

Kollektivtrafikk utenfor bykjerener

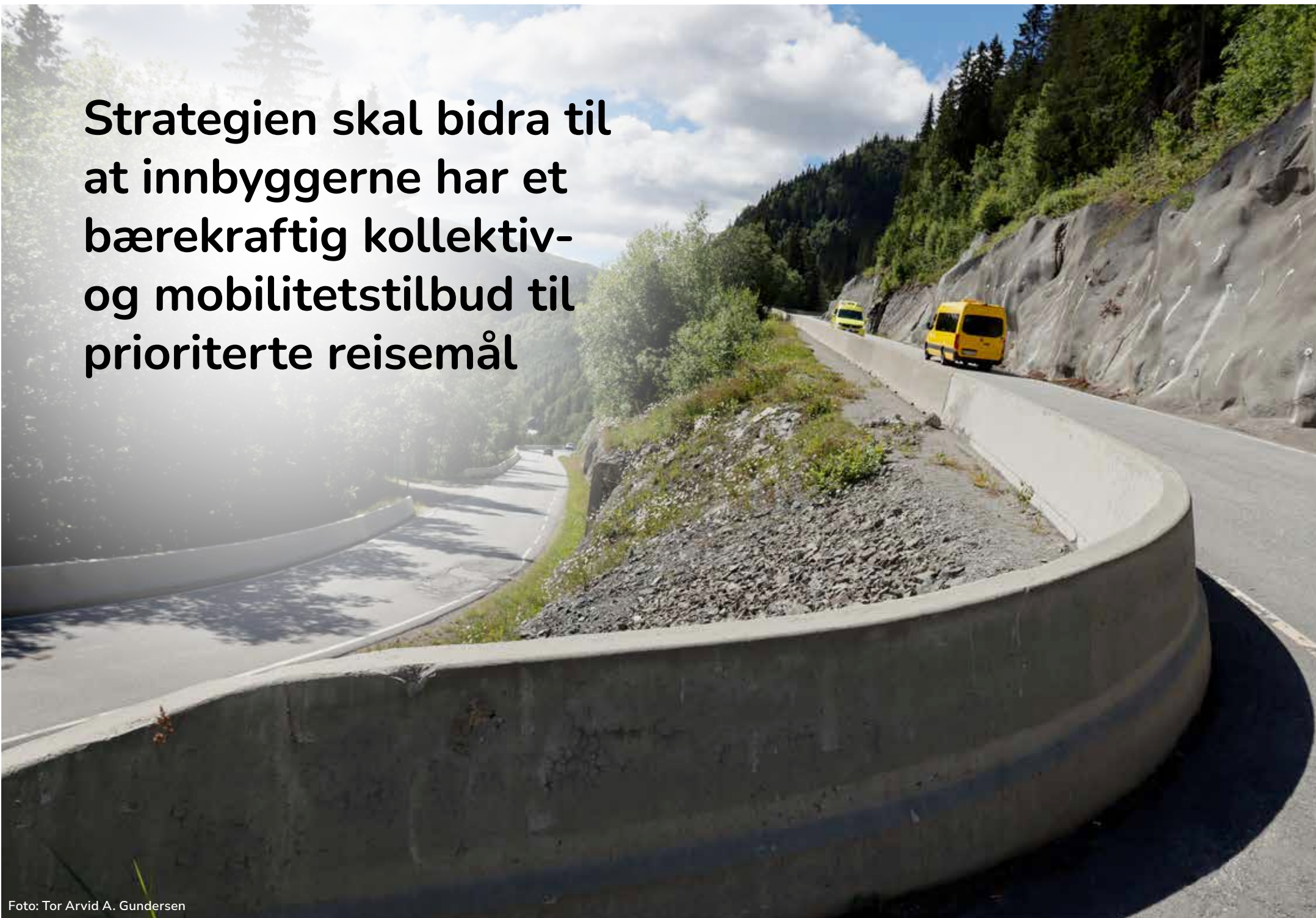


Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Regional strategi for alternative kollektivløsninger i områder med lavt passasjergrunnlag 2023 - 2030
-med handlingsdel



**Strategien skal bidra til
at innbyggerne har et
bærekraftig kollektiv-
og mobilitetstilbud til
prioriterte reisemål**



Innhold

Regional strategi

1. Bakgrunn	5
Utfordringer og behov	6
Mandat for arbeidet	7
Andre føringer	7
Ansvar for kollektivtilbudet	9
2. Mål og virkninger	11
Hovedmål, delmål og målgruppe	12
Virkninger	13
3. Prinsipp for ruteplanlegging	14
Hovedprinsipp	15
Forventet kollektivtilbud i henhold til hovedprinsippene	17

Handlingsdel

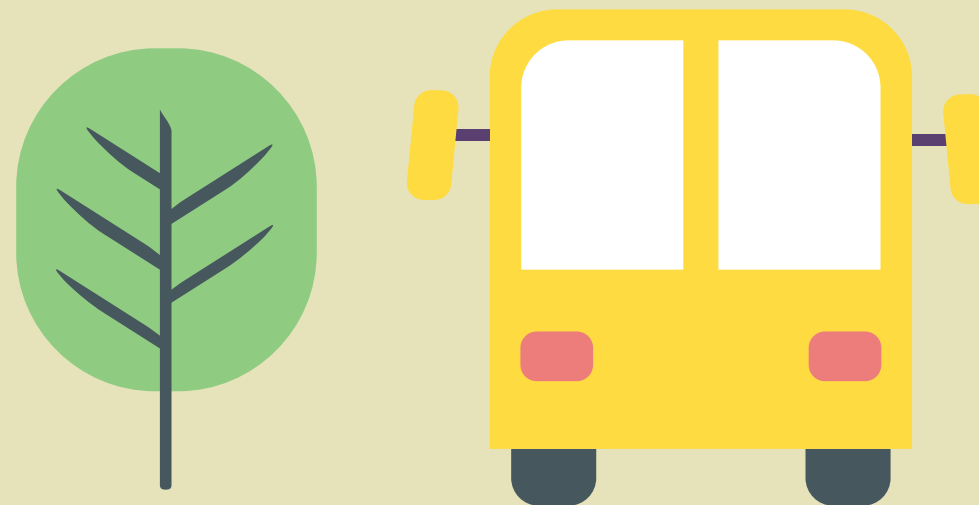
Innsatsområder	19
1 Skoleskyss	22
2 Lokale ruter og av-og-til-ruter	24
3 Korrespondanse med regionruter	25
4 Bestillingstransport	26
5 Lokalisering og kollektiv infrastruktur	29
6 Kostnadseffektive løsninger	31
7 Samhandling og kunnskap om kollektivtransport	33
8 Tekniske løsninger og digital infrastruktur.....	35
9 Markedsføring og holdningsskapende arbeid	38

Regional strategi



1

Bakgrunn



Utfordringer og behov

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mål om å redusere klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, og veitrafikk er den nest største kilden til klimagassutslipp i regionen i dag. Samtidig skal kollektivtilbudet i fylket gi mobilitet og reisemuligheter for passasjerer som av ulike grunner ikke ønsker eller kan bruke egen bil. Tilbudet varierer avhengig av hvor innbyggerne bor. I områder med svært lavt passasjergrunnlag vil tilbudet begrense seg til lovpålagt skoleskyss. I tette byer er mobilitetstilbudet bredere.

Utfordringer i områder med lavt passasjergrunnlag er særlig knyttet til lange avstander, få beboere og

små reisestrømmer. Det gjør det krevende å få til et bærekraftig og kostnadseffektivt kollektivtilbud som samtidig dekker minimumsbehovet på en god måte. Det er kollektivfaglig vurdert at bilen er et nødvendig transportmiddel for mange i områder hvor markedene er små. Samtidig er det også her mennesker som ikke har tilgang på bil. I spredtbygde områder blir kollektivtransport derfor et velferdsgode for å sikre mobilitet.

Siden mars 2020 har innbyggerne bevisst valgt bort kollektivtrafikk i to år for å følge nasjonale anbefalinger under pandemien. Dette gjør at valget om å reise kollektivt for mange er fjernere enn tidligere. Dette gjelder ikke minst i distriktene.

Mange har vendt seg til økt fleksibilitet for når og hvordan en skal reise, og for en del er reisebehovet mindre med økt bruk av hjemmekontor. For å få tilbake de gamle reisende etter pandemien og tiltrekke seg nye må en på nytt bygge opp kunnskap og bevissthet rundt kollektivtilbudet. Samtidig kreves det en omstilling og utvikling av kollektivtilbudet tilpasset ny etterspørsel, nye reisevaner og behov for fleksibilitet.

