus innen EPTA er å hjelpe små rurale områder og mellomstore byområder som vurderer å utvikle administrasjonsselskap for å styre kollektivtransporten. Målet er økt bærekraftig kollektivtransport ved å fokusere på miljømessige-, energimessige- og økonomiske aspekter, ved å identifisere en egnet «modell» for et Administrasjonsselskap for Kollektiv Transport (AKT) som et godt styringsverktøy. EU har satt opp politiske mål for å oppnå et mer bærekraftig transportsystem (European Commission, 2011). Kompleksiteten ved å møte mobilitetsbehov for alle innbyggere krever en tydeligere visjon og en effektiv og koordinert styringsmodell. Det er viktig for politikerne og lokale myndigheter å koordinere kompetansen som finnes hos ulike interessenter på ulike nivåer innenfor en klar og høvelig politisk ramme.

For å kunne oppnå økt bærekraftig transport i store urbane områder med spesielle tiltak mot kollektivtransport, har ulike tilnærminger blitt tatt i bruk over hele Europa over mange år ved hjelp av etablering av spesielle myndigheter for dette formålet. Disse myndigheter (administrasjons-selskapene eller organiserende myndighet) handler i offentlighetens interesse for å sikre et velfungerende transportsystem som skal operere i sitt område. Etter hvert som det europeiske transportmarkedet blir mer åpent for økt konkurranse, er det mange lokale myndigheter i mindre byer og rurale områder som vurderer å omstrukturere transportplanlegging og utførelse og legge det til et eget administrasjonsselskap som skal ha ansvaret. De operative transportbetingelsene varierer fra land til land og noen ganger fra region til region innen et land. Dette gjør det vanskelig å produsere en enkelt

overførbar modell for en AKT. Denne rapporten (D4.4 Position Paper & Guidelines) berører alle aktiviteter innen EPTA-prosjektet og representerer kapitalisering av prosjekterfaringer ved å skape forhold som gjør det letter å danne en effektiv organisering og virksomhet i en AKT i små rurale områder og mellomstore byer. Hensikten med D4.4 er å overføre de mest relevante EPTA resultatene til politiske beslutningstakere og interessenter. Denne rapporten vil være et redskap som kan brukes både som en strategisk guide til en AKT modell, og som en praktisk håndbok med konkrete forslag for hvordan man kan danne et AKT selskap og management.

Basert på tidligere studier, publisert litteratur og erfaringer fra operative AKT-er over hele verden, har EPTA prosjektet definert sju søyler (eller funksjoner) for en AKT-modell: Regulering, Planlagging, Anbud/Tildeling, Integrasjon, Markedsføring, Kontraksstyring, Kontroll av kontrakter (se EPTA D3.1 «Funksjoner av en AKT modell).

Et antall nøkkeloppgaver er assosiert med hver av søylene. Noen oppgaver har kun forbindelse med denne ene søylen, mens andre har forbindelse med flere enn en søyle. Arbeidet innenfor EPTA har identifisert søylene og underoppgaver for en AKT med full funksjonalitet. Dette er presentert i Figur 3.1.

Underoppgavene som er identifisert i Figur 3.1 har blitt identifisert i løpet av prosjektperioden mellom prosjektpartnere og lokale deltakere på en serie av EPTA workshops, treningskurs og personalbesøk som har vært en viktig del av komponent 3 i prosjektet. Flere underoppgaver har vært undersøkt i detaljer innenfor 8 mulighetsstudier som er gjort av prosjektpartnerne (Se D4.1). Den overgripende evalueringen som er gjort i forhold til alle prosjektpartnerne (D4.2) har fastslått relevanse og betydning av disse under-oppgavene under ulike operasjonsmessige forhold og under ulike offentlige rammer. Funnene fra dette prosjektet er grunnlaget for guidelines som presenteres i resten av rapporten.

2.ROLLEN TIL ET AKT

I beskrivelsen av en statusrapport og guidelines for Administrasjonsselskap for Kollektiv Transport (som også refereres til om Organiserende myndighet) er det relevant å mine om UITP (International Association of Public Transport) sin definisjon av hva en AKT er eller bør ha til hensikt å være:

“Organiserende Autoriteter er organisasjoner som handler i publikums interesse for å sikre et velfunksjonerende, attraktivt og integrert transportsystem. De danner rammeverket for vellykket kollektiv-transport rettet mot økonomisk, sosial og miljømessig verdi for innbyggerne og næringslivet.”

