

Intervju med Vy

Fet skrift vi som intervjutaker og uten fet skrift er hva respondenten svarte

Takk for dere ville ta møte med oss.

Vi synes jo temaet er spennende. Vi har heller aldri sagt vi har lagt ned, vi har satt den på pause på ubestemt tid. Også sammenligner folk hele tiden med 2019 med antall reiser. Det blir jo feil siden alle forutsetninger har endret seg. Til og med jeg som så vidt klarer å logge meg på telefonen min, har jo nå begynt å sitte på teams, isteden for å reise til Oslo. De som satt i Oslo, drar ikke til Gardermoen for å fly til Tromsø, de kan heller sitte hjemme og ta det over teams. Så er veden, derfor er det ikke så lett å sammenligne med 2019, som mange prøver å få til. noen driver jo å leker med oppstart nå, vi tror dem skal tenke seg om to ganger. Det var en brå innledning og plutselig er det masse folk.

Hva var det som var primært av de som tok flybussen, var det primært de som jobba i område som skulle på jobbreiser eller var det mye?

De var veldig liten grad, at folk som skal på chartertur og ferie. og sånn var veldig stor grad av forretningsreiser og en stor grad av de som faktisk ikke hadde oppdaga av teams og sånne ting.

Og derfor så ble den bussen rammet litt hardere enn andre ting, for det var de som har nytte av det som i stor grad kjørte, uten at omverdenen hverken tenker over det eller snakker så mye om det.

Vi har jo forhørt oss med industriparken, og har skjönt at det var få som brukte tilbudet, det var da tungvint å da komme seg til Raufoss og så kapp og Gjøvik. Og så er det sånn innledning, så vi begynte på oppgaven, så vi for oss at det riksvei 4 da ville være ganske god mulighet. Og så treffer de på industriparken og de som jobber der, men det virker jo sånn at det ikke er så mye mer lønnsomt å kjøre om fylkesvei 33 da.

Vi har brukt dager og uker på å utrede riksveg 4 da mange møter med Industriparken. De har det litt travelt å ha god råd og kjemi fra store utland, og har en bil som står og venter på Gardermoen har råd til og synes det er mye lettere. Det ville aldri blitt en stor kunde

Det var også det vi fikk som svar når vi etter å prate litt med de.

Men det burde ha vært en potensiell stor kunde. og vi lekte jo med det inn i huet vårt i starten der det kunne gått an å plukke opp mye folk. Men jeg er ikke så sikker på, at de gjort det. Nei, det har jo litt mer frekvens å gjøre at. De folka der sitter ikke og venter i 2-3 timer og. Dem får seg en bil også reiser dem og har oversikt over returen. Men det er klart at vi har sett litt på riksvei 4 allikevel, og så får vi Kan du si Raufoss, Reinsvoll, Eina. Men så er det blir litt problemet at det skal på Hadeland. hvis du skal begynne å kjøre om Brandbu så tar det for lang tid.

Du kan tenke å kjøre gran rådhus og Hadeland videregående og gran sentrum mens får du ikke med det da liksom grua og Harestua. Og heller ikke Jevnaker. Jevnaker har egen flybuss, men det er veldig lite. Også tar det litt lenger tid å kjøre om Hadeland så du får litt problemer kjøre og hviletid. det er akkurat på grensen til at du du klarer ikke å kjøre tur retur. Og da begynner det å bli dyrt.

Kjørte dere tidligere på anbud?

Nei kjørte på egen regi, og hadde ikke annen inntekt en det passasjerene betalte. Og dette er en rute som har gått siden Gardemoen åpnet i 1998 til Gardermoen og delvis Oslo. Men det har vel egentlig aldri vært noen gullgruve, men det har jo vært et fint tilskudd til drift det her.

Det er jo litt sånn vi har sett for oss da for at det skal være lønnsomt i det hele tatt, så må man ha tilskudd fra kommunen da sånn.

ja vi har jo kjørt uten tilskudd inn fra kommunene, for det er klart at vi har vel fått litt i fra ruter ja. For at det er jo egentlig veldig billig å kjøre i fra feiring til Gardermoen, det er ei sone i ruter. Så der har ruter spedd på litt. Siden vi tar med dems reisende til deres billettpriser. Men kan du si feiring, og det er jo et fint tilbud til dem, men det ble aldri noe mengder i fra Feiring av. Mange der vil jo til Eidsvoll. Ikke sant til kommunesenteret sitt.

Men det er klart, har du et ruter månedskort på 4 soner, så kan du jo reise med bussen til Gardermoen fra feiring, og så kan du jo ta toget til Oslo. Det var det noen som gjorde.

husker dere hvor mye reiser dere hadde i løpet av et år? Hvor mange som om brukte det i løpet av et år?

I 2019 så hadde 52000 reisende, da summerer en hele veien nedover til Gardermoen.

Gikk bussen hver dag?

Ja han gikk 7 turer om dagen, tur retur. 2 på lørdag og 5 på søndag. Det var jo et prat og krever jo sitt for å holde i gang.

Kunne en kjørt mindre avganger for å kunne holde det igang?

Nei når du skal kjøre til flyplass så må du kjøre tidlig, du må kjøre seint. Du må ha høy frekvens. For hvis du skal hjem fra flyplassen på ettermiddagen, og det er 2 timer til bussen går, då tar du mest sannsynligvis ikke bussen nedover hær. Det er det som er vanskelig, å få reisende både fra Gjøvik og Østre Toten, å for å forsvare et opplegg som egentlig du må ha for å kjøre til og fra flyplass. Før så kjørte vi annen hver time, og på slutten så havna vi på hver tredje time. Litt oftere om morgenen, vi kjørte 05:10, 06:10, 09:10 og 12:10. så reisende syns det var greit å vente når en hadde utreise, men når du kom hjem så syns en at 10 min var lenge og vente. Det gjelder alle, når de har henta kofferten og er sliten, nåde om bussen er sein da. Det skjønner vi, det går egentlig ikke i praksis

Men det er så vi har jo tenkt litt på det da at sånn som du sa at folk vil neppe ta bussen opp hvis de ikke kan ta bussen hjem igjen.

Nei, og det er jo problemet, kanskje med charter reisende på sommeren. For da enten reiser du tidlig eller så kommer du at veldig tidlig. Men typisk da reiste du må være på Gardermoen i en sånn 4-5 tida om morgenen. Og så og så kommer du opp da i 4-5, hvordan skal vi klare å dekke det med buss. Vi har jo prøvd og kjørt både 3 og 4 om morgenen. Vi testa ut alt, 3 var vell noe av det dårligste vi noen gang hadde gjort. Halv 3 en sommer. Bor en på Kopperud og skal ut å reise med familien, til bussen med bagasje og unger, så tar en heller bussen.

Ja, det gjør det. Men det er jo det vi har sett på som vi hadde en sånn grå utredning var på det og så kjøre bil og mye. Det kosta med parkering og sånn så. Det kommer jo fort på nesten, ja mellom 1500 2000 kroner da.

Jo, men der kommer jo bussbilletten. Prisen på den var på 300 kroner. 310 tror jeg.

Så for en forretningsmann, så er det jo villigere til lenge. Du fikk ikke noe familie rabatt, og da skulle du reise 2 voksne og 2 barn da så var det jo vart det inn på tusenlappen, vet du. En vei. Og så kanskje må ha en taxi til og fra bussen om morgenen da så. Har du tapt egentlig altså? Så det er ikke så lett å drive dette her. Så det er jo det som har skjedd. Jeg vet ikke om det hvis du søker på en tur nå og du skal til Gardermoen. Da får du et forslag reiseforslag.