Det er derfor behov for å se på mulighet for økt innsats innen kollektivtrafikk og øke forutsigbarheten for reisende på hvilke kollektivtilbud som kan tilbys hvor. For god ressursutnyttelse bør det ses nærmere på hvordan det eksisterende kollektivtilbudet kan utnyttes best mulig, evt. i kombinasjonsløsninger med nye løsninger for bærekraftig mobilitet. Strategien kan brukes til å avklare hvilke forventinger kommuner, aktører og brukere kan ha til et fylkeskommunalt tilbud utenfor bykjernene. Strategien belyser også muligheter for samarbeid om drift og videreutvikling av kollektiv- og mobilitetstjenester.

Mandat for arbeidet

Hovedutvalg for samferdsel behandlet 3. juni 2020 sak 21/20 Strategi for alternative kollektivløsninger i områder med lavt passasjergrunnlag. Det ble vedtatt et mandat for en strategi som skulle inneholde en fagdel med presentasjon av kunnskapsgrunnlag, forslag til hovedprinsipper for utforming av kollektivløsninger der passasjergrunnlaget er lavt, og en handlingsdel med forslag til tiltak. Strategiarbeidet skulle

sørge for kunnskapsinnhenting med egne og andres erfaringer, peke på utfordringer, roller og samhandlingsmuligheter og oppdatert teknologiutvikling med fokus på muligheter for tilpassede mobilitetsløsninger.

Andre føringer

En rekke strategier, planer og vedtak legger føringer og premisser for arbeid med kollektivtrafikk både nasjonalt og regionalt. Blant disse er Nasjonal Transportplan (NTP), Distriktsmeldingen – Levende lokalsamfunn for fremtiden og Hurdalsplattformen.

I Regional planstrategi (RPS) for Vestfold og Telemark fylkeskommune ble det vedtatt at fylket skal styre etter FNs bærekraftsmål for å løse de regionale samfunnsutfordringene, for å nå klimamål og sikre verdiskaping gjennom grønn omstilling. Et hovedgrep er å prioritere hovedsatsing der tiltak kommer flest til gode, med målrettet satsing i distriktene. Sammen med Regional plan for samordna areal og transport i Telemark (ATP Telemark) 2015-2025, Regional transportplan for Vestfold (RTP) og Regional plan for bærekraftig

arealpolitikk (RPBA) legger RPS grunnlaget for prioriteringer de neste fire årene. I RPS fremgår det at verdiskaping gjennom grønn omstilling krever kunnskap, innovasjon og nyskaping. Samtidig tilsier sosialt ansvar at flere inkluderes i utdanning og arbeid, og at god infrastruktur er en forutsetning for å lykkes med økt verdiskaping. Bærekraftig kollektivtrafikk bidrar til dette.

Strategi for alternative kollektivløsninger i områder med lavt passasjergrunnlag vil bidra til å oppfylle bærekraftmålene med særlig vekt på nummer 3, 8, 9, 10, 11 og 13. I tillegg er mål nummer 17, Samarbeid for å nå målene, avgjørende for å få til gode løsninger.



Universell utforming og hensyn til barn, unge og eldre

Universell utforming er et lovfestet prinsipp for utforming av bygde omgivelser, for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet og leve selvstendige liv, jf. Likestillings- og diskrimineringsloven. Innenfor kollektivtrafikk innebærer universell utforming tilgjengelighet for alle på hele reisekjeden. Det omfatter holdeplasser, stasjoner, knutepunkt, kjøretøy, billettløsninger og formidling av informasjon før og under reisen. Det igjen bidrar til raskere av- og påstigning, og tryggere og enklere reiser med bagasje eller barnevogn. Hensynet til barn, unge og eldre er grunnleggende i utforming av et kollektivtilbud i spredtbygde strøk, da denne gruppen generelt har mindre tilgang til bil.

Aldersvennlig transport må utvikles sammen med målgruppene og vil variere både individuelt, sosialt, demografisk og geografisk. Skoleskysstilbud er for eksempel knyttet til skoleår og elever.

Å tilgjengeliggjøre kollektivtrafikk for flest mulig bidrar til utjevning av sosial ulikhet og sikrer deltagelse for alle. Det å tilpasse kollektivløsninger for ulike målgrupper og reisestrømmer er viktige for å nå strategiens hovedmål.



Foto: Per Stian Johnsen

Digitalt utenforskap

Cirka 600 000 nordmenn er ikke-digitale. Dette skyldes ulike faktorer, som alder, funksjonsnedsettelse og digitale ferdigheter. Det er svært viktig at også disse menneskene inkluderes, og at verktøy som utvikles tar høyde for dette ved bruk og oppfølging. Utviklingen må derfor skje med den reisende i fokus.

Kollektivtransport må tilpasses med hensyn på bestillingsteknologi og betalingsmåter slik at individuelle funksjonsnedsettelse og digitale utfordringer ivaretas. Digitalt utenforskap må unngås.

Kilde: Digdir.no

Ansvar for kollektivtilbudet

Kollektivtilbudet i fylket er spredt på mange aktører. Hver enkelt er ansvarlig for sitt transportmiddel/område, og i liten grad pålagt å samarbeide på tvers av ansvarsområdene. I tabell 1 under følger en oversikt over ulike ansvarsområder knyttet til kollektivtransport.

Type tilbud/tjeneste/oppdrag	Ansvar	Kommentar
Skoleskyss	Fylkeskommunalt	Lovpålagt, kvalitet definert i Opplæringslova. Tjeneste delfinansiert av kommunene og fylkeskommunen. Går per nå ikke i skoleferiene.
Skoletider/- dager grunnskole	Kommune	Skolens åpningstider og skolerute har stor betydning for kapasitet og ressursinnsats i kollektivtrafikken i spredtbygde områder, og kapasitet i byområder.
Skoletider/-dager videregående skole	Fylkeskommunalt	Skolens åpningstider og skolerute har stor betydning for ressursinnsats i kollektivtrafikken i spredtbygde områder, og kapasitet i byområder.
Lokalt rutetilbud	Fylkeskommunalt	Etter reglene i lov om yrkestransport i Samferdselslova. Tilbud og kvalitet definert av fylkeskommunen.
Togtilbud	Statlig	Landsdels- og regionale tilbud gir viktige lokaltilbud på delstrekninger. Bane Nor godkjenner alt som skjer på jernbane.
Ekspressbuss	Privat	Landsdels- og regionale tilbud gir viktige lokaltilbud på delstrekninger.
Knutepunkt	Statlig, fylkeskommunalt, kommunalt og privat	Viktig premis for hele reisekjeder gjennom samarbeid. Knutepunkt for sjåfører og reisende også med hensyn til servicefunksjoner som toalett, mat, hvile m.m.
Pasientreiser	Statlig	Lovpålagt. Organisert av kjørekontor i regi av Helseforetakene. I områder med lavt passasjergrunnlag blir det i stor grad utført av drosjer.
Annen helsetransport	Kommunal, fylkeskommunal, statlig og privat	Eksempelvis transport av blodprøver, hjemmetjeneste og matutkjøring.

Type tilbud/tjeneste/oppdrag	Ansvar	Kommentar
TT-ordning	Fylkeskommunalt og statlig	Fylkeskommunalt tilbud. Staten gir ekstra tilskudd til de tyngste funksjonshemmede i enkelte fylker. I stor grad utført av drosjer.
Drosjer	Privat	Løyvebasert med bil og båt.
Båt og ferge	Fylkeskommunalt og kommunalt	Fylkeskommunen har ansvar for passasjertransport og skole-skyss, mens transport av kjøretøy er veieiers ansvar.
Private bildelingstjenester	Privat	Eksempel: Bilutleie og Move About på knutepunkt Bø. Utfordring/potensial: Etterspørsel liten i mange av distriktene.
El-bysykler	Privat og kommunalt	Eksempel: Move Around på knutepunkt Bø. Utfordring/ potensial: Etterspørsel for liten i mange av distriktene.
El-sparkesykler	Privat	Foreløpig lite brukt i områder med lavt passasjergrunnlag. Offentlig regulert.
Vilkår for persontransport	Stat	Staten legger mange føringer, f.eks. rammeoverføringer, drivstoffpriser, elbilpolitikk, lovgivning for parkering, og nasjonale føringer for arealplanlegging.
Arealplanlegging	Kommune	Kommunen er arealmyndighet og har ansvar for å følge opp nasjonale retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging.
Arealplanlegging	Fylkeskommune	Fylkeskommunen utarbeider regionale planer for samordnet areal og transport.
Lokalisering	Stat, fylkeskommune, kommuner og private	Lokalisering av boliger, arbeidsplasser, handel og viktige målpunkt for offentlig og private tjenester.

Tabell 1

2

Mål og virkninger

Hovedmål:

«Strategiens hovedmål er å bidra til at innbyggerne har et bærekraftig kollektiv- og mobilitetstilbud til prioriterte reisemål i tråd med FNs bærekraftsmål.»