Kilde: Organising Authorities Mission Statement (UITP-2009)

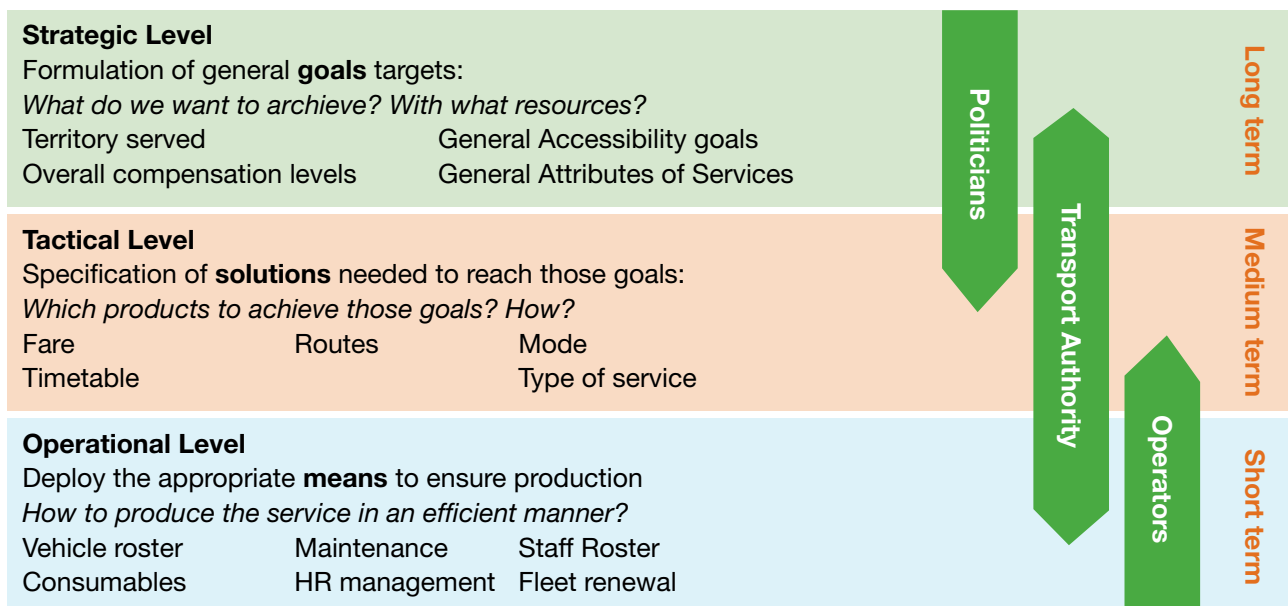
Som illustrasjonen i Figur 2.1 viser, utgjør AKT forbindelsen mellom politiske beslutningstakere og transportørene innen kollektivtransporten.

- AKT gir rammeverket til å organisere og koordinere ulike mobilitetsmuligheter på tvers av et definert geografisk område for å sikre et effektivt, komfortabelt kollektivtilbud av høy kvalitet.

- Uansett om en operatør er offentlig eller privat er det AKT's ansvar å handle i offentlighetens interesse for å sikre at ulike transportmidler er godt integrert, til en god pris og tilgjengelig, og organisere dette i tråd med strategiske mål og retningslinjer på ulike nivå som er satt av politikerne.
- Disse strategiske delmålene kan relateres til kollektivtransport og tilgjengelighetsmål, men kan også relateres til politikk på relaterte områder som for eksempel miljø, arealbruk, sosial inkludering, parkering og trafikkplan-legging.
- Transportmyndighetene har et fast og ofte begrenset budsjett til dette formålet.

I praksis er det offentlig ansatte (enten på nasjonalt, regionalt eller lokalt nivå) som har ansvar for at dette er i samsvar med de strategiske målene. I hvilken utstrekning en AKT skal være involvert i aktiviteter på strategisk nivå og/eller operasjonelt nivå varierer i henhold til lokale forhold, og er sterkt influert av i hvor stor grad byen/området betjenes. Den neste seksjonen gir rettledning om det.