Da får buss til Moelven og tog derifra eller tog ned til Oslo og tog derifra opp til Gardermoen

Nei, altså tar du søker på en tur og så får du som regel forslaget at du tar rundt 100 til Moelv og tog derfra og rett inn på Gardermoen og det passer og det går 15-16 ganger om dagen. Det er det beste tilbudet du kan få. Og det koster 330-340 kroner

Men det er jo fordi det var liksom sånne konto begynne å skrive oppgaven var jo fordi at han er fra Bryne og så begynte vi å prate hvordan han kommer seg hjem da at den ville jo få det til å ta buss fremfor oss måtte komme seg etter Moelven og så ta toget ned igjen da.

Men bruk noen minutter og et par halv timer på å drodle rundt Gjøvik, Moelv, Gardermoen. Det går like fort som noen av de bussene vi kunne kjørt ned over. det tar cirka et kvarter 20 minutt lenger, eller at vi kjørte bussen rett ned.

Ja, og det er i ferd med å bli en konkurrent, for nå er det begynner folk å oppdage det. Og de som har begynt her nå, om de ikke sikkert til slutte, men det er altså når vi Snertingdal skulle, begynne å kjøre. For det er faktisk ganske bra er 9-10 minutt å vente på tog eine veggen og vente på bussen på andre vegen. Så går få fint som det kan få gjort.

Så vi kan si at av de 52000 da så reiste cirka 2/3 fra Gjøvik.

1/3 blir fra østre Toten og videre nedover. Så det er Gjøvik desidert tyngst. Og nå har jo den der tilbudet. Men det er jo det problemet er jo Østre Toten, de har jo ingenting.

Vi kjørte jo Oslo på det i 2019 og men skulle vi ha fortsatt og så hadde vi kuttet Oslo. Å bare kjørte Gardermoen. Dere stilte et godt spørsmål om vi hadde kjørt uten pandemi, det hadde vi garantert. Gjort det for da hadde ikke energi på utviklingen på elektroniske møter hun fikk gått så fort heller. O vi hadde liksom akkurat godt tilpasset med ruteopplegg og fjernet mye kostnader og. Var vel første gangen på lenge, men det kommer i overkant av at det ikke bare var en null butikk, men at du kunne ha tjent noen kroner. Det skulle vi gjøre i egentlig i juli 2020, og så vet alle hva som skjedde i februar mars 2020. kom så fort at de siste turene, var jo ikke folk på bussen og det kjørte at nå hadde veien. det hadde ikke vært på langt på nær så mange som det var.

Men det er klart at det skal du bruke buss til Gardermoen nå og tog innover. og kjøpe billett for billett, så blir det ganske dyrt. Ja, det koster jo nå 118 kroner med vy tog i fra Gardermoen til Oslo.

Vi har jo mulighet til å lage kombinasjoner ja til et det var der, men prosjektet går på flybuss?

Egentlig så kollektivtilbud da og så, men. Det blir jo liksom flybuss vi hadde sett oss mest for da. Og det er i det hele tatt lønnsomt å starte opp fordi det virker jo som at det er mange som har lyst på det i området her.

Det er mange som har lyst på den. Det er ingen som vil betale for det.

Vi ser det er mye skriveri i både OA og Totensblad om det.

På 90% av dem som sier at vi ønsker oss en buss, er ikke på han. Har gjort mange litt sånn enkle undersøkelser både her og der jeg. Lange underskriftskampanjer, som krevde buss ja. Gå til noen måneder og et år, og prøvde et prosjekt og evaluerte. Så hadde de ikke vært på bussen en gang de som signerte. Hvis ikke være nei litt forsiktig med det, så klart spør du om du har lyst på en buss til Gardermoen? Klart å di svarer ja. Dem tenker ikke bare det er rett ut helt til du har bruk for den.

Det blir ikke blir penger av det. Og nå med diesel og lønn og alt mulig har jo opplegget. Bare fra 2019 til i dag så koster jo det prosjektet mye mer ja.

Fordi har dere noen kostnader og sånt på? Det er også hvor mye koster å drifte bussen alene og sånt der?

På det opplegget vi kjørte, ligger en oppstart på rundt 15 millioner kroner. Da har du et minimumsopplegg. Og så kan du begynne å sette deg opp hvor mange kunder du finner og deler 15 millioner på kundene. Så kan du spørre deg selv om du synes det er dyrt. Og så enkle parametere, men prisene eller kostnadene har ikke gått ned. Da betalte vi 13-14 kroner literen diesel. Nå har vi vært oppe i par og 20 nesten 23 og sånn da. Og så mye mil koster blir mye penger. Og ordførere og andre som rundt skriker rundt, tenker ikke på det vet knapt og diesel er for noe.

Skal du reise nå, for eksempel Entur søk, 12:57 fra Gjøvik. Da er det på Gardermoen 13:38. 2 timer og 4 minutter. Og bussen brukte jo ja 1:45 noe sånt noe.

Men fordi det er jo det er jo det jeg har tenkt på da, med utbygging av riksvei 4. Nå vet ikke vi akkurat hvor mye mer du sparer på den roa strekninga, det er vel noe sånn 10 minutt da?

Jeg tror i forhold til å kjøre over Hadeland, så må en regne over 2 timer. Ja, hvis du skal innom noen plasser, altså. Cirka 2 timer. og da blir det som toget via Moelv. For du må liksom innom Raufoss tar tid, så da må du jo nedom Eina.

Men det er jo også litt som vi har pratet på da sånn der for vy, at når du kjøper billett da. Si du kjøper det en ja, at du får at de kjøper en dag før da, så kan du ha sette opp ruta der etter hvor folk kjøper billett fra. Sånn hvis du ser at ingen som kjøper i fra Reinsvoll stasjon, da kan du hoppe over Reinsvoll stasjon, men da. Blir det kanskje noe problem med?

Da blir det litt sånn mer nesten bestillingsopplegg. Og kan du si at det og lang tid da ja, hvis du sier en dag for da. En får jo skreddersydd noe da ja.

Og så er det alle andre som har kjøpt billett litt lenger ned i ruta som kan jo liksom ikke endre ankomsttiden for dem.

Jeg tror nok e det kan vel kanskje nei det. Tanken er vel god egentlig, men om det fungerer i praksis, det er jeg litt usikker.

**Ja, og så blir vel noen problemer med det med også når du kommer på Gardermoen?
Og eller kanskje ikke?**

ikke så lenge du bare kommer før nei. avstigning der kan det komme når du vil. Påstigningen må du være ganske akkurat. Nei, altså koster det vet du. Det koster jo terminal avgifter på Gardermoen og. Koster det, og vi kommer der og det koster å reise derifra. Det koster bompenger, det er jo ei rute som ikke er offentlig betalt, og da kommer det bompenger og du skal ha salgssystem på nett og du skal ha billettmaskinen bussen. Så det er ikke bare sjåførene, og det er ikke bare dekk og diesel. Det er mange ting. Infrastrukturen rundt begynner å bli kostbar, da vet du. Koble seg inn mot alle verdens apper, og ha det som. Skal til. Skal samarbeide med ganske mange. Ingen gjør det gratis. vi skjønner jo det at folk tenker jo ikke på dette. Det er vanvittige kostnader, om det var en buss eller 100 så er jo baksystemet det samme da.

Men som du at det var minimumstilbud skal opprette var 15 millioner, men hvor mange busser er det man kjører?

Vi hadde 4, men kunne pressa det litt ned. Vi over 14 millioner i kostnader i 2019, men da kjørte vi Oslo ja. Det er det ligger 7 tur til Gardermoen om dagen, så det ligger på cirka 13 millioner. Diesel og lønnen å stige mye.

Etter den prisen stiger mye, dessverre den går ikke særlig ned. Og neste lønnsoppgjøret. Nå blir det over 5% bare på avbrudd oppgjør i år. Ja må liksom begynne liksom rutetabellen. Og nå en. jo først og fremst prøve å så lage et opplegg etter når folk har behov for å reise da.