Delmål

Samtlige mål er basert på kunnskap opparbeidet i arbeidet med strategien og funn fra medvirkningsprosessen. Delmålene skal bidra til å oppnå hovedmålet, samt gjøre det enklere å definere innsatsområder og tiltak som bidrar til måloppnåelse. Delmålene er ikke i prioritert rekkefølge.

Delmål A: Sikre et tilstrekkelig tilbud i områder med lav etterspørsel

Delmål B: Bruke ny kompetanse og teknologi til å gi innbyggerne tilpassede kollektiv- og mobilitetsløsninger

Delmål C: Øke kjennskapen i befolkning til mobilitetstjenestene i fylket

Delmål D: Tilstrebe korrespondanse med flere reisemål

Delmål E: Sikre effektiv og bærekraftig utnyttelse av ressursene

Målgrupper

Hovedmålgrupper for strategien er personer uten tilgang til egen bil. Det vil i all hovedsak være unge under 18 år og eldre over 65.

I øvrig befolkning vil det også være flere som har behov for mobilitetstilbud eller kan ha glede av tilbudet, f.eks. arbeidspendlere, innbyggere uten sertifikat, turister eller personer med nedsatt funksjonsevne. Andelen eldre vil øke i årene som kommer, og behovet for et kollektiv- og mobilitetstilbud vil derfor øke.



Foto: Per Stian Johnsen

Passasjertall

Generelt innen kollektivtrafikk må det gjøres en innsats også for å beholde eksisterende passasjerer. I områder med lavt passasjergrunnlag er det primært mål om å komme tilbake et normalnivå som i 2019. Det er derfor vurdert som lite sannsynlig å øke passasjertallet ytterligere i perioden 2023-2030, uten vesentlig økt innsats når det gjelder bilrestriktive tiltak, administrative ressurser og økonomi.



Virkninger

Klima

Å reise kollektivt i distriktsområder er ikke nødvendigvis positivt for klima og miljø. Agder kollektivtrafikk (Akt) har regnet på en fremtidig situasjon der både biltrafikk og busstrafikk er helelektrisk. I Prinsipper for rutetilbud skriver de følgende:

I en framtidig situasjon der både biltrafikk og busstrafikk er helelektrisk, vil det være energiforbruket som er avgjørende for hvor skjæringspunktet der buss er mer ressursvennlig enn bil. En buss bruker ca. 1 kwh/km mens en personbil bruker ca. 0,2 kwh/km. Det gir at energiforbruket er 5 ganger så høyt for en buss. Gitt et belegg på 1 person pr. bil, vil en buss trenge minst 5 passasjerer for å være mer energiressursvennlig enn bil.

For å regnes som klimavennlig må en rute i områder med lavt passasjergrunnlag ha minst 6-8 reisende i snitt pr avgang, da all kollektivtrafikk innebærer

kjøring uten passasjerer på deler av strekningen for å komme i posisjon til å ta med kunden. Uansett hvilken fossilfri drivstoffløsning som velges (elektrisk/biogass/hydrogen), må det altså være et tilstrekkelig passasjergrunnlag for å oppnå klimagassreduksjon fra veitrafikk.

Dermed må det jobbes med tilgjengelighet, kombinasjonsløsninger, sømløse overganger, effektiv tidsbruk, pris og kontinuerlig markedsføring for å redusere bilbruken. Lokalisering og arealutvikling som samler bosetting og tjenester vil øke tilgjengelighet til kollektivtilbud og kan bidra til mer klimavennlige vaner.

Klimamålet i områder med små reisestrømmer er derfor å gjøre tilbudet så miljøvennlig som mulig. Gjennom smarte og innovative løsninger kan miljøpåvirkningen begrenses. Fleksible bestillingsruter der kjøretøyet tilpasses til antall bestilte billetter vil for eksempel være mer miljøvennlig enn faste ruter med store, nesten tomme busser.

14. desember 2021 vedtok Fylkestinget i sak 178/21, vedtakspunkt 7a, at fylkeskommunal kollektivtrafikk på vei i Vestfold og Telemark skal være fossilfri innen 2027, basert på teknologinøytralitet.

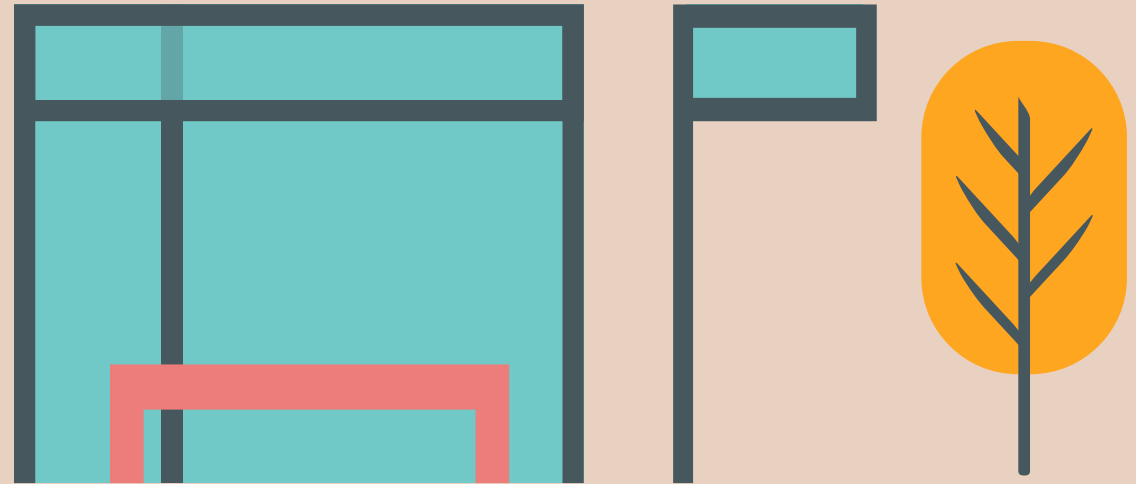
Samfunnsøkonomisk og sosial bærekraft

Kollektivtrafikk gir stor samfunnsnytte utover å tilby transport. Selv om tilbudet er subsidiert, må kostnadene sees i en større sammenheng. Et tilpasset kollektivtilbud kan bidra til bedre folkehelse, mindre ensomhet, økt deltagelse, inkludering og tilgjengelighet til andre mennesker. Det har påvirkning på folks mobilitet, og kan ha påvirkning på produktivitet og arbeidsmarkedet i en region. Eldre får mulighet til å delta og å bo hjemme lenger. Barn og ungdom kan delta på fritidsaktiviteter uten å være avhengig av foreldrene.

Kollektivtrafikk er derfor en viktig del av et velferdstilbud som kan sikre tilgjengelighet og mobilitet i områder med lave passasjertall.

3

Prinsipp for ruteplanlegging



Hovedprinsipp

Ruteplanlegging utenfor bykjerner prioriteres etter fire hovedprinsipp for best mulig måloppnåelse. Prioriteringen legger til grunn hva som er lovpålagt, hvor det erfaringsmessig er flest passasjerer, samt effektiv ressursbruk. Hovedprinsippene er også innsatsområder i handlingsdelen. Hva som legges i hovedprinsippene er utdypet under.

Hovedprinsipp for prioritering av ruteplaner utenfor bykjernene

1. Skoleskyss
2. Lokale ruter og av-og-til-ruter
3. Korrespondanse med regionruter
4. Bestillingstransport

1. Skoleskyss

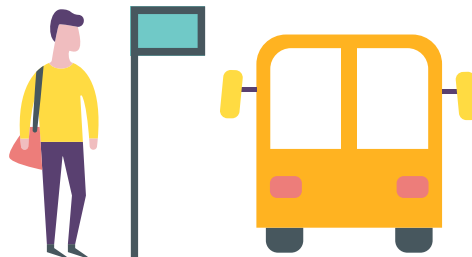
Skoleskyss er en lovpålagt tjeneste, der kvaliteten er definert i Opplæringslova og rammevilkårene settes av staten. En konsekvens av dette kan være at korrespondanse med tog eller ekspressbuss ikke prioriteres. Så langt det er mulig fungerer skoleskyssen som en vanlig, åpen rute som alle reisende kan bruke, med annonsering i ordinær ruteopplysning. Skoleskyssen skal være sikker, pålitelig og ta utgangspunkt i elevenes transportbehov. Fylkeskommunen skal organisere skoleskyssen rasjonelt og effektivt.

2. Lokale ruter og av-og-til-ruter

I denne sammenheng menes reiser med fylkeskommunal transport (lokalbuss, båt og ferge). I hovedsak prioriteres lokalruter der det er høy grad av pendling til og fra arbeid og studier. I tillegg prioriteres reiser i tilknytning til handel, fritid og legebesøk som benyttes av av-og-til-reisende.