Figure 2.1: Ansvarsnivåer i transporttransporten



Source: Markets in Motion, UITP (2005)

3. AKT MODELLEN I STORBYOMRÅDER

Det er nå universelt anerkjent at store urbane/metropole område har nytte av å ha en AKT og at disse typisk har en desentralisert organisasjon-struktur og drives av en dedikert organisasjon. Tidligere studier utført av EMTA (2003), Finn og Nelson (2004) og UITP (2011) har identifisert hovedaktiviteter og ansvar i forbindelse med å skaffe til veie transporttilbud for offentligheten. Disse er konsolidert innen EPTA til å forme de 7 hovedoppgavene eller hovedsøylene: Regulering, Planlegging, Anbud / tildeling, Integrasjon, Markedsføring, Management og Kontroll med kontrakter (se EPTA D3.1 «Funksjoner i en AKT Modell»).

EPTA prosjektet har utvidet disse 7 søylene til å identifisere et stort antall nøkkelfunksjoner eller underoppgaver i tilknytning til disse hovedsøylene. Dette er illustrert i Figur 3.1 hvor den innerste ringen viser EPTA-søylene omgitt av en ny ring som viser underoppgavene eller funksjonene som AKT kan være aktive i. Noen av disse underoppgavene kan utføres innenfor mer enn en hovedoppgave.

Oppgavene som er vist i Figur 3.2 kombinerer oppgaver og ansvaret til alle tre aktører som er representert i Figur 2.1; dvs politikere, transport myndigheter og operatører. I praksis er det myndighetene (enten på nasjonalt, regionalt eller lokalt nivå) som overvåker at alt skjer i henhold til de strategiske målene.

Figure 3.1: Model for a PTA with full functionality



På grunn av omfanget av transportreguleringer i store metropole områder har AKT-er i storbyer en tendens til å spille en aktiv rolle i alle underoppgavene som er identifisert i den ytre ringen i Figur 3.1 også. Omfanget av deres involvering varierer med underoppgaver og av lokale forhold. AKT-er i storbyene har hovedansvar for alle oppgaver i forbindelse med anbud og tildeling av kontrakt, overvåking av kontrakter, markedsføring og integrering. Det eneste unntaket til dette er leveranse på operatørens område, men selv her hender det at AKT opptrer som operatør selv i enkelte sammenhenger.

Det europeiske “The European Metropolitan Transport Authorities position paper”ⁱ, og funn gjort nylig i CAPRICE prosjektet (‘CAPital Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency’) påviser viktigheten av sterk integrasjon mellom transportnettverk og koordinerende med politisk arealplanlegging og byutvikling. Disse underoppgavene som assosieres med planleggings- og regulerings søylene i Figur 3.1 har i økende grad blitt en del av AKT’s rolle i storbyene (metropoler).

ⁱ http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_position_50_years_cemt_en.pdf

Eksempel på et AKT i en metropol: London

Transport for London (TfL), AKT for Stor-London området, er involvert i alle underoppgaver som er identifisert i Figur 3.1. Selskapets oppgave er å implementere Ordfører i Londons transportstrategi og organisere kollektivtransport over hele London, som Ordfører har fullt ansvar for.

TfL har ansvar for London’s busser, London Underground (LU), the Docklands Light Railway (DLR), London Overground og London Tramlink. De gjennomfører anbudsprosess for 700 bussruter hvor de beskriver i detalj betingelsene for tildeling (konstruktiv planlegging), frekvens og prissystem. Kontrakter tildeles på bruttokost basis, noe som krever betydelige personellressurser for å overvåke utførelsen og inntekter gjennom billettkontroller. De leverer ikke busstjenester selv, men de er ansvarlig for undergrunns- og overgrunns- (T-baner og trikker) systemene i London.

TfL have utviklet billettløse “kontaktløse” smartkort (kalt The Oyster Card) for betaling på alle kollektivruter som betjenes av TfL. Hver uke benyttes Oyster Card på ca 57 mill reiser, og de benyttes på mer enn 85 % av bussreisene.