Har pratet om det og ja, for eksempel om å kjøre ikke kjøre alle dagene. Sånn kjører bare kjører, for eksempel fra torsdag, fredag til mandag det er det er flest, så reiser både oss vekk i helga og kommer hjem og. Så der har vi pratet litt på for eksempel, så vet ikke hva dere tenker.

Ja nei altså, det er jo en tanke det der. Dette er da det er flest reisende, men da er det jo weekend reiende. Da ser du ikke på arbeidsreiser, du ser ikke på skolereiser, og slike ting da. Studenter er i gruppe. Da vet du ja høyskolen her og ja, men vi hadde jo en del studenter og som bodde i feiring som tok bussene våre in til Gardermoen og gikk på Jessheim

videregående. Det var ganske mange forresten. Den var med den 60 herfra. Ja der var jo fort én 10 stykker. Så, men det er klart, at hvis du tenker enkelte dager, så har du kapital kosten på bussen hele tida.

Infrastrukturen rundt og sikkert hopper seg opp en tur. Har vel månedskostnad eller fastkostnad i hvert fall.

ja altså. Vi ser ikke så veldig mye på den biten der. Vy har jo et system som vi henger oss på. Men hvis det er en ny aktør her, så vi vet ikke hvordan han har tenkt å fikse det derre der. Buss på 3,5-4 millioner må jo Avskrives helst kortere enn på 7 år. Og hver dag den står så koster den noen hundre lapper.

Det er jo på en måte har tenkt litt på da, for det skal være lønnsomt er jo at hvis man ikke kjører hver dag, så må bussen blir brukt til noe annet slags tilbud. Men det er jo noe å få inne på den i noe som eksisterer fra før av, eller om det er noe mulighet da.

Du har jo allerede et sånn fancy flybuss logo og litt på den da som anbudsordning har du ikke lov å bruke annet enn innlandstrafikk. Dette her er en verden med kun begrensninger. Det var ikke egentlig ikke flåsete sagt engang. Vi får bøter hvis vi stiller opp. Vi kan ikke kjøre med sånn bussen på bybuss, bygde i buss og regionen Gjøvik Lillehammer en gang er 3 kategorier og vi blir bøtelagt hvis vi blander de seg sammen. Ja, men du synes om seg likevel, og alle kunder synes det. Det er så mye styringer og regler og forhold du må ta hensyn til henne at du tror det ikke, nei, og vi kunne ikke ha lånt flybussen til å ta en tur til Lillehammer, da må du finne på noe annet da. Kunne kjørt tur med den da, men turkjøring er jo ofte samtalende som helgekjøringa.

Nei, altså skal du snekre et fornuftig Gardermoen opplegg, så må du minimum ha 2 busser. Det er minimum. Fra du reiser ti du kommer tilbake kommer det i underkant av 4 timer. Da har du allerede skippa reserve buss. Ja ja, må du kjenne noen som driver med buss og du kan hvordan er. for hvis begge går samtidig i løpet av dagen, det gjør dem garantert, og den ene da står. Da må du kjenne noen som har en buss på garasjen. Ja ja nei, det er 4 timer til bussen kommer til 3,5 for den kommer opp da ikke sant. Du har en 51 og en 50 opptatt og så skal du ha litt regulering innenfor der og. Så da har du 2 timers frekvens kan du kjøre med 2 busser. Så spør det om ofte du har råd til å kjøre, forhold til inntekten. Hva kan du si at sånn,

jeg vet ikke dere tenker i snitt på en buss passasjerer. Kan du ikke kjøre innover klokka 05.10 da, og du skal kjøre opp at like etter. Så har du kanskje noen innover, men det var 0 oppover. Du kan ha ganske mange på enkelte avganger gjennom. Hvis du satt folk på nesten hver tredje, vanskelig å regne gjennomsnitt. Bare truer disse her 4 5 6 turer opp av tomme eller ned tomme. det drar ned snitt altså.

Det er jo bruke litt tid på å regne litt. På det egentlig litt med å finne ut, hvor mange skal til å? Ja for da må du ha bestemt deg for en kostnad på prosjektet. Og så må du vite da regne ut et snitt, antall turer etter. Var litt sånn da begynner du liksom med flaske seg til noen priser, og så skal du helst ha tilbake like mye. Ja det kommer til å koste det, men du kan jo skjære kostnaden med å kjøre marginalt på alt mulig. Du får ikke noe reisende. Du kan skjære ned, du kan kjøre billig. Du får ikke noe reisende sitter og venter i 3-4 timer på Gardermoen for å komme hjem da. Innlandstrafikk drev og kjørte flybussrute til Gardermoen via fra dokka og Hadeland. det var ikke noe sammenheng i det. Og den vart jo å stoppa i pandemien og vente vi aldri til å starte opp. Så du er jo avhengig av den offentlige penger her, i en eller annen form.

Men punkt en, Gjøvik by og Gjøvik området hadde fortjent buss til Gardermoen.

Jeg er ikke så sikker på det, fordi at de har en kjempemulighet via Moelv, det er 16 ganger om dagen.

Jo, folk må tåle å reise noen kilometer i feil retning for å så komme i riktig retning.

Men så er det jo de stakkars totningene da

Dem drar ikke med buss til Gjøvik for å ta buss til Moelven.

Så, men det er 1000 ting å sitte og spille og penger og leke med. Altså det er egentlig ganske morsom oppgave, men han ordføreren på Toten. De kommer med 500.000 i oppstart, ikke sant.

For det kjører noen måneder? Noen måneder, så er det, så er det tomt. Altså nei, det er bare tull egentlig.

Så er det sånn vi hørte om det, at det var noe prat på at det skulle bli noe buss som gikk med Eidsvoll da.

Enda dummere.

Hørt att det skulle være rutebuss da som gikk Gjøvik Eidsvoll. Om fylkesvei 33 har vi hørt noe om. Og så da tenkte vi det at, hvis det hadde vært en oppstart da, så at vi på en måte da legger inn en buss flybussruter samtidig sånn at den går motsatt retning av andre. Sånn at du får liksom Østre Toten og Vestre Toten da begge deler.

Men det er Eidsvoll som drømmer om, det er vel å betale noen kroner, og så kjører gjennom sentrum en runde for å komme til Gardermoen. Og da bruker du 20 minutter, og så mister du 15-20% av de som kjører fra Gjøvik. Det tar for lang tid. Du erstatter mange reisende fra Gjøvik med en engangs liten sum fra Gardermoen så har det egentlig kjøpt i et problem, spør du meg.

det var jo antydnet at de skulle kjøre til Minnesund som skulle kjøre østsida av Glomma nedover.

Ja og om Eidsvoll hvertfall for å få tilskuddet fra Eidsvoll kommune. Vi taper mer på andre betalende kunder enn det du får på tilskudd, er min lite ukvalifiserte påstand.

Ja det er fordi det er jo det vi tenker for at folk sånn reisevaner da, at folk vil jo bare komme raskest mulig til, og unngå mest mulig slippe å bytte og stoppe.

Ja stopper minst mulig. Og den som går på Gjøvik han vil helst direkte til Gardermoen. Hvertfall ikke skrangle rundt i bakvegene når en egentlig skal på fly til Gran Canaria.

Ja, det er noe med det. Så det er litt sånn det, det er jo liksom å få den raskest mulig. Vi tenker da sånn at om det blir gjort så blir det 5-10 minutter raskere å kjøre om riksvei 4 når utbyggingen der på Roa er ferdig. Så vi har liksom sett på at siden det er raskere, at folk heller velger å reise med bussen, med da er spørsmålet om da får nok folk til å ta den veien da.

Men alle etablerte kunder på Toten, dem er vi trygge på. Bare med en ny traset bygger opp at det er flere år og får lojale kunder. For på totenbygdene er jo flybussen, Toten Expressen innarbeidet som det holder.

Det er jo lenge før der oppe på Eina og strekningen bortover. Må sjå liksom skreia og lena opp mot Raufoss, Eina og noe litt Hadeland.