3. Korrespondanse med regionruter

Regionruter består i hovedsak av reiser med tog og region -og ekspressbuss, men også lokalruter kan ha regional utstrekning. I hovedsak dekker regionrutene to reisebehov. For det første gir de reisende et tilbud inn og ut av regionen eller fylket, og for det andre er de et tilbud for lengre reiser innen fylket, eksempelvis Haukeliekspressen og ekspressene på E18 til/fra Sørlandet. Det er ikke mulig å ha korresponderende avganger med fylkeskommunal lokaltransport til alle regionrutene innenfor dagens økonomiske rammer. Derfor prioriteres de største reisestrømmene og korrespondanser som muliggjør ukependling og fritidsreiser knyttet til helg.



4. Bestillingstransport

Bestillingstransport er en offentlig åpen transportløsning som kan gi et transporttilbud til innbyggere i områder der det ikke er hensiktsmessig å opprettholde et busstilbud i fast rute pga. lavt passasjergrunnlag (av og til ingen passasjerer). I slike områder vil denne type transport være mer lønnsom, mer klimavennlig og gi innbyggerne et mer fleksibelt reisetilbud. Transportløsningen gjelder i bestemte soner/linjer innenfor en aktuell tidsramme og er kunngjort offentlig på forhånd. Tilbudet er brukerstyrt. De reisende reserverer plass innen en gitt tidsfrist til et bestillingspunkt. Tilbudet har sosial profil, og mål om være kostnadseffektivt, miljøvennlig og brukervennlig.

Eksempler på bestillingstransport er VKT Bestilling, Flexiruter og Farte Bestilling. Disse kan bestilles via app, nett og har i tillegg tidsavgrenset telefonbetjening som et aldersvennlig tilbud. I tillegg kommer TT-transport, som utdypes nærmere under innsatsområde 4.

Forventet kollektivtilbud i henhold til hovedprinsippene

Avhengig av antall innbyggere, bosettingsmønster og alderssammensetning kan man forvente forskjellige tilbud i ulike deler av distriktene. Lokalisering av skoler og andre målpunkt vil også påvirke tilbudet. Generelt vil de fleste ha behov for daglige reiser til skole og jobb, samt ukentlige reiser for å handle og/eller besøke offentlig/ privat service.

Hovedprinsippene legger til grunn at en kunde skal kunne komme til og fra områder med lavt passasjergrunnlag til nærmeste nærsenter eller lokalsenter, videre til kommunesenter og eventuelt også til regionsenter/fylkessenter.

Tabellen under viser et skissert nivå på kollektivtilbud i områder med lavt passasjergrunnlag. Eksemplene er ikke uttømmende.

Kollektivtilbud	Forventet tilbud	Eksempel
Skoleskyss	Lovpålagt. Fra nærmeste oppsamlingsplass/holdeplass til nærmeste skole alle skoledager i hele fylket	Varies med elever i skolepliktig alder
Spredtbygde områder til og fra nærsenter/lokalsenter	Bestillingstransport (Flexiruter) der det er etablert til kommunesenter. 1-2 ganger i uka	Austheii - Åmdals verk - Skafså -Dalen, Åmotsdal – Flatdal – Seljord, Bjørkedalen – Porsgrunn
Mellom lokalt nærsenter/ lokalsenter og kommunesenter	Av-og-til-ruter og bestillingstransport der det er etablert	Rauland - Åmot, Tinn Austbygd – Rjukan, Re - Tønsberg, Klevjerhagen - Sande, Kodal - Sandefjord, Andebu -Tønsberg, Berger – Sande
Mellom fylkessenter og regionsenter	Daglig tur/retur-mulighet fra/til kollektivknutepunkt	Hof – Tønsberg, Grova – Drangedal – Skien, Fyresdalen - Skien
Utvalgte byttepunkter for region- og ekspressbuss	Byttepunkter for region -og ekspressbuss	Åmot, Seljord, Haukeli, Tangen, Skjelsvik, Farriseidet, Fokserød, Sem

Tabell 2

Handlingsdel



Innsatsområder

Handlingsdelen består av ni innsatsområder med tilhørende verktøykasser. Oversiktene er ikke nødvendigvis uttømmende da nye tiltak vil utvikles regionalt, lokalt eller ved teknologi. Ulike faktorer vil påvirke hvilke løsninger som kan fungere hvor, og hvilke tiltak som bør prioriteres. Slike faktorer er for eksempel reisestrømmer, befolknings sammensetning, geografi eller pendlermuligheter.

Prioritering av de ulike innsatsområdene må skje innen tilgjengelige rammer som vedtas i årlige økonomiplaner, både i fylkeskommunen og hos samarbeidspartnere. Det må jobbes for å få mest mulig ut av tilgjengelige midler og man oppnår enda mer med godt samarbeid. Delmålene fra kapittel 2 er lagt til grunn for innsatsområdene.

Delmål A: Sikre et tilstrekkelig

tilbud i områder med lav etterspørsel

Delmål B: Bruke ny kompetanse og teknologi til å gi innbyggerne tilpassede kollektiv- og mobilitetsløsninger

Delmål C: Øke kjennskapen i befolkningen til mobilitetstjenestene i fylket.

Delmål D: Tilstrebe korrespondanse med flere reisemål

Delmål E: Sikre effektiv og bærekraftig utnyttelse av ressursene



Foto: Per Stian Johansen

De definerte innsatsområdene er:

1. Skoleskyss
2. Lokale ruter og av-og-til-ruter
3. Korrespondanse med regionruter
4. Bestillingstransport
5. Lokalisering og kollektiv infrastruktur
6. Kostnadseffektive løsninger
7. Samhandling og kunnskap om kollektivtransport
8. Tekniske løsninger og digital infrastruktur
9. Markedsføring og holdningsskapende arbeid

VERKTØYKASSE

Til hvert innsatsområde er det utformet en liste med ulike tiltak som kan gjennomføres for å bidra til måloppnåelse.

1. Skoleskyss

Skoleskyss er i mange tilfeller det eneste tilbudet i områder med lav etterspørsel. Et tiltak er derfor å få flere til å bruke skolerutene. En utfordring for andre reisende er at disse er tett knyttet til skoledagens start og slutt. Dersom leksehjelp eller fritidsaktiviteter legges rett etter skoletid, vil man kunne flytte tidspunktet for avreise til senere på dagen. Dette forutsetter at alle med rett til gratis skoleskyss er innforstått med dette.

I områder med lave passasjertall kan dette være en måte å få et mer målrettet tilbud ut av eksisterende ruter. Det krever imidlertid at skole, kommune og fylkeskommune tilrettelegger og samarbeider. Det er også avgjørende at foreldrene er villige til å samarbeide om dette.

En del steder er antallet elever med krav på skoleskyss så lite at drosje benyttes istedenfor turvogn eller buss. Denne gruppen er todelt. Den ene omhandler elever med fysiske eller psykiske funksjonsnedsettelse, mens den andre gjelder elever generelt. For elever med funksjonsnedsettelse kan det være særlige utfordringer som gjør at disse turene ikke kan åpnes for andre. Den andre gruppen er elever som hentes av drosje fordi det er få elever. For en del av disse turene er ikke drosjene fullbooket. På grunn av blant



Foto: Freddy S. Fagerheim

annet sykdomsforfall og foreldrekjøring varierer antallet ledige seter fra dag til dag. Det er derfor utfordrende å legge disse rutene inn som faste ruter i det ordinære tilbudet. I dag kan man heller ikke tilby reisende akseptabel kvalitet på tjenesten, som nøyaktig avgangstid, sikker bestillingsordning eller informasjon om avvik eller innstillinger.

VERKTØYKASSE

- Samarbeide med skole, kommune og fylkeskommune om årlig skolerute og timeplan tilpasset arbeidstid
- Legge skoleturer utført av drosje og turvogn inn i ordinær reiseplanlegger og billettløsning (der det er mulig)
- Åpne for mulige kombinasjoner av bestillingstransport og skoleskyss
- Utvikle og tilpasse bestillingsløsning for skoleskyss
- Informere ordinære reisende om skolerutene og appellere til å la bilen stå for parallelle reiser.
- Prøve ut bestillingstjeneste i skoleferiene i et område
- Tilstrebe økt andel pendler- og andre reisende som benytter skolerutene morgen og ettermiddag

En mulig løsning er å utrede en bestillingstjeneste som viser antallet ledige plasser, og som krever forhåndskjøpt billett og eventuell avbestilling av elevplass. Da vil den ledige kapasiteten kunne utnyttes på en smartere måte. I tilfeller hvor antallet bestillinger overstiger antallet ledige plasser, kan man eventuelt sette inn ett kjøretøy til. Alternativt kan kunden få melding om at det ikke er ledig plass på ønsket avgang. En ekstra drosje ved behov vil være både billigere og mer miljøvennlig enn overdimensjonerte kjøretøy.