TfL opptrer også som trafikkmyndighet for Greater London med følgende ansvarsområder:

- Fullt operasjonelt ansvar for Transport for London Road Network (TLRN) – 580 km hovedveier i hovedstaden. Disse utgjør 5 % av Londons veier, men mer enn 30 % av trafikken går på dem.
- Har strategisk ansvar for å koordinere veiarbeid og sikre fri flyt i trafikken (inkludert fotgjengere) på det utvidede Stratgic Road Network (SRN) – 500 km A-klasse veier som administreres av bykommunen.
- Har ansvar for og vedlikeholder London’s 6,000 trafikklys og har sanntids operasjonell kontroll av veinettverket gjennom Londons Streets Traffic Control Centre (LSTCC).
- Har ansvar for og styrer the Congestion Charging, Low Emission Zone (LEZ) og Source London planer, samt håndheving av mindre trafikkforseelser på veinettverket (TLRN), inkludert parkering, lossing og lasting og regulering av bussfelt.

Operasjonell inntekt inkludert billettpriser og gebyrer utgjør mer enn 47 % av totalinntekt og beløper seg til ca 5 mrd GBP per år. Resten av inntekten kommer i form av offentlige tilskudd til kollektivtransporten, men dette blir i økende grad erstattet av lokal skattlegging (i form av lokale forretningspriser og skatter) som TfL har mer kontroll over.

Ordførerens transportstrategi (MTS) er det viktigste politiske redskapet som Ordfører og TfL bruker til å håndheve sitt ansvar for planlegging, organisering og utvikling av kollektivtransporten i London. Utviklingen av denne strategien er delegert til TfL selv om Ordføreren har ansvar for å godkjenne utkast og planer. TfL fikk delegert ansvar for å foreta nødvendige trafikkanalyser og konsekvensutredninger.

Ovennevnte illustrerer omfanget av oppgavene som et AKT i en metropol som London har ansvar for. Imidlertid krever dette aktivitetsnivået store ressurser i form av både finansiering og personell. TfL er arbeidsgiver for over 20.000 ansatte og det krever mer enn 5 mrd GBP i tillegg til kun transportkostnadene.

4. AKT I SMÅ OG MELLOMSTORE BYER

Mens modellen som er beskrevet i seksjon 3 (og illustrert i Figur 3.1) kan representere den typiske og vanlige situasjonene for en AKT i en storby, har EPTA prosjektet vist at en slik funksjonalitet i en AKT ikke vil være verken mulig eller funksjonelt for en AKT i en liten by eller en liten region. Mens AKT i noen storbyer har myndighet lagt til dem ved lov som gjør dem i stand til å bestemme politikk spesifikt for deres ansvars område med uavhengig kraft/styrke til å ta ansvar for egen finansiering av AKT aktiviteter, har ikke mindre byer og rurale områder slik myndighet og slike ressurser. Resultatet er at det simpelthen ikke er verken ekspertise eller innflytelse på politisk nivå, eller midler og kompetanse på operasjonelt nivå i små og mellomstore byer til å ta aktivt ansvar for alle underoppgaver som er identifisert i Figur 3.1.

Nøkkelspørsmålet, som EPTA forsøker å finne svar på, er hva som er den mest hensiktsmessige modellen for et administrasjonsselskap som skal betjene små og mellomstore byer. Det nåværende økonomiske presset og miljømessige prioriteringer får transportmyndigheter i byer av alle størrelser til å revurdere styringsstrukturen for kollektivtransporten styres etter og hvor nyttig og bærekraftig det vil være å etablere et AKT. De drives av nødvendigheten av å foreta innsparinger. Det har vært mange eksempler på forandringer av myndighetsomfang (økende) og til å redusere kostnader, endringer av regulering til å oppmuntre til økt konkurranse og en vedvarende trend mot overføring av ulik myndighet fra sentral regjering til lokalt nivå. Samtidig er der økende behov for miljøvennlige transportinitiativ som lokale samferdselsmyndigheter historisk har liten erfaring med.