Men om ikke industriparken på Raufoss, Raufoss burde jo ha en. Det bor jo da folka der og de er jo flinke til å ta buss mot gjøvik. Men så er det hvor mange er det som skal på fly om dagen i fra området her.

Ja, det er det vi prøver å finne ut av da.

I rette instanser. Altså må jo i tillegg så er det jo noen som jobber på Gardermoen da, men det er få av arbeidsreisende.

Og vi så på det som jeg var 143 som jobbet i Ullensaker i kommune, og sånt noe som var fra Gjøvik og omegn. Det var ikke sånn kjempegodt grunnlag.

Men det det kommer til å bli mange etter hvert, så bygges jo ut enormt ut på inn på Gardermoen der av bedrifter og. Sett av det store Coop bygg inn på her, Enorm hovedlager. Men å få de folka på buss, det er en tung sak. Vi har jo sjåfører vi som kjører inne på flyplassen. De kunne jo ha reist gratis med bussen våres. Gjør det ikke. Opp og ned nei, gjorde ikke det kjørte heller egen bil.

Men det er sånn for at vi skal få litt sånn kunne regne litt sånn ja om vi kunne fått noen kostnader fra dere med sånn hvor mye det kosta og kjøre buss og litt sånn enkle ting da. Kan hjelpe litt oss med å regne på.

Så det er enkle tall da, så bruker du jo cirka 3 liter i mila på diesel. Slik det er nå med prisen så går 1200kr tur retur. forbruk av diesel ja, sjåføren tjener rundt 430000-440000. Det skader fort da for en 30, 40 øre kilometer. Det var dekk koster 40 øre kilometeren. Hvis du bare har noter sånne enkle.

avskrivning da. Du får en passende buss til 3,5 million. Så kan du bestemme selv hvor lenge de skal vare. Da må du regne ut til langt kan den gå i året.

Hvor langt er det en buss er det? Hvor langt er det en buss kan gå? Er det en million kilometer eller?

Kjører pent, rolig sjåfør og kjører pent, og den kjører 1,2 jordvei gamle dager. Men i dag så kan jeg bytte som er godt helst lenge før en million hvor det skal være så bra og fint og flott. Men regner på en million. Og har du ingen reservebusser så bør de vær nye nok til at de ikke stopper så ofte.

Det stopper jo oftere når de begynner å bli 700000-800000 kilometer.

Det er liksom sånn som vi hadde tenkt på når vi skal kjøre det, så er det liksom det også har vi tenkt liksom bare å klemme i natt når det er stopp og sånt da, så kan sjåføren drive med sånn enkelte vedlikehold og på bussen. Men det er vel kanskje ikke så aktuelt heller?

Ja for vedlikehold koster jo fort 2 kroner kilometeren.

Nei, det er egentlig et billig vedlikehold. Og renter, hvis du skal ha den låner på den på 6 år. Så spørs om du har baklomma full av penger på en gang betaler halvparten kontant eller om du har renter på den 5%. Å sette opp et regnestykke på det her, det er egentlig bare litt sunn fornuft. Ja, tenker jeg bare er det som hva er det som koster på den? Ja, diesel, mannskap, bussen i seg selv og det som er litt vanskeligere å gi det gjøre på kilometer på nå. Det er alle system man inn mot billettmaskiner og alt sånn det er mindre. Jo mindre er det jo dyrere blir det gjerne

Den terminale avgiften, hva er den på?

På guideboken betalte vi våre 36 kroner for hver tur.

Nei, var det så lite da Det gikk ned så mye, vet du. Det gikk det. Ja, det var jo oppe i 100 kroner her nesten. Ja, men i Oslo var det jo 200. Betalte 100000 i året. Men 50 lapp må du nok regne der og? Oslo nei på Gardermoen. Ja, Oslo er mye dyrere

Dere sa jo at man kunne bruke bussen til å kjøre turbuss, fordi da tenker jeg da tenkte jeg litt sånn med skole og sånt da du må reiser jo til Oslo for å dra på vitenskapsmuseum og reise rundt da. Og om det har vært mulighet til å innlemme den inn der da, og da reiser vi ukedager titt på tirsdager og onsdager, torsdager.

Men det kommer an på avgang mønster da.

Ja skal du ha 3 busser som du ofte må ha da på et slik opplegg, så kan du jo bruke den tredje bussen til å kjøre tur når du ikke har noe service på de 2 andre. Plutselig så ryker en av de andre bussene. Tre kvarter før en skal hente på vitenskapssenteret så ryker buss nummer to. Det er en eller annen lov som sier det kommer til å skje.

Men hva er kjernespørsmålene egentlig nå som vi burde ha svart dere på littegrann noe? Hvorfor startet dere, hvor lønnsomt?

Lønnsomheten gikk i null. Det var den gode tida.

På riksveg 4 og skreia må bare gruble på. for oss så videre har kosta på samme avgangs mønsteret på grunn av kjørelengde, og at vi ikke så fløy det opp en god del penger, og da måtte du ha flere kunder. Og så er det ikke bussen kjent på den strekningen som tar mye lenger tid å få det inn ja, men hadde det gått en buss over Raufoss og Eina siden 90 hadde den vert like innarbeidet. Men nå er det så mange på totenbygdene som på en måte har eierskap til den her bussen. Så fort bussen begynner, så kjenner man, da gjør hun ikke over Raufoss, nei tar tid.

Men er det er det dyrere å kjøre dyrere å kjøre på riksvei 4? For bussen?

Nei, det er samme. Står en bom på gran, og hvor mange bommer er det på riksvei 33. Det er når du kommer inn på E6 der står det en tett som hagl.

ja jeg tror det er jo hvis du kjører helt ned til Jessheim så er det vell 3 eller 4.

Men vi har på gran og så tenkte hva ved Roa rett retning Gardermoen. Det er ikke noe på der, det var.

Nei, det er ikke, men det kommer nok en ny en nå da vegen blir ferdig. Men hva er det hva det koster for en buss å kjøre 46 eller 50 kroner eller sånt? Per passasje?

Det varierer veldig fra. Men i fra en 30-40 til både 60 og 70, og.

Men ja fordi det er siden det ikke er offentlig vei da, eller?

Men jeg lurer på om det går på staten vegvesen sier så ja, tror du finner. Dere er sikkert flinke til å Google og søke det er finner du bomma. Jeg tror til og med det står pris på karta, så står det hvor bomma står hen og der tror jeg kanskje det står pris og.

Eller så jeg vil bare ta turen og kjøre bort til gran og se.

Forøvrig en kilometerpris da hvis du begynner å legge sammen.

Det vi snakket om i stad diesel, lønn, renter, dekk, avskrivinger. Så kommer man særlig under 25 kroner på en kilometer.

25 kroner kilometer.

Det er egentlig ganske bra, så kommer jo på for vi kjører da vet du. For i bybussen så tasser vi 30 kilometer i timen. Og da kjører du få kilometer på en timeslønn som er lik. Men dunderer du nedover E6 fra Hamar og nedover. Så kjørte jo milevis på samme timen, da blir det færre lønnskroner per kjørt kilometer. For det er 1000 forhold som påvirker en kroner per kjørt kilometer. Ikke minst kanskje aller mest hastighet. Men til Gardermoen, så vil det jo uansett bli en høy hastighet.

Så lønnskostnader og slike ting vil lavere på en sånn rute per hvis du regner per kilometer.

Men det er mange ting du skal tenke litt på, det blir aldri ferdig med å oppdage et eller annet som påvirker noe der. Hva som står på slutten der? Bilde på hvordan omsetningen lytte til?

Det er vanskelig å få laget et opplegg som ligner godt nok tror jeg på under 10 millioner i hvert fall. 10-12 millioner bør det opp for å få. Særlig mindre enn, jeg hadde ikke startet opp, med mindre enn 5 ganger. Det bør kjøre en halv. Det blir fort en halv million kilometer.