God dialog med kommuner og andre skoleeiere om kalenderårets skolerute er viktig for effektiv ferieavvikling for sjåførere. Å redusere sommerferien til mindre enn 8 hele uker kan fordyre skoleskyssen betraktelig, som er uheldig fordi det reduserer handlingsrommet til å tilby andre lokale kollektivruter i distriktene innenfor tilgjengelige rammer.

Samtidig kan det være en utfordring at skoleskyssen ikke går i skolens ferier. Dette kan påvirke publikums oppfatning av kollektivtrafikken som et helhetlig og stabilt tilbud. Her kan det evt. prøves ut å sette opp avganger etter bestilling i skolens ferier, for at tilbudet kan brukes til fritidsreiser også av tilreisende i turistsesonger.



Foto: Per Stian Johnsen

2. Lokale ruter og av-og-til-ruter

Denne type reiser skjer med både lokalbuss, båt og ferge. I bynære områder og i områder med moderat etterspørsel gir disse rutene et regelmessig tilbud til og fra sentrum, også på dagtid, ettermiddag, kveld og i helgene. Disse reisene dekker følgende formål:

- Pendlerreiser for arbeid og skole
- Handletur, helse, sosialt
- Fritidsreiser, trening og arrangement

Pendlerreiser omfatter daglige reiser til og fra jobb og skole/studiested, og prioriteres i områder med tilstrekkelig etterspørsel. Eksempel på slike områder og strekninger i dag er blant annet: Seljord-Bø, Bø-Grenland, Lunde-Ulefoss, Stavern-Larvik og Skoppum-Horten.

Handleturer, fritidsreiser og andre reiser er vanskeligere å dekke med kollektivtrafikk på en bærekraftig måte. Dette er fordi målpunktene er spredte og reisestrømmene er små og fordelt over døgnet. Samordning av flere servicefunksjoner på kollektivknutepunkt er viktig for å samle reisestrømmer og forenkle behov for infrastruktur. Det blir også lettere å gjøre flere ærend samtidig. Når flere målpunkt er samlet, blir det også enklere å reise videre med annet kollektiv- eller mobilitetstilbud, eventuelt samkjøre.



Foto: Eva Susanne Drugg

VERKTØYKASSE

- Prioritere de største reisestrømmene i planlegging av tilbudet
- Redusere ventetiden mellom korresponderende transporttilbud
- Tilby fleksibel billettløsning tilpasset individuell reiseadferd og lønnsomhet for passasjerer
- Tilstrebe sømløse reisekjeder
- Tilpasse tilbudet til målgruppene
- Markedsføre muligheter for kollektive reisevaner i områder med lokale tilbud og ruter

3. Korrespondanse med regionruter

Ambisjoner er å tilby korrespondanse med regionruter på flest mulig avganger. Dette avhenger blant annet av reisestrømmer, bevilgninger og ruteplaner for de ulike operatørene. Fylkeskommunen kan i liten grad påvirke rutetider for kommersielle og andre aktører. Åpenhet og samarbeid mellom de ulike aktørene må være et mål.

Det kan derfor være utfordrende å få til korrespondanse med de lokale rutene som må tilpasses andre behov, som blant annet skoleskyss. De reisendes behov må vurderes opp mot hverandre. Det er for eksempel en vurdering om skoleelever skal vente ti minutter ekstra på tog eller ekspressbuss på et knutepunkt hvor få eller ingen passasjerer bytter kollektivtrafikk. I slike tilfeller vil avgangene med flest påstigende over tid bli prioritert foran korrespondanse med regionruter. I områder med lavt passasjergrunnlag er det ikke markedsgrunnlag for å kjøre flere busser på kort tid.



Foto: Jan Roger Bodin

VERKTØYKASSE

- Prioritere de største reisestrømmene i planlegging av tilbudet
- Redusere ventetiden mellom korresponderende transporttilbud
- Tilby fleksibel billettløsning tilpasset personlig reiseadferd og lønnsomhet for passasjerer
- Tilstrebe sømløse reisekjeder
- Legge til rette for dialog og samhandling mellom transportaktører (tog, ekspressbuss, ferger mm)
- Markedsføre muligheter for kollektive reisevaner i områder med lokale tilbud og ruter

4. Bestillingstransport

Kort om bestillingstransport

Bestillingstransport kan tilbys på strekninger med få faste passasjerer, og i områder med lav etterspørsel, der bestillingstransport gi bedre ressursutnyttelse enn faste ruter - enten på delstrekninger eller hele strekninger. Det kan også dekke et større område på en mer fleksibel måte og til en lavere kostnad enn faste ruter. Dersom det er flere faste reisende på hele strekninger, er det dyrere å tilby bestillingstransport enn ordinære bussruter til faste tider, fordi drosje og turvognnæringen har høyere priser på slik kjøring enn busselskapene.

Siden bestillingstransport krever noe mer av reisende enn tradisjonell fast rutegående transport gjør, krever det også mer administrative ressurser for å etablere, drifte og videreutvikle tilbudet. Særlig innenfor markedsføring og kundeoppfølging, samt i dialogen med leverandør av bestiller-systemet og bussoperatør er det behov for økte ressurser.

Bestillingstransport kan være et egna alternativ for flere områder med lave passasjertall i fylket. Under beskrives kort tilbudene på bestillingstransport i fylket i dag og erfaringene fra disse.

Ulike typer bestillingstransport

Flexiruter

Flexiruter tilbys i dag i alle kommunene i opprinnelig Telemark fylke, også i bykommunene Skien og Porsgrunn. Flexiruter er bestillingstransport fra hjemmet til sentrum, og er en del av det ordinære kollektivtilbudet. Tilbudet er åpent for alle, men særlig tilpasset for reisende som ikke har tilgang til egen bil, har avstand til holdeplasser eller bor i områder det er lite eller mangler et kollektivtilbud.

Det er drosjer som kjører flexiruter på bestilling. Tilbud er stort sett på dagtid når drosjene har ledig kapasitet, som regel før og etter skolekjøring, og på forhåndsbestemte strekninger. Noen kommuner har også et slikt tilbud på kveld, typisk mellom fritidsaktiviteter i by/bygdesentrum og distriktene utenfor, der faste bussruter ikke går.

Flexiruter i Vestfold kan vurderes etablert i områder hvor det i dag kjøres faste ruter med lavt passasjergrunnlag, eller det ikke eksisterer et kollektivtilbud. Det kan for eksempel sees i sammenheng med behov en kommune har for aldersvennlig transport, på strekninger det ikke er tilstrekkelig kundegrunnlag for faste ruter.

VERKTØYKASSE

- Tilpasse kollektivløsning for ulike målgrupper og reisestrømmer
- Tilpasse kjøretøy og ruter til antall bestilte billetter og felles behov (folk, varer, tjenester)
- Utnytte kjøretøyparken hele dagen, når det er etterspørsel
- Bidra med maksimalt tilskudd pr reise på cirka 450 kroner i snitt over tid
- Åpne for spleiselag med kommune for å tilby bestillingsruter for enkelte målgrupper
- Åpne for mulige kombinasjoner av bestillingstransport, TT-transport og skoleskyss
- Markedsføre muligheter for kollektive reisevaner i områder med lokale tilbud og ruter
- Se på samarbeidmuligheter for nasjonal ordning for bestillingstransport og helsetransport, offentlig-offentlig-samarbeid

Prøveprosjekter med bestillingstransport

Bestillingstjenestene VKT Bestilling (Re og Horten) og Farte bestilling (Bø) er prøveprosjekter og bygget opp omtrent likt. Kunden bestiller transport enten via app, nett eller telefon, går utenfor hjemmet eller til nærmeste holdeplass til avtalt tid, og går om bord i en minibuss. Det er ingen fast rutetabell og bussen kjører innenfor et bestemt område i gitte åpningstider på hverdag og helg. Tilbudet kan benyttes av alle, og har et høyere servicenivå enn det som er mulig å tilby med ordinære busstilbud.

Fylkeskommunen er inne i det tredje og siste året med prøveprosjektene. Områdene må evalueres hver for seg, da de har ulike tjenesteformål og målgrupper. For Vestfold viser undersøkelser høy tilfredshet med tilbudet i Horten, der tilbudet har høyest servicegrad (henter på hjemmeadresse), og i Re der det ikke var et busstilbud fra før.

Men kundegrunnet er lite for alle områdene. Det er utfordrende å få flere til å reise samtidig, og tilbudet har vist seg å være kostnadskrevende, over maksgrense for tilskudd pr reisende (informasjonsramme). Inkluderes ressursene som brukes for å administrere tilbudet, påløper enda større kostnader.