Innen EPTA har muligheten for ulike funksjoner (høyst relevante for prosjektpartnerne) blitt undersøkt, samt egnetheten av forskjellige modeller for AKT strukturer i mellomstore og små byer ved hjelp av 8 forskjellige mulighetsstudier.

Disse 8 mulighetsstudiene har blitt gjennomført følgende steder av partner:

- [THEPTA \(Greece\): Tendering and awarding the bus transport services in Thessaloniki](#)
- [ALOT \(Italy\) : Business Plan for a PTA – Awarding the service](#)
- [SRM \(Italy\): Design and Control of a Public-Transportation Service Contract](#)
- [Brasov \(Romania\) : Structure and role of the Brasov Metropolitan PTA](#)
- [ALMADA \(PORTUGAL\): Mobility House of Almada](#)
- [ROGALAND \(Norway\): Integration and simplification of the fare and ticketing system in Rogaland](#)
- [RAZLOG \(BULGARIA\): Bicycle Sharing System and Car Pooling System](#)
- [PRAGUE Suchdol \(Czech Rep\): Establishing more and better consultation with local partners and the public](#)

Analyser av EPTA mulighetsstudier har vist at til tross for at studiene har ulike formål og er utført i veldig ulike miljøer, trer visse nøkkelfunn fram:

1. Nivået på involvering av AKT må være basert på transportomfanget. AKT involvering har en ressurs- og timekostnad assosiert med ansvar og omfang. Så det som virker i storbyer er ofte ikke mulig eller egnet i små- og mellomstore byer. Generelt kan sies at jo større befolkningen dette omfatter, jo flere funksjoner kan AKT ta ansvar for.
2. Kontraktsutforming og tildeling er nøkkelen til enhver AKT's suksess. Dette er områdene hvor AKT har mulighet til å påvirke hvem som skal bli operatør og på hvilken måte tjenesten skal utføres, dette har betydning for kvalitet og servicenivå, forventninger om levering av data om utførelse, integrasjonsnivå med andre operatører og andre transportmidler. Dette er avgjørende for operatørens krav med hensyn til oppfølging av transporten, og for å påvirke til integrasjon som AKT kan ønske å innføre. Denne type kontrakt kan påvirke markeds-strategi og tilnærming til en operatør – dvs nettokontrakter plasserer ansvaret for å få passasjerer på operatøren og dermed kan dette føre til at operatørene leverer

nyskapende og godt markedsførte tjenester. For mer detaljert informasjon og råd om å implementere AKT, se EPTA onlines treningsmoduler om [Kontraktsdesign og tildeling](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. 3. AKT i storbyer (metropoler) har en tendens til å ha en direkte tilnærming til servicekontroll og markedsaktiviteter selv, heller ennå delegere disse oppgavene til operatørene. Mellomstore byer og småbyer, på den annen side, har ikke ressurser til å dedikere personell til markedsføring og serviceovervåking, men i stedet fokuserer de på samarbeid og tilsyn med kontroll som utføres av operatøren og på aktiviteter i forbindelse med integrasjon mellom operatører, reisemidler og sektorer. For mer detaljert informasjon om dette og råd om implementering, se EPTA online treningsmodul om: [monitoring and incentives](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>

4. Storbyer (metropoler) spiller en aktiv rolle med hensyn til politikkkutforming for å sikre at politikken med hensyn til arealplanlegging og byplanlegging blir integrert med transport. De er også en integrert del i planlegging av transport infrastrukturinvesteringer som vil kunne ha betydning i dere områder (f.eks. flyplasser, tog og veibygging). AKT i mellomstore og mindre byer har liten eller ingen innflytelse i disse sakene, da deres planlegging foregår på andre nivåer (ofte nasjonale eller regionale myndigheter), og det betales gjennom nasjonale eller regionale investeringer. Det er essensielt at det er bedre kommunikasjon og integrasjon mellom AKT og disse eksterne myndighetene på planleggingsstadiet. EPTA prosjektet har identifisert behovet for mer formaliserte mekanismer som lokale behov og hensyn kan bli sterkere representert gjennom i politikkkutforming og planleggingsprosessen. Dette er relevant ikke bare for mellomstore og små byers AKT som trenger å bli hørt i regional og nasjonal politik og planlegging, men også for enkelte kommuner innenfor storbyområder som trenger å være i stand til å bli hørt på høyere nivå med hensyn til politikkkutforming og planlegging som påvirker deres innbyggere. Anbefalingen fra