500000 kilometer, på en 5-6 av ganger.

Men det er jo det. Hvis det er 12 millioner da så har du da hvis du hvor mange avhenger er det du kan ha i uka da? 5-6 i uka kanskje, kanskje mer og?

Hva var det dere hadde når dere?

Mellom 5 og 7 om Dagen. Tur retur ja. Hare dere kommet frem til hvor mye en tur kommer til å koste. Ja dem skal hjem å regne nå.

Ja må hjem å finne kalkulatoren.

Så spør du litt om prisdifferensiering og sånn nedpå her. for når en har drive og kjørt noen måneder og et par år. Og du har fått opp en litt sånn jevn kundegruppe, og tusler og går. Og hvis du da halverer prisen eller gir 30% rabatt. Så er det ikke i morgen tidlig 30% flere, som venter på bussen. Så du har egentlig redusert omsetninga med 30%. i lange tider har vi prøvd med om masse kampanjer og perioder med halvpris og. Ja nesten ikke blitt flere, vet du om du kjørte gratis. For de som kjører buss, de kjører buss. de som ikke kjører buss, de kjører ikke buss.

Kjerringa har frikort, jeg har kjøpt hvert år. Vi bor ved bussholdeplassen til Lillehammer og hun få opp på bussen, det passer hun ikke med et kvarter på returen. Nei, for da skal hun på siste bussen, kvart over 11 og hun skal hjem halv 12. da må jeg hente hun så møter jeg bussen på Vingrom brua, blir like forbanna hver gang. Det er så vanskelig, tro meg.

Ja det er det. For meg selv da, og jeg bor jeg på Kopperud da, så kan jeg bare ta bussen ned til skolen på NTNU. Med 5 minutter gå til bussen. Jeg kjører jo bil.

Det er jo så lett vint ja. du kunne ha gått ned i bakken og.

Men slik er verden, en kan jo le litt av det, men det er på en måte litt på alvor og, slik er verden. Folk må oppdage den og venne seg til den, da er det kjempeenkel.

Vi har jo sett litt på den muligheten da at det er jo liksom grønne skiftet vi er i da. folk skal jo bli mer miljøbevisst.

Folk kjører ikke elbil for å bli grønnere, ikke sant. Kjører fra at det er billigere.

Og lang tid har dere på oppgave?

Vi har frem til mai midten av mai, vi skulle kanskje hatt litt bedre tid?

Og hvis du begynner å graver i en del av de spørsmålene som har vært innom, så det er litt jobb og søke og leke og regne og. Og så er det jo aldri helt 2 streker under svaret.

Det er det vi har skjont etter og ha prata med flere og fått innspill sånt.

Men det de fleste gjør da, som har lyst til å være positiv og har lyst til å være optimister og alt av dem finner alt for mange kunder i teoretisk grunnlag.

Det er sånn vi skal prøve å faktisk spørre undersøkelsen nå i OA, for å høre om hvor mange i befolkningen i Gjøvik og omegn da om har lyst til å hente å bruke flybuss. Men det er jo man svarer ja, men en bruker jo den ikke,

Dessverre, så det er veldig vanskelig å være trygg på svaret det er. Hvertfall hvis du skal bruke pengene dine på det.

Kan du være trygg på sånn hvis du spør om betalingsvillighet da. Eller er det litt sanne at dem kan ta i litt på betaling og da.

Du får et bedre signal, og når folk synes det er dyrt. Så ville jeg stolt mer på svaret på det spørsmålet ja, enn på om du ville kjøre. da må dem tenke på pengene sine. Og da tror vi kanskje noen svarer sånn noenlunde riktig. Men du må ikke stille ledende spørsmål på om en vil ha buss? Så prøv å tvinge noen til å tenke bitte litt i hvertfall, ikke bare ja og nei på. Det er ingen grunn til å ikke ønske seg en buss. En må bruke den selv om en ønsker seg en buss. Kanskje får du bruk for det en gang, og da er det greit at den er der. Tenker folk.

Det er sånn vi tenker at det er jo sånn det hadde vært fint og hatt den noen ganger, men det er ikke noe man hadde brukt ofte nok.

De som skriker høyest hvis du legger ned ruter, er de som aldri har brukt den. vi tuller litt, men det er ikke bare tull heller, skjønner du. Men får vi se svaret på oppgaven da?

Det skal dere få.

Litt spent på nye avganger, og når det går og.

Det er jo vi må leke og svømme.

Hva det koster, og du finner ikke billettprisen, før du har bestemt deg for hvor mye prosjektet ditt koster og mange tror kjører.

Men hadde dere noe sånn sesongvariasjon i noe folk brukte, var det flere som reiste med en på sommeren og i ferier. Eller var det ganske sånn jevnt? Ja

Det er ganske jevnt, egentlig. Da vi merka der var når det var jobb på Gjøvikbanen, for eksempel stengt ved Grefsen. 2 julier for mange år siden som var stengt på Grefsen. Da måtte du gå trikken da kjørte folk buss. Det folk som hater det egentlig og så skifte transportmiddel underveis. Da kjørte de tog til Grefsen, og så gikk det på en buss. Da gikk vi heller på bussen her og satt på helt ned.

Det så er ikke bare ikke sånn typisk sånn turistrute, og ikke noe flere folk i ferier og slike ting. Men merka kanskje høstferier. Julia var dårlig egentlig, men vinterferien mer reising. Jul og påske elendig reisemønster. Da kjørte vi var til og begynte å innstille på noen røde dager, og på slutten tror jeg fordi at det var ikke ingen som har reiste. Langfredag og slike ting, helt dødt.

Det er i hvertfall en ting som er sikkert med skal du kjøre til en flyplass og regner med det folk, så må du kjøre frekvens, så du må kjøre tidlig og du må kjøre seint. Og da koster penger.

Men kan si vi kjørte ikke så veldig tidlig på slutten, 5:10 herifra, var jo ikke på Gardermoen før 06:50. og det går jo fryktelig mye fly ut ifra 7 tiden.

Og da nådde jo ikke de reisende i flya med den bussen. Men vi kjørte jo 04:10 og det var ikke noe mer da. Men hvis du skal gå så langt å bruke OA på litt, så har du en glimrende mulighet til å få svar på så tidlig folket som skal kjøre som om morgenen til Gardemoen da. Ville dem tatt bussen eller ville de ikke?

Når på dagen er det bussen begynner å gå til Moelv, egentlig?

Den går første, går 3 minutter på 6.

Ja er ganske tidlig da.

Så da er du på Gardermoen litt over 8. Det er den første.

Uttrykket for å gjøre en god oppgave på det her uten å ha et lite avsnitt om Moelven. For det er et hemmelig tilbud som færrest vet om som er det beste du noen gang kommer til å få i

Gjøvik. Får ikke blitt bedre med 15-16 avganger strødd over hele dagen, drøye 2 timer akkurat samme, ikke er det dyrere enn.

Men jeg har når jeg har vært ute og reist, så har jeg hat et lite problem med å rekke toget opp til Moelv, etter å ha landa. Da mye av de flyene jeg har hatt da, så den går vel hel hver time tror jeg, til Moelv. Så lander jeg ofte hel da.

Ja, men da går vi jo hver time da.

Ja da har du da vente en time der da.

Sa da sier du bussen ikke må komme senere en time etter du lander heller? Da er det helvette nemlig.

Jeg ser jo for meg at skal vi sette opp ruta, så er det jo å ikke ha samme tidspunkt som toget nei.

Nei et poeng ja. Og redningen våres er altså, at det er jo ikke tog til Gardermoen herfra. En må til Moelv. Gjøvikbanen trusler og inntil Oslo, ikke i nærheten av Gardermoen.