I Bø i Telemark er kundetilfredsheten mer delt. Studenter er fornøyde med tilbudet og fleksibiliteten det gir. Eldre har på sin side uttrykt misnøye, spesielt om hvordan man bestiller og om bussen kommer som avtalt. Det anbefales å gå tilbake til ordinære ruter med fast traseer på timesfrekvens ved pilotslutt i Bø. Flertallet av de reisende ønsker dette og tilbudet blir enklere å forstå og administrere. Erfaringer er at én buss ikke klarer å gi et tilstrekkelig tilbud innenfor enkelte tidspunkt på døgnet og i sommersesong. Det er særlig i morgenrushet og på ettermiddag, ved skolestart og slutt, og under sommersesongen i Bø Sommarland, at det er ventetid på bussen utover det som er rimelig å forvente. Påliteligheten om bussen faktisk kommer tidsnok hvis du bestiller tett opp til ønsket hentetid blir utfordret, og flere av de som kan velger andre reisemåter enn før.

Utfordringer med bestillingstransport

Utfordringer med å få folk til å bruke bestillingstransport er relativt likt over hele landet. Små markeder gir dyre tjenester for det offentlige. I nevnte prøveprosjekter er det satt evalueringsmål på kostnader pr reise (se infoboks), tilstrekkelig tilbud for definerte målgrupper, passasjerutvikling, samkjøringsgrad og kundetilfredshet med tilbudet.

Maks tilskudd pr reise for bestillingstransport

Fylkeskommunen styrer etter et prinsipp om at maks tilskudd pr reise for bestillingstransport er 450 kroner. Dette betyr at tilbud om bestillingsruter legges ned om det over tid har et tilskudd per reise som er over kr 450 og det er færre enn 2 passasjerer i gjennomsnitt per avgang som er kjørt. Definisjonen av over tid vil kunne variere noe mellom de ulike bestillingsrutene, men er vanligvis cirka 6 måneder.

Et tak for tilskudd pr reise over en gitt tid gjør det lettere å etablere nye tilbud og avvikle de som ikke oppnår tilfredsstillende oppslutning.

Prinsippet om makstilskudd gjelder som en hovedregel. Ved oppstart av nye tilbud eller pilotprosjekter er også andre mål med i evaluering. Makstilskudd gjelder ikke ved TT-ordningen.

TT-ordningen

TT-ordningen er også en form for bestillingstransport, og er en del av mobilitetstilbudet i fylket. Det er en transporttjeneste tilrettelagt for personer med sterk og varig funksjonsnedsettelse (fysisk og/eller psykisk), og som på grunn av dette ikke kan benytte seg av ordinær kollektivtransport til fritidsaktiviteter. Staten har pålagt alle fylker å tilby en slik transporttjeneste, men tjenesten er ikke lovpålagt. Fylkene står fritt til å definere nivået, og for å bli bruker av tjenesten må personen godkjennes på forhånd.

Flere fylkeskommuner har forsøkt med kjørekontor for å samordne pasientreiser, TT-transport og skoleskyss. Erfaring viser at det er ingen gevinst i samkjøring av TT-transport og skoleskyss på morgenen, utenom i store og tette byer som Oslo og København. Det er liten gevinst på ettermiddagen, om en ikke aksepterer reduksjon i kvaliteten på tjenesten (ventetid, omveiskjøring, bestillingsfrister osv.).

Vestfold og Telemark fylkeskommune har ingen avtaler med transportører om TT-kjøring. I noen andre fylker er det inngått avtaler med drosjer og turvogner på samme måte som andre



Foto: Per Stian Johnsen

bestillingsruter og skoleskyss. En slik løsning er mer ressurskrevende å administrere, men kan på den annen side åpne for mulighet for samkjøring, og gjør fylkeskommunen til en større og mer attraktiv kunde.

I motsetning til kollektivtrafikken generelt, er TT-tjenesten godt «utbygd» i hele fylket. Bussene som brukes i kollektivtrafikken er universelt utformet. Det samme gjelder i hovedsak knutepunkt, men det gjenstår en del på holdeplasser. Dersom flere TT-brukere kan gjøre seg nytte av den ordinære kollektivtrafikken på hele eller deler av en reise, kan TT-kortet/reisetilskuddet benyttes til first and last mile eller strekninger der det ikke er kollektivtrafikk. På denne måten rekker TT-kortet/reisetilskuddet noe lenger. Ved å omgjøre TT-turer til bestillingsturer, åpnes det opp for mulig samkjøring av flere passasjerer. Det forutsetter endringer i TT-reglement og brukervilkår og må tilpasses hensyn til den enkeltes funksjonsnedsettelse og årsaker bak behovet for særskilt skyss.

5. Lokalisering og kollektiv infrastruktur

Et velfungerende kollektivtilbud avhenger av flere faktorer, der ulike etater og aktører har ulikt ansvar. Kommunene er planmyndighet og har særlig ansvar for å følge opp nasjonale retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging. For å sikre flest mulig god tilgjengelighet til kollektivtilbudet er det helt nødvendig med en hensiktsmessig arealutvikling. Fortetting av bygdesenter er like viktig som å fortette i byene. Fortetting og transformasjon, utvidelser og nyetableringer bør også skje med utgangspunkt i arealer som i størst mulig grad bygger opp under det eksisterende kollektivtilbudet langs etablerte busskorridorer, helst innenfor tettstedgrenser.

De fleste kommuner har ett eller flere sentre. Å fortette og samle viktige funksjoner i disse områdene vil bidra til at flere passasjerer har gjøremål i samme retning, inn til og mellom sentra. Det styrker muligheten til at man kan utføre flere viktige oppgaver samtidig, som f.eks. legebek, handle, gå på kafé og komme seg på jobb uten egen bil. Summen av lokaliseringer utenfor senterstrukturen gir i sum regionale konsekvenser for transportbehov og kollektivdekning. Fortetting av aktiviteter, tjenester, arbeidsplasser og bolig nær knutepunkt og holdeplasser gir korte avstander og oppmuntrer til økt kollektivbruk.



Foto: Jan Roger Bodin

Stat og fylke har tilsvarende ansvar ved etablering av store arbeidsplasser som sykehus eller videregående skoler, eller institusjoner som flyktningmottak.

VERKTØYKASSE

- Legge til rette for dialog og samhandling med berørte parter
- Følge opp prinsipp for lokalisering og samordnet areal- og transportplanlegging i veiledning og uttalelser til planer
- Tilgjengeliggjøre kollektivtrafikk for flest mulig for å bidra til utjevning av sosial ulikhet og sikre deltagelse for alle
- Samordne tiltak i tilknytning til kollektiv infrastruktur på strekninger der fylkeskommunen er veieier med Fylkesveistrategi og handlingsplan for fylkesvei.
- Bruke [nasjonal veileder for helhetlig knutepunktsutvikling](#)
- Ta hensyn til barn og unge, eldre og uu i all planlegging (lovpålagt)
- Etablere god og trygg sykkelparkering ved (utvalgte) bussholdeplasser
- Etablere pendleparkering/ park'n'ride ved utvalgte holdeplasser og knutepunkt
- Samarbeide med aktørene om sjåførfasiliteter på utvalgte knutepunkt
- Sikre effektive snuplasser for busser og skoleruter

Knutepunkt og holdeplasser

Ifølge vegloven har veieier ansvar for å ivareta kollektiv infrastruktur som betjener kollektivtilbudet langs egne veier. Det er som regel offentlige aktører som eier veier med kollektivtilbud, dvs. at både stat, fylke, kommune kan ha ansvar. Ved knutepunkt i byer og tettsted kan tiltaket være del av byutvikling og det vil ofte være flere interessenter. Knutepunkt kan også ligge i kryss mellom flere veiere. I slike tilfeller er det ofte aktuelt med spleiselag, innen både planlegging, gjennomføring og drift. I tillegg har kommuner alltid et ansvar for å legge til rette for å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for egne innbyggere.

Velfungerende knutepunkt ivaretar de reisende og ansattes behov, med sanitærfunksjoner, og et effektivt og trafikksikkert bytte mellom transportmidler. Smidige byttepunkt mellom det lokale og regionale kollektivtilbudet gir muligheter for sammenhengende og sømløse reiser, og det blir enkelt å orientere seg.

Knutepunkt, byttepunkt og holdeplasser har ulik standard avhengig av kundegrunnlag og behov. Alle skal være best mulig universelt utformet og dekke reisendes behov for parkering og korte stopp for passasjerer, sykkel og bil. Det er viktig å ha gode og trygge sykkelparkeringer og gangadkomst.



Foto: Freddy S. Fagerheim

Oppstilling og snuplasser for kollektivkjøretøy er viktig. Skolebussen må ha mulighet til å snu trygt og trafikksikkert. Kjøretøyene må ha en god oppstillingsplass for natten. En slik parkering må ikke nødvendigvis ligge i sentrum eller på kollektivknutepunktet.