EPTA er at den opprettes en planleggingskomitè eller et utvalg som kan være en plattform på politisk og strategisk nivå for koordinering og samarbeide mellom lokale kommuner, AKT's og storbyer/regionale myndigheter. Sammensetningen av denne gruppen kan være AKT representanter, nasjonale/regional politiske beslutningstakere, lokale folkevalgte så vel som at man bør inkludere en gruppe eksperter (f.eks. et universitet eller referansegruppe/personer osv) som kan gi råd og input i planleggings- og beslutningsfasen. Disse ekspertene gir input i tidlig i politik og planleggingsprosessen for å hjelpe lokale interesser til å bli representert uten politisk uro.

5. 5. En planleggingskomitè på politisk og strategisk nivå (som beskrevet over) kan også overvåke finansiering og beslutninger av finansiell betydning. Dette gjør det mer plausibelt å adoptere lokale finansierings strategier slik som lokale bensinavgifter, ansettelser og f.eks bompenger. Dette vil være en demokratisk og lokalt ansvarlig måte å skaffe til veie midler til kollektivtransport på. Nærværet av en lokalt valgte representanter i en komitè sikrer at det tas tilstrekkelig lokale hensyn. Dette kan resultere i en mer fleksibel finansiering som gjør AKT mer i stand til å respondere til behovet i området, heller enn å bli holdt tilbake av nasjonale og regionale finansieringsbegrensninger. For mer detaljert informasjon og råd om implementering se EPTA online treningsmodul om [funding](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>

Basert på overnevnte funn i EPTA prosjektet, gir Figur 4.1 en illustrasjon over AKT modeller for mellomstore og små byer, som foreslått av EPTA.

Figure 4.1 Modell for en AKT i en liten eller mellomstor by



5. AKT STRUKTUR I SMÅ OG MELLOMSTORE URBANE OMRÅDER

Funnene som er gjort i EPTA prosjektet viser at de mest kostnadseffektive AKT strukturene for små og mellomstore byer ser ut til å være av desentralisert type, der AKT har fått oppdraget av regional eller nasjonal myndighet. Primært vil fokus være på å levere godkjent og akseptert service og bidra til integrasjon mellom operatører, reisemidler og sektorer.

Hvis modellen i Figur 4.1 benyttes, inkludert dannelsen av en politikk- og strategisk planleggingsgruppe, kan AKT operere som en uavhengig organisasjon med følgende fordeler:

- Det blir mulig med lokal finansiering,
- Brukernes behov blir i sentrum for AKT handlinger,
- Fokus på et begrenset funksjonssett gjør at mer ekspertise kan utvikles av ansatte, som sikrer effektiv kontroll med utførelse av transporten i henhold til høy kvalitetsstandard,
- Risikoen ved å utføre transport and ressursene som kreves for innhenting av service data og markedsføring bæres av operatørene.

Den største fordelen ved ovennevnte tilnærming er at kostnadene ved opprettelsen av en AKT kan bli relativt små siden antall ansatte blir lavere enn det som behøves for en AKT i en storby der AKT involveres i utforming av service, overvåking/ kontroll og markedsføring og info generelt blir mer omfattende. Denne tilnærmingen tillater større fleksibilitet med hensyn til bemanning da det blir lettere å ansette flere personer på midlertidig basis enn hvis en relativt liten kommune skulle ansette personer direkte. Etablering av en Politikk- og Strategisk planleggingsgruppe fjerner også behovet for en AKT å ha tung toppbemanning som omfatter lokale folkevalgte siden de allerede er i gruppen sammen med AKT representanter i stedet for å ha et AKT styre.

Alt ovennevnte bidrar til en veldig lett organisasjon med få ansatte samtidig som AKT har ansvaret for topper i aktivitet og arbeidsmengde. Det resulterer i en lavkostnadsløsning til å danne en AKT, noe som er et kritisk krav i små og mellomstore byer.