Hadde det ikke vært sånn, så hadde vi aldri ikke kunne ha kjørt. Når folk velger nok toget i stor grad altså.

Mot Oslo da så, da er det jo veldig fint fordi vi var jo inne sånn 10 på 5 på, litt forsinket. Da går det tog til Oslo hele tida og flytoget der blir for dyrt. Det er dobbelt så dyrt. Men VY toget der går jo sånn typisk sånn 10 over da. Har du sånn passe tid på det. Omvendt så er det jo inne sånn 10 på og så gikk bussen 5 10 over så du har litt å gå på. Men at du sier at det kan ikke vente en time eller noe, så da toget til.

Så da sier du at du vil ha minst 12 avganger på bussruta der. Ja. da har du egentlig svart på ganske mye da. Det begynner å danne seg et bilde her. Da kjører vi 12 timer da må du ha 4 busser. Og en i reserve. Men det er ikke så mange som ønsker seg buss, som har satt seg ned og tenkt alle de spørsmålene her. Det blir plutselig mye vanskeligere når du begynner å grave litt i det. Men det er jo moro ja, så det er alltid spennende oppgave.

Nå skal jeg utfordre nå. Det er gøy og lærerikt.

Ja, et lite avsnitt om gjøvikbanen som ikke konkurrerer her, og et avsnitt om Moelven som konkurrerer og balanserer litt, og så kommer dere midt oppi dette her.

Kan bli kan bra.

Vi håper på det. Vi skjønte jo funnet ut av det, at det har jo vært noen studenter tidligere, 2018 studenter tror jeg som var med også skrev om flybussen.

Stemmer, det har vært 2 ganger har jeg hatt folk her som har laget prosjekter.

De kom vell fram til noe at enda vel noen greier der for at det blir mer lønnsomt, tror jeg. Hvis jeg husker riktig på oppgaven deres.

For da var han Martinsen som er med nå?

Det er han som er veilederen våres.

For han er jo en sånn bussentusiast på en måte da i hvert fall, i teorien ja. Han tror på mye rart å. Morsom fyr da. Så han kommer ikke til å bremse, og i den grad det ikke skal kjøre noen gang, bare lage oppgave. Så da er det jo desto viktigere å spille på alle disse alternativene. Du bør ikke være redd for Moelven, for skal vi aldri starte opp dette her. Gjøvikbanen tusler og går og folk bygge da på Gjøvik, men ikke til Gardermoen. Du kan jo lage ei ganske god innledning på oppgave. Og så begynne å drodle rundt de faktiske ting om behovet til kundene og kostnader og til syvende og sist gjennomsnitt antall reiser og inntekter og billettpris. Den gir seg sjøl til slutt.

Vi har jo veldig lyst at det skal bli lønnsomt da å kunne drifte det her, men det virker jo ser litt mørkt ut.

Først skal du til Oslo, så må du kjøre lørdag og søndag og lite grann ja egentlig. For da skal folk ut på Lena av sted og handle litt. Er litt annet behov for på lørdag og søndager enn det er mandag til fredag.

Ja det er jo fordi det må han bor på Østre Toten, så har det jo ikke noen måte å komme til Oslo kollektivt.

Nei da det var det bussene og toget til Oslo. Så det man blir et litt hovedelement fordi at det står utenom linje 100 og toget fra Moelv. De har ikke noe de.
Ikke toget ikke bussen, ikke. Sier at det er gamlebyen sin nå.

Så er det ingen som vil og så kjøre til Eina, Reinsvoll, Raufoss, Gjøvik og Vestre Toten for å ta toget innover.

Nei, det blir liksom bakvendt det og.

Du kan gjør det, og jeg gjør hva som helst for å slippe å kjøre bil inn i Oslo, men hadde kjørt til Eina med glede. Prater om priser, ikke sant. Parkerer en 3-4 timer der inne er 500 kroner ikke sant.

Siste gang, nå begynner det å bli mange år siden. Måtte jeg balla meg med bil nedi Oslosentrum og har parkert rett bortafor på sas hotell igjen hus der. Og fløy til nærmeste pizzarestaurant. Kom der og var skrubbsulten, slugte en Peppes pizza, og skaut ned til bilen. Da betalte jeg meg for å parkere en pizza koster.

Ikke sant. Det er kjempedyrt. Det er som jeg har hørt mange har gjort, er at mange kjører for eksempel til Ullevål, og da kjører du så tar du banen ned til da koster en 240 for en dag.

Det er mange muligheter og. Du kjenner jo fram, men det du må betale litt.

Nei, det er vel sånn på Raufoss er det liksom når du skulle ta reise, så har du et gratis parkering der. Når du skal ta toget inn til Oslo, eller hva det er. Skulle ha gått buss da, om det er mange som hadde parkert der da.

Greit at det er gratis parkering på Raufoss. Er det ikke noe her?

Ikke på Gjøvik nei tror jeg.

Det er spørsmål om tid, før det er greit ikke er gratis Raufoss lenger. Det er jeg sikker på. Jeg har kjørt mye fra Gjøvik, koster litt det. Er det gratis fra Moelven? Nei tror ikke det. Sist jeg var på Gardemoen, så koster det meg 750 kroner for. Appen hadde ikke byttet bil på og registrerte feil bil. Det var veldig dumt og dyrt at. Nei det er, vi skulle gjerne ha startet opp at ruta vi altså. Det er egentlig ikke økonomisk grunnlag slik vi ser det. så kan det vær vi bommer.

Ser dere tiltak dere kunne gjort, for å så få flere folk til å bruke bussen?

Nei, når vi nesten ikke få kjerringa ved kjøre gratis, så ser ikke det er holdning over tid. Det er pris på bil og selge noe som det koster skjorta er jo ikke dyrt nok.

Men det er jo mange unge som bor i Gjøvik, som ute og reiser, som da ikke kanskje har råd eller ikke har råd til å kjøre bil da.

Jo, men jeg tror det kommer til å skje en utvikling med nye generasjoner, men det tar litt tid. Disse er 50-60 åringene må du si til dem. Det må komme opp nye generasjoner og kanskje færre tar førerkort og satser mer på kollektivt i fra starten av og. Så at det ser slik ut om 20 30 40 50 år siden nå, det gjør det ikke. Det kommer til å skje mye, men i dag hvis i vinter og vår, ja tror vi ikke det er butikk. Men det er ingenting som har mer for seg i framtiden, antageligvis enn kollektivtrafikken.

Så på sikt, så vil det bli lønnsomt. Det er bare mange hvor mange år.

I byen her og vet du, vi har jo også en lekkasje til nye små elbiler og ikke minst sparkesykler. Alle sånne ting er en konkurrent på en bybuss. De sparker jo fortere på fortauet en bussen går.

Så er det mer tilgjengelig og.

Så det er en skikkelig konkurrent

Det er mange ganger jeg i hvertfall, har tatt el-sparkesykkel her i Gjøvik fremfor å så ta bussen, fordi vi ikke vil vente på bussen i 10 minutter.

Men i kapitlet ditt da om 50 år, så må du tenke på om det går det fly om 50 år. Da er vel ikke det lov heller. Da hjelper det ikke med buss. Nå kommer vel el-fly nå snart? Vil synes vi har opplevd mye endringer i vår generasjon, men det blir en del i deres og.

Men lykke til, send en mail når det dukker opp noe. Litt sånn konkret. Dere var sikkert interessert i mer tall, men det er vanskelig, det er gamle tall vi har og. Men det er i hvert fall det konkrete tar du har i 2019, så var det 52000 reisende til fra Gardermoen i fra nord. Og den gangen uten og ha finregnet, fra siste kostnadsøkningen, så å kjøre under 12 til 15 millioner totalt sett. Da er opplegget for dårlig.

Glemte å spørre om det i stad, men hvilken holdeplass var det folk flest tok ifra når den gikk? Var det lena?