6. Kostnadseffektive løsninger

Å utnytte ressursene på en smartere måte er viktig for å nå effektiv og bærekraftige løsninger. Fremtidsrettede og innovative anskaffelser og utvikling og oppfølging av anskaffelser og nye kontraktsformer er eksempler på dette.

Eksempelvis står mye av kjøretøyparken stille i perioden 9-14 og etter 16, mens det meste av kjøretøy er i drift i perioden 7-9 og 14-16. Dette gir lite hensiktsmessig utnyttelse av ressursene, og dessuten ugunstig arbeidstid for sjåførene. Dersom man kan få avtaler med transportører som utnytter kapasiteten på hele kjøretøyparken hele dagen, ikke bare i rushtid på morgen og ettermiddag, kan man utløse en effektiviseringsgevinst.

En annen måte å spare både penger og miljø kan være å se på muligheten for at faste bussruter med lave passasjertall blir gjort om til Flexiruter, der ruta kun kjøres dersom det faktisk kommer bestillinger. Det sparer drivstoff og utgifter. Løsningen er kostbar dersom det kun blir én passasjer som kjører hele ruta som fast, men det vil normalt være mer lønnsomt og miljøvennlig enn busser som kjører tomme.



Foto: Per Stian Johansen

Deler av en strekning kan også vurderes omgjort til bestillingsrute med drosje for holdeplasser med få avstigninger. Passasjerer vil da fortsatt ha mulighet til å reise denne strekningen, men må bytte til drosje på nærmeste knutepunkt. Dette er bra både for økonomien, for miljøet og gir en bedre utnyttelse av kjøretøyparken, samtidig som det gir mer arbeid til drosjene utenom rushtiden. Dette har blant annet blitt testet i korrespondanse med Haukeliekspressen på Seljord med gode resultat.

VERKTØYKASSE

- Bedre utnyttelse av innleid kjøretøy gjennom hele dagen
- Bedre utnyttelse av egne kjøretøy, eksempelvis minibusser på videregående skoler
- Erstatte eksisterende ruter med Flexiruter der det lønner seg
- Sette av ressurser til utvikling, oppfølging og evaluering av bærekraftige og fleksible anskaffelse og kontrakter.
- Imøtekomme spleiselag og tilskudd til satsningsområdene innenfor fylkeskommunale rammer
- Tilpasse kjøretøy og ruter til antall bestilte billetter (fleksible bestillingsruter)
- Utvikle og/eller tilpasse bookingløsning for bildelingstjeneste

Spleiselag

I enkelte kommuner har man gått sammen med fylket om å spleise på kollektivtilbud. Dette er gjerne kollektivtilbud beregnet på ungdom som skal til aktiviteter på tidspunkt hvor det ellers ikke går faste bussruter. Dette er for eksempel gjort i Bamble kommune til og fra hjemstedet og en ungdomsklubb. Billettkostnaden tilsvarer en vanlig bussbillett, med en fordelingsnøkkel på kostnader mellom kommune og fylkeskommune. Lignende spleiselag kan etableres for eldre som skal på faste aktiviteter.

Andre former for spleiselag kan være at kommuner kan bestille tjenester via fylkeskommunens transportkontrakter. I slike tilfeller sender fylkeskommunen refusjonskrav på kostnad per km uten påslag. Tilbudet inngår da i felles ruteinformasjon med billettkjøp.

Bedre utnyttelse av egne kjøretøy

Fylkeskommunens videregående skoler eier til sammen cirka 40 minibusser. Disse disponeres av skolene, og er ikke en del av øvrig mobilitetstilbud i kommunene. Flere av minibussene har svært kort årlig kjørelengde. Bedre utnyttelse av denne kjøretøyparken kan for eksempel være å benytte dem til skoleskyss før og etter skolestart og til bestillingstransport.

Fylkeskommunen har i tillegg mer enn 50 administrative personbiler som er ledig på kveld og i helger. For både minibusser og personbiler kan det vurderes om en kan få til et samarbeid med frivillige sjåfører som for eksempel godgjøres med statens satser.

Noen kommuner utenfor Vestfold og Telemark har etablert utlånsordninger og bildelingstjenester av tjenestebiler utenom arbeidstid. Dette kan også være et alternativ for fylkeskommunen og kommuner i Vestfold og Telemark.

Administrative, økonomiske, forsikringsmessige og praktiske konsekvenser må utredes nærmere før man eventuelt kan starte piloter.

7. Samhandling og kunnskap om kollektivtransport

Som vist i tabell 1 er ansvaret for kollektivtrafikk fordelt på mange aktører. For å beholde og helst øke antall passasjerer betyr det at flere enn fylkeskommunen må bidra for å gjøre tilbudet attraktivt og effektivt, som vist i verktøyboksen.

Reisestrømmer følger i stor grad skolens start- og sluttider, arbeidstider, aktivitetstilbud og målpunkt for handel og ulike tjenester, som kollektivtilbudet må tilpasse seg etter. God dialog og samordning med både offentlige, private og frivillige er derfor viktig for at innbyggerne kan utnytte det eksisterende kollektivtilbudet på best mulig måte, til flest mulig reiser. Samarbeidstemaer kan spenne fra skoledrift og arealutvikling, men det er også viktig å gi informasjon om tilbudet og se på mulighet for tilpasninger og mulige spleiselag (se innsatsområde 6).

Ved lengre reiser eller bytte mellom transportmidler kreves samordning med f.eks. togtilbudet for korrespondanser, billett kjøp og god informasjon på tvers av operatører, såkalt sømløse reiser. Samarbeid om gode bytte- og knutepunkt for smidige overganger er viktig del av dette, der det både er lett å parkere bil/ sykkel og mulighet for taxi eller annen mobilitet for å komme helt fram.

VERKTØYKASSE

- Legge til rette for og bidra til dialog, kunnskapsheving og samhandling mellom relevante aktører, både offentlige og private.
- Tilrettelegge for samordning av transporttilbud, billettløsninger, markedsføring, indikatorer for måloppnåelse mm.
- Drifte regionalt nettverk for kompetanseutvikling og samhandling. Delta i internasjonale, nasjonale og andre faglige nettverk
- Samarbeid med private/frivillige innenfor fylkeskommunale rammer og/eller spleiselag. Se mer om spleiselag under innsatsområde 6
- Teste ut pilotarbeid og nye kombinasjonsløsninger, f.eks. varelevering med kollektiv, helsetransport og private tilbud, og lære av andres forsøk og erfaringer
- Støtte opp om lokalt engasjement og sikre medvirkning av berørte grupper og aktører
- Se på samarbeidmuligheter for nasjonal ordning for bestillingstransport og helsetransport, offentlig-offentlig-samarbeid
- Synliggjøre muligheten for grønne reiser for deltidsbeboere/hyttefolk og turister gjennom media og andre kanaler
- Samarbeid med private aktører for sammenhengende reisekjeder, se også [Regional strategi for reiseliv og opplevelser 2022-2030](#)

Mulighet for å åpne og samordne offentlig betalt pasienttransport med øvrig kollektivtilbud, er et kjent eksempel på tiltak med potensiale for å øke mobiltieten for innbyggere i spredtbygde strøk.

Samhandling med reiseliv

Gjennom samarbeid og i spleiselag kan fylkeskommunen også bidra til bedre rammer for et grønnere reiseliv, som er stadig mer etterspurt, både av reisende og næringen selv. Samarbeid med fylkeskommunen, kommuner og reiselivsaktører ligger særlig godt til rette der mange skal reise i samme retning samtidig, etter relativt faste mønster.

I første omgang er det viktig å sørge for god informasjon om det eksisterende tilbudet ved populære reisemål. Her kan reiselivet bidra til å spre informasjon om ruter og holdeplasser, og evt. annet mobilitetstilbud. Eventuelt kan det forsøkes nye mer tilpassede tilbud, gjennom spleiselag og felles markedsføring og informasjon av dette. Eksempler på samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og ulike andre reiselivsaktører er blant annet ekstrabuss til festivaler, tilbudet mellom kanalbåtene på Telemarkskanalen og «Buss til bush» som legger til rette for å reise til blåmerka stier med kollektivtransport.



Foto: Bjørn Harry Schönhaug

Private aktører kan eventuelt stå for et tilbud som utfyller øvrig kollektivtilbud, slik som «first and last mile», som er reisen fra nærmeste knutepunkt eller holdeplass og helt frem til reisemålet. Digitale plattformer for bestilling kan bidra til å dekke slike reiser som er mer spredt i tid og rom. I slike digitale

løsninger kan også mulighet for transport av sykkel og/eller kajakk fremgå. Slike tilbud krever samarbeid der finansiering, billettpriser og kostnader utredes og fordeles. Kunnskapsgrunnet sier noe utdypende om dette.