Eksempler på AKT struktur og funksjonalitet / ansvar gis under for to EPTA prosjektpartnere: SRM Bologna og det foreslåtte Brasov Metropolitan Area AKT.

Eksempel på et AKT i en mellomstor by: Bologna, Italia

SRM (Reti e Mobilità Srl) er administrasjonsselskapet som har ansvar for kollektivtrafikken i provinsen Bologna (betjener en befolkning på nesten 1 mill. over 60 kommuner). Det er et aksjeselskap der kapitalen er 100 % eid av Bologna Kommune og Provins. Selskapet ble etablert i 2003 da flere funksjoner og oppgaver ble delegert til SRM fra lokale myndigheter med ansvar for kollektivtransport.

Budsjettet for å drive kollektivtransport er på 96 mill. Euro per år, og over 80 % av dette kommer fra det regionale nivået (Emilia-Romagna i SRM's tilfelle) basert på parametre som total kollektivtransport km per år osv. Resten av midlene kommer fra lokale myndigheter ellers.

SRM styrer hele budsjettet og kontrollerer også de viktigste aktiva som er nødvendige for å kunne tilby kollektiv-transport. Med dette budsjettet har de full kontroll over anbuds- og tildelingsprosesser og de betaler lokale operatører basert på kontrakten som de har inngått i forbindelse med tildelinger etter anbud.

Overvåking og kontroll av kontrakter er også oppgaver som er delegert til SRM. SRM har en rolle i markedsføring av serviceintegrasjon mens strategiske funksjoner som planlegging og prisfastsetting er beholdt av lokale myndigheter og Bologna provins. Fastsetting av politikk vanligvis styres av det regionale nivået.

Som et resultat har SRM veldig liten stab, det har kun 9 ansatte. Budsjettet for dette kommer fra 0,5 % andel av det regionale tilskuddet til kollektivtransport (360.000 Euro pr år) pluss ca 400.000 Euro pr år fra leie relatert til transport infrastruktur.

I den senere tid har SRM deltatt i anbud og blitt tildelt ansvar for gateparkering på vegne av Bologna kommune. Som et resultat vil det bli ansatt 2 personer i tillegg. Dette illustrerer fleksibilitet og evne til å respondere på tilleggs-muligheter som kan oppstå ved denne modellen til administrasjon av kollektivtransport i små og mellomstore byer.

Forslag for AKT i en mellomstor by: Brasov, Romania

Brasov Metropolitan Area AKT har blitt etablert som en respons på den høyst uregulerte og kaotiske måten som kollektivtransporten har vært utført på i Brasov regionen (ca 450.000 innbyggere på et relativt lite område) tidligere. AKT har blitt utviklet i løpet av EPTA prosjektperiode og det har hatt nytte av de gode eksemplene i Europa som er identifisert både innenfor og utenfor EPTA partnerskapet.

AKT for Brasov regionen is egentlig et NGO selskap dannet av flere lokale organisasjoner. Denne strukturen er i tråd med Romanias legale rammeverk og det gjør det for første gang mulig for små kommuner å være involvert i organiseringen av kollektivtransport i og rundt deres lokale områder.

I 2013 ble det etablert et Selskap for bærekraftig utvikling av kollektivtransport i Brasov, og det omfatter 15 kommuner i regionen sammen med Brasov administrasjonsselskap. Dette selskapet vil ta strategiske beslutninger med hensyn til politikk, regulering og planlegging.

Den første tilnærmingen til Brasov AKT var å håndtere et begrenset funksjonssett som for eksempel anbud og tildeling, og kontroll med input angående planlegging og regulering gjennom Selskapet for bærekraftig utvikling av kollektivtransport i Brasov. Andre funksjoner vil bli integrert i AKT modellen etter hvert som organisasjonen vokser og det blir gunstige forhold for videre utvikling.

Den permanente ansettelsespolitikken er at det skal være liten stab (4-8 heltids ansatte). Ulike spesialister kan leies inn midlertidig for spesielle utredninger/oppgaver når det er nødvendig.