Nei det var mest fra Gjøvik, og så ble det litt på Kaspergården og litt på Vinningstad. Gjøvik, lena, skreia, og så var litt imellom, men det var ikke mye. Så det er det er det som er hovedproblemet, at det er ikke grunnlag nok. Det er ikke folk nok. Du ser jo den flybussen i fra Fredrikstad Sarpsborg. Den går jo så det suser. Men det er helt annet grunnlag. Du kan ikke sammenligne. Om 1% av Gjøviks befolkning kjører, så blir det så mange, og hvis 1% i Fredrikstad kjører, så er det jo mange ganger så mye. Flyreisene er jo ikke opptatt der det var enda før pandemien. Er på 70 80%, mellom det en plass.

Vi har noe tall på det.

Det er jo greit å få tak i det. Men det er flere prosent nærmere 2019 i avganger enn det er 2019 i passasjerer. Diverse eller flere statistikker på Gardermoen, et avgangs mønster statistikk som tok seg opp mye, men så 19, så kjørte de hadde kanskje 70% fyllingsgrad i flya, hvis like mange avganger har 60 så blir det stor forskjell på antall reiser i forhold til antall flyavganger. Så vær litt bevisst på hva er statistikken forteller når du sjekker Gardermoen. Det er og blir antall reiser som betyr noe for en flybuss, som kan pumpe ut avganger som er tomme fly og spiller ikke noen rolle der. Så det er mange ting du skal huske på.

Ja, så var det jo der at når Feiring klinikken flyttet til Gardermoen da heller vel. Det var det da skulle jo alle som jobbet i feiring på den klinikken. De skulle jo ta bussen inn til Gardermoen. Det skjedde ikke.

Var voldsomt styr. Jeg tror jeg gikk på 2 stykker. Det var jo brev og kampanje, borte var dem. Så det har litt sånn imellom og der, men det det er det er omtrent ingenting.

Jeg tror vi går til 700 kroner dagen for en kunde å parkere på LOL.

Du kunne ikke fortelle prisen, men den lå der for da døde den. Hvis ikke den døde mens den lå der så gjorde den det når det begynte.

Nei da det er veldig synd for oss og synd for sjåførene. Det var jo fint for mange sjåfører og kjøre den ruta. Vi kan ikke betale kjøre med de prisene. såpass marginalt opplegg, som vi handlet til slutt da det kan vi jo si, da regner vi med 7 årsverk 7 årslønninger da. Da kjører du fort den her million kilometer og får en rutenett på 2-3 busser med de bussene. Men de bussene må gå hele tida, så du må ha flere sjåfører på den dagen.

Nei, så vi hadde jo på det meste kjørt jo opp i 200.000 kilometer per buss året.

Med 7 sjåfører med arbeidsgiveravgift du sier 650, mye en 650.000×7 da? 6,5 på 10. Det er jo oppi mange millioner bare der. Skal du ligge på 40%, det bare igjen, har jo en del hvis sjåføren tjener 430 450 til. Så dobler det seg nesten for oss.

Men da vet jeg at hvis du skal tenke å kjøre minimalt, da skal du kjøre inn en avgang om morgenen og så stå og vente til ettermiddagen, så må sjåføren ha lønn hele tida inn på der. Hvis han ikke har en annen jobb der da så.

Nei, så det er. Nei jeg ser jo liksom, jeg ser litt på det som var skrevet om Snertingdalen. Vi har ikke prata med Snertingdal, og dem har ikke prata med oss. Kjører inn 2 avganger om morgenen, og 2 avganger på ettermiddag. Da har du et veldig problem. For at hvis du skal kjøre klokka 06.00 om morgenen da. Så kan du jo liksom ikke kjøre inn klokka 02-03 om ettermiddagen på samme sjåføren. Hvordan har maks tid på 12 timer utstrekk. Så må du bruke forskjellige sjåfører da om morgenen og ettermiddagen. Og du klarer nevnte nesten ikke å kjøre i skole rute om morgenen her, og så kjøre en ettermiddagstur til Gardermoen. Da går det over 12 timer da. Kjører bil til og ikke når du kjører over 5 mil. 4,5 time så skal du ha pause der.

Mye faktorer.

Ja, men det er nå påvirker en kostnad at det er ikke bare banke inn at hvis du ikke er helt imot heimatt enda. Men skal du kjøre over Hadeland da så klarer du ikke tur retur på 4,5 time.

Gjør vell kanskje ikke det?

Jeg tror ikke du gjør. For du kan ikke hvis du har et kvarter på Gardemoen, så må du egentlig regne med den som arbeidstida. Og da skjer det fort at du må stå en 3 kvarter på Gardermoen, som gjør at du ikke får kjørt oppover. Nå begynner å koste penger, altså. Nei, så det er mange momenter her.

Men dere får ikke alle spørsmålene før du kan jobbet med et par uker. Men har du nok reisende, så hadde alt vært mulig. Men det som er problemet er at det er lite å ta av. Det betyr at det er et spørsmål å bruke litt tid på. Nå som skal lokke dem igjen, det vet vi ikke. Får litt dokumentasjon på hvordan du tenker rundt det.

Dermed har jeg fått det mye av lurer på foreløpig hvert fall.

Det var ikke mye konkret, men du på en måte prøve å finne noen svar. Du må lage et ruteopplegg, da regner vi ganske lett ut kostnad på det. Den kommer uansett på et sted mellom 25 og 30 kroner i kilometeren. Og så er det å barbere det, og så behøver vi jo ikke dere å tenke alle mer på å kjøre og hviletid og. Altså, jeg vet ikke hva Martinsen vet, hvem er det som bedømmer oppgaven?

Nei det er en ekstern sensor, noen fra skolen og en ekstern.

For sånne ting er det, får du sjelden i fanget før du faktisk sette ned og skal prøve igang. Være mye morsomme teorier og planer som ikke funker, for det er jo ikke lovlig. Taktisk og men det er regner jeg med at den sitter på tverrer på sånne ting her. det er begrunnelse og argumentasjon for antallet reiser og sånn kostnadene lettest å sette 2 streker under svaret på. Og så er det et artig avsnitt med gjøvikbanen som trekker med seg de fleste i fra Gjøvik til Oslo, men ingen til Gardermoen. og så vokser det gradvis opp et tilbud på Moelven, som mange ikke her vet om. Og tror ikke finnes, men det er faktisk bra, som det går an å ha med seg et lite og den største konkurrenten til deres buss til Gardermoen. Om dere kjører 33 eller riksveg 4, så er det bare en konkurrent nå der linje 100 til Moelven og toget inn. Det seiler

opp som en større og større. Og stjeler den bare 5 om dagen 10 om dagen. Så kan du lage regnestykket på antall dager i året og billettprisen. Og da forsvinner det første millionen. Og så forsvinner en million til på dem som tar teams istedenfor flyet. Og så kan du lage en ganske artig oppsett på en oppgave i forhold til 19. I 19 var ikke linje 100 den der, og i 19 så var det ikke bare dere som under 30 som viste at teams var. For noe.

Nå vet alle det, så du har mange artige faktorer og briske litt på oppgaven som han. Synes jeg da, skulle gjerne vært med på den jeg. For det er så mye å spille på her så en normal gjennomsnittlig flybusskunde Gjøvik Gardermoen aldri har tenkt på.

Og så er det som kanskje er den største jobben, og drodle litt rundt. Det å finne ut nettbaserte løsninger og billettløsninger, og for der er det jo et hav av ting og tang, og man kan hoppe bukk over det og man kan bruke litt tid på det. Og jeg, det er vel kanskje det jeg er redd Snertingdalen har brukt min tid på, som dem blir mest overrasket over. Skal kunne gå inn 14 dager før på nettet og kjøpe seg en billett og sånn. I dag som kommer såpass langt som bør det nesten kunne gjøre det. For kontanter er jo snart fy, ikke sant? Så da må du kunne lese av nettokjøpte billetter, og så må du ha en bankterminal hvertfall, bare liksom for de som henger at altså. men det her er det bare fantasien eller det er ikke 2 streker under noe.

Da hadde jeg også tenkt litt på sånn altså på prising, at du har litt sånn priselastisk billett. Sånn at hvis det, men det siden jeg så det var ganske så jevn strøm gjennom hele året da med reisende. Og at det kunne hatt et billigere i lavsesongen og så dyre i høysesongen. Men da er det kanskje folk som faller bort da?

De periodene du gjør det billigere, det eneste du gjør er å fjerne litt omsetning.

Ja, da får vi kanskje ikke flere reisende

Men det er litt flåsete sagt, men der er litt sant.

Så gjelder det. egentlig nesten å ha samme prisen året rundt da.

Vi hadde jo noen kampanje avganger her og da var det jo ha enkelte av våre reisende som kjøpte jo de billigbillettene, så gikk dem på de dyre avgangene allikevel. Og da må du ha et system som ja at folk ikke får lov til å gjøre slike ting da.

Det var 2 og 3 per enkelte klokkeslett avganger. Og så gikk jo når det ble fornyet da, så gikk jo samme mann og kjøpte for 14 dager, en ville helle vegen på en møkka avgang på en tid som du aldri gått å stå på en gang, og så kommer med den da spilte dum midt på dagen. Og så skal det litt til da for sjåføren stakk år og kaste han av da og ikke vil betale mer og bare trøbbel.

Men det er en del av det, og det er ikke dumt å ha noe sånn å lokke med. For alt det binde opp folk. Det er jo det alle gjør i dag. Mobilnummeret ditt, når du skal betale, ikke sant. Har du noe tilknytning til oss.

Så var det slik vi tenkte da hvis få med industripark på det her. Så har du et abonnement da for de som jobber der og skal ut reise.

Summen av dere 3 da, er sikkert mye mer på høgget i forhold til sånne fleksible, moderne løsninger enn oss som bare betalt med kronestykker og femtiøringer i starten. Penger, og mulighetene er jo mange. For all del trur jeg på noe av det, men da har ikke vært så lett slik vi håndtert det. Men ikke la oss hefte dere vekk fra sånne ting. Så nå vet dere va vi tenker, så bare tenk helt nytt. Prøv det. For vi ser liksom historien. Nei, det var jo rute som startet opp på 50 tallet, ikke sant. Det gikk en fredag søndag til Oslo. Og i 1993 begynte vi å kjøre 2 daglige avganger til Oslo. Og så kommer Gardermoen i 98. Da var det jo pøst på mage ganger hver time, ikke sant. Men da gikk jo snaut ett år, så må vi jo begynne å ribbe der da. Begynte å kjøre mer i Oslo da. Og siste opplegg som vi kjørte i 19, kjørte vi jo til dei båtene til stena og til Coluor Line og slike ting inn i Oslo var det ikke noe kjempesuksess der.

Men det trudde vi skulle bli bra fordi bli hele Toten skal jo til der. Og vi har prøvd å kjøre tidlig og har prøvd å kjøre seint. Men det tar tid ja å bygge opp etter og å få folk med seg. Det var godt du sa for det høres jo besnærende ut og kjøre folk skal ut å drikke seg dritings fra totenbygden rett på kaia utenfor kielbåtene danskebåten. Vi trodde at dette her greit, og dette måtte dem jo bruke, og noen gjorde det jo. Men røss av fulle totninger til båten, men ikke for

bussen. Så noen sånne artige snert kan du bygge inn her ja, ikke si fulle totninger men. Hilsen VY. Nei, dere har mye morsomt foran dere og bruk tid på det.

Ja, det skal vi.

Dere får det til.

Vi har troa.

En rapport blir det ja. Det eneste var sikkert at det skal gå busser i framtida, og løsningen er ikke slik det er i dag. De to tingene kan vi skrive under på

Vi må kanskje se litt langsiktig på det ja.

Mail svar fra VY

Hvorfor startet dere opp med flybuss mellom Gjøvik og Gardermoen (den flybussen som var der før koronapandemien?)

- Denne bussen har i en eller annen form gått i mange år, lenge før Vy kom inn i bildet! Vi tok den over fra et annet selskap, og tjente ikke penger på den de første årene.

Hvordan var lønnsomheten knyttet til denne ruten?

- De siste årene gikk den et sted mellom kr. 0,- og kr. 300.000,- i overskudd. Dette mest for de vi brukte sjåførene på bussen til Gardermoen/Oslo også til å kjøre anbudskjøring i ledig tid. Maks utnyttelse. Det samme med vaskehall og mye annet - stordrift sammen med anbud dro kostnadene ned noe. Skulle vi bare kjørt Flybuss til Gardermoen ville nok regnestykket blitt litt annerledes.

Hadde ruta blitt opprettholdt om det ikke var for pandemien?

- Ja, det ville den! Vi hadde stort sett forretningsreiser som dro til Gardermoen, satte seg på et fly til Bergen, Trondheim og alle andre steder for å ha møter og slikt - men under pandemien lærte alle seg "Teams", noe de stort sett har fortsatt med etter pandemien, og trafikkgrunnlaget er nå altfor lite! Uten pandemi ville "oppdagelsen av Teams" gått mye saktere!

Vi har sett oss ut to ruter; riksvei 4 og Skreia. Hva tror dere om ruten om riksvei 4 i forhold til den ruten om Skreia?

- Dette har vi regnet på og vurdert mange ganger. Et opplegg forbi Raufoss og Riksvei 4 ville kostet noe mer med noenlunde samme avgangsmønster, og måtte hatt flere reisende for å dekke dette inn! Og vi vet at det tar opp til flere år og etablere en rute, så ikke tatt oss råd til det pr. nå!

Hvilke ruter har dere sett på når dere har undersøkt oppstart av ny flybussrute?

- Tilnærmet det opplegget vi hadde før pandemi på samme trasé

Har dere vært i kontakt med kommuner og/eller fylkeskommune angående subsidier for en flybussrute?

- Ja, blitt diskutert litt med begge instanser. Fylkeskommune er tydelig på at dette ikke er en oppgave for dem, mens kommunene har vist en marginal interesse, uten å komme med noe konkret tilbud på dette!

Har dere et kostnadsbilde på flybussruter, for eksempel i per km eller minutt eller andre målestokker? Har dere utregninger på dette også?

- Ja, vi har regnet på kostnaden pr. tur og slike ting, dermed vet vi omtrent hvor mange kunder vi trenger til å dekke opp dette ut fra gitte billettpriser.

Har dere generaliserte kostnader knyttet til de ulike alternativene for å komme seg til Gardermoen fra Gjøvik?

- Vi har et kostnadsbilde på det meste, men lettere og ta i et møte!

Har dere et bilde på hvordan omsetningen knyttet til denne flybussruten kan bli?

- Jada, vi har laget noen kalkyler som vi mener er nokså realistiske. Trolig ca 5.mill mindre i inntekt enn i kostnad slik det ser ut i dag!

Ser dere noen trender i bruk kollektivtransport til Gardermoen?

- Må tas over en prat, men uansett må kundene komme både tur og retur uten for mye ventetid! Det er en utfordring i seg selv! Feriereiser med mye bagasje etc. foretrekker bil fra hjemmet til flyet. Enkelt og greit!

Hvordan blir inntektene påvirket av at prisdifferensiering mellom studenter, barn, voksne, honnør osv. Vil for eksempel studentpriser øke etterspørselen?

- Det vil alltid være en forskjell på prisen mellom disse gruppene, men om en setter ned eller opp litt på den enkelte kategori gjør det ikke så store forskjellen i omsetning til syvende og sist. Men jo billigere priser jo flere reiser, men så trenger du også flere kunder for å få samme omsetning. Ikke lett å bli rik på dette!