8. Tekniske løsninger og digital infrastruktur

God bruk av teknologi kan gi oss nye alternativer for mobilitet og et mer kostnadseffektivt og fremtidsrettet transportsystem enn i dag. Det offentlige kollektivsystemet vil fortsette å være en viktig rygggrad for transporten i fremtiden, og teknologien kan brukes til å gjøre den mer fleksibel og tilgjengelig for flere. Teknologi vil kunne gi et bedre mobilitetstilbud, trolig også i områder med lavt passasjergrunnlag. Utviklingen åpner for nye muligheter for kjøretøy, bestilling og samordning, for eksempel gjennom delingsteknologi. Det vil også kunne gi betydelige gevinster innen trafiksikkerhet og nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene.

En vesentlig del av utviklingen av nye løsninger skjer i privat regi. Det er derfor viktig for transportsektoren fremover å ha et godt samarbeid mellom offentlig og privat sektor, og at det offentlige gjennom fornuftig regulering legger til rette for innovasjon i privat sektor. I noen sammenhenger kan det være riktig at det offentlige inntar en pådriverrolle for utvikling og bruk av nye løsninger. Et eksempel på regulering av ny teknologi er mikromobilitet, blant annet elsparkesykler.



Foto: Per Stian Johansen

VERKTØYKASSE

- Utvikle felles tekniske løsninger for delingsmobilitet
- Samarbeide med relevante aktører om datautveksling
- Bedre utnyttelsen av tilgjengelige data
- Optimalisere sanntidsinformasjon til reisende
- Opprettholde og utvikle kompetanse om nye og eksisterende muligheter
- Ivareta universell utforming i tekniske løsninger (lovpålagt)
- Gjennomføre jevnlig opplæringstiltak og informasjonskampanjer spesielt rettet mot målgrupper
- Sette krav til lademuligheter på regionbusser og utvalgte holdeplasser

I rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* fra ekspertgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet i 2019, for å utrede implikasjoner av den raske teknologiske utviklingen for planlegging av fremtidens transportinfrastruktur sies følgende:

Transportsektoren står fremfor teknologiske endringer som har potensial til å endre transport av personer og gods på en grunnleggende måte. Teknologitvillingen er både en fundamental trend i seg selv og en driver for andre trender. Det er utvalgets vurdering at følgende fire teknologidrevne hovedtrender i særlig grad vil prege transportsektoren fremover:

Elektrifisering:

Vi ser en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi i alle transportsektorens fremkomstmidler. Mest dominerende er overgangen fra fossilt drivstoff til elektrisitet. Utvalget ser dette som de første skrittene mot en entydig utvikling i retning av en fremtid med utslippsfrie fremkomstmidler i alle transportformer.

Selvkjørende transport - automatisering/autonomi:

Vi ser en utvikling mot stadig økende automatisering av transportmidlene. Dette er en trend med flere utviklingsnivåer, fra enkle automatiseringer, til autonome, førerløse



ELEKTRIFISERING

AUTOMATISERING/
AUTONOMISAMHANDLENDE
INTELLIGENTE
TRANSPORTSYSTEMER

DELINGSMOBILITET

fremkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørselen, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnadene i sektoren.

Samhandlende intelligente transportsystemer:

Vi ser en utvikling innen intelligent samhandling, der transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem. Utviklingen åpner helt nye muligheter for treffsikker regulering, betydelige gevinster innen trafiksikkerhet og nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene.

Nye forretningsmodeller – delingsmobilitet:

Det er et voksende mangfold av individorienterte forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjenester. Digitale løsninger har gitt startskudd til utviklingen av en rekke nyskapende tjenester som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i sitt eget fremkomstmiddel.

I kunnskapsgrunnlaget omtales flere ulike teknologiske muligheter, blant annet Nasjonalt digitalt system for bestillingstransport, offentlig – offentlig teknologisk samarbeid, felles plattform for mobilitet (MAAS), samarbeid om data, sensorer med flere.

Utfordringer

Menneskelige utfordringer

Utfordringer i tilknytning til teknisk utvikling er todelt. Digitalt utenforskap, omtalt i kapittel 1 er en av disse. For å unngå at noen faller utenfor må brukervennlighet og universell utforming ligge til grunn for utviklingen. Også de som ikke har digitale kunnskaper skal kunne benytte kollektivtrafikken. Opplæring og informasjonsarbeid er viktige tiltak i denne sammenhengen. Mulighet for kjøp av billett med bankkort og kontanter, enkel ruteopplysning og tilgjengelig kundesenter/salgskontor er andre virkemidler som kan bidra til at færre faller utenfor. Samtidig krever det store ressurser å følge opp parallelle systemer, både administrativt og økonomisk.

Ungdom har også pekt på utfordringer i tilknytning til tomt batteri på mobilen. Hvis mer blir heldigitalt, vil man være avhengig av lademuligheter og tilgang på data for kjøp og kontroll av billetter.



Foto: Per Stian Johansen

Digitale utfordringer

Moderne transportsystemer er avhengig av at IKT-systemene til enhver tid er sikre og velfungerende. Den teknologiske utviklingen påvirker samfunnets sårbarhet og sikkerhet. Risikovurderinger av uheldige konsekvenser kan kartlegge hvordan disse kan motvirkes og bør håndteres.

I et teknologisk skifte kan det også være betydelige utfordringer knyttet til overgangen mellom

ulike løsninger. Autonome transportmidler stiller andre krav til infrastrukturen enn manuelt opererte transportmidler, og disse skal eksistere side om side. Løsningene i transportinfrastrukturbygging må derfor både kunne håndtere en (potensielt lang) overgangsperiode.

9. Markedsføring og holdningsskapende arbeid

Innbyggere og tilreisende må få god og relevant informasjon om hvilke mobilitetstilbud som finnes og fordelene ved disse. Lett tilgjengelige informasjonskanaler, samt kommunikasjon og markedsføring tilpasset målgruppene er viktige virkemidler for å få folk til å endre og beholde gode vaner. Langsiktighet, med gjentakelser år etter år, øker sjansene for suksess. Erfaring har imidlertid vist at antallet passasjerer synker når markedsføringen avtar. For å beholde passasjerene er det derfor viktig å opprettholde og videreutvikle arbeidet.

Markedsføring og holdningsskapende arbeid er ressurskrevende, særlig i distriktene. Dette skyldes blant annet at kollektivtilbudet er lavere enn i byene. I både Vestfold og Telemark er det vesentlig mer midler til markedsføring av kollektivtilbudet i byene enn i områder med lavt passasjergrunnlag. Samarbeid med lokale krefter kan bidra til måloppnåelse. Eksempelvis kan arbeidsplasser bidra inn i holdningskampanjer for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Lokal og regional media kan også bidra, gjennom for eksempel informasjon om både nye og eksisterende muligheter.



Foto: Freddy S. Fagerheim

VERKTØYKASSE

- Videreutvikle markedsføringskanaler, herunder også nettportaler og bestillingsverktøy
- Markedsføre muligheter for kollektive reisevaner for alle
- Gjennomføre langsiktige holdningskampanjer som gjentas jevnlig, f.eks. årlig
- Inkludere distriktene i større grad i markedsplan og aktivitetsplan for kollektivtransporten
- Støtte opp om informasjonskampanjer og holdningsskapende arbeid i regi av andre aktører, se også innsatsområde 7

Interaktiv PDF med bokmerker og hyperlenker

For PC eller Mac

Dokumentet er designet for Adobe Acrobat Reader. Uavhengig av plattform, er Adobe Acrobat Reader den anerkjente standarden for pålitelig visning av PDF. Programmet er gratis.

Skal du finne noe raskt?

Søkefunksjon i PDF-leseren aktiviseres ved å taste Ctrl+F på PC, eller Cmd+F på Mac. Skriv inn ønsket ord i søkefeltet som dukker opp.

Alle kapitler er bokmerket og snarveier til disse finnes i PDF-leserens meny.

Utskriftsvennlig

Dokumentet er designet for liggende A4-utskrift. Skriv ut dokumentet i 100 prosent størrelse (ikke tilpasset størrelse) for best resultat.

Lese PDF-dokumentet på iPad?

Når du mottar dokumentet på e-post bør du ikke lese den direkte via e-post-viseren. For best mulig visning anbefaler vi at du laster ned dokumentet og åpner det i iBooks (hvis du ikke har Adobe Acrobat Reader).

Dokumentet fungerer godt i iBooks, med god søkefunksjon og tydelige bokmerker. Naviger ved å bla gjennom dokumentet, eller gå direkte ved å trykke på hyperlenker i innholdsfortegnelsen. Hyperlenker vises som understreket tekst.

Leser du dokumentet på en svært liten skjerm, anbefaler vi å dobbelttrykke på ønsket tekstspalte. iBooks vil zoome inn til lesevennlig størrelse. Dobbelttrykk igjen for å se hele layouten.

På Androide enheter anbefaler vi Adobe Acrobat