Gitt at det blir en liten stab vil en stor del av ansvaret for overvåking av utførelsen av transporttjenester bli gitt til utvalgte operatører. AKT vil etablere prosedyrer for å overvåke og godkjenne utførelse så vel som å samle overvåkingsdata. For å kompensere for liten stab med få ansatte blir det nødvendig å bruke IKT i forbindelse med overvåking.

Det årlige budsjettet for det foreslåtte AKT i Brasov er på ca 157.000 Euro pr år, men det kan være mulig å fungere med et minimumsbudsjett på ca 100.000 Euro pr år også, avhengig av oppgaver.

6. KONKLUSJONER

Denne rapporten trekker sammen alle aktiviteter innenfor EPTA prosjektet og representerer et konsentrat av prosjekterfaringer og presenterer forutsetninger for en effektiv etablering og drift av en AKT i små og mellomstore urbane områder. Målet er å overføre de mest relevante EPTA resultatene til politiske beslutningstakere og interessenter. Denne rapporten er et verktøy som kan brukes både som en strategisk guide til en AKT modell og som en praktisk guide som har konkrete forslag til dannelse og drift av en AKT.

Retningslinjer for AKT funksjoner

Mens brukernes behov er sentrale for AKT's drift og handlinger, må det sies at funksjonsnivået til en AKT i en storby/storbyområde ikke ville være verken egnet eller mulig for en AKT i et lite eller mellomstort byområde. Figur 4.1 viser modellen for en AKT i små- og mellomstore byområder. Hovedelementene i modellen er:

- 1) 1) Kontraktsutformingen er nøkkelen til en AKT av enhver størrelse,
- 2) Neste primære fokus for et AKT er å få godkjennelse og kontroll av operatørens tjenester og legge til rette for integrasjon mellom operatører, reisemidler og sektorer.
- 3) Delegering av ressurskrevende intensive daglige aktiviteter til operatørene (transport, kontroll/overvåkning og markedsføring).
- 4) Fokus på et begrenset antall funksjoner (sammenlignet med AKT i storbyområder) tillater at mer ekspertise i disse funksjonene utvikles av AKT's ansatte og sikrer effektiv kontroll av serviceutførelsen av transport til henhold til kontrakt og til høy kvalitet.
- 5) Mye av risikoen ved å tilby tjenester og ressurser til datainnsamling og markedsføring bæres av operatørene.
- 6) Integrasjon bør være et kjerneelement i AKT aktiviteter i små og mellomstore byer.
- 7) Lokale behov og hensyn kommer sterkere fram i politikk- og planleggingsprosessen gjennom dannelsen av en Politikk- og Strategisk Planleggingskomité, og det muliggjør formelle innspill fra AKT og lokale interessenter i forbindelse med planleggings-, regulering- og politiske beslutninger.



Retningslinjer for AKT struktur

Den mest kostnadseffektive AKT strukturen for små- og mellomstore byer ser ut til å være desentralisering som er på kontrakt med regionale eller nasjonale myndigheter.

AKT kan handle som en uavhengig organisasjon med følgende fordeler:

- Det blir mulig med lokal finansiering,
- Kostnaden ved å opprette et AKT kan være relativt liten eller moderat siden antall ansatte kan holdes lavere enn det som behøves for en storby AKT der AKT involveres i flere funksjoner (som service design, overvåkning/kontroll og markedsføring) og generelt er mye mer omfattende,
- Agenturtilnærningen tillater også fleksibilitet med hensyn til ansettelse ved behov, da det vil være lettere å ansette noen på midlertidig basis enn hvis en relativt liten kommune skulle ansette direkte,
- Opprettelse av en Politikk- og Strategisk Planleggingsgruppe tar bort behovet for et AKT til å ha toptung ledelsesstruktur – lokale folkevalgte kan sitte i denne komiteen heller enn i et AKT styre.

Resultatet er en organisasjon med få ansatte mens den kan respondere på topper i aktivitetene. Dette gir i sum en lavkostløsning ved opprettelse av et AKT – noe som er meget viktig i små og mellomstore byområder.



EPTA (European model for Public Transport Authority as a key factor leading to transport sustainability) is a European Territorial Cooperation project funded under the INTERREG IVC EU Programme lasting from January 2012 to June 2014.



The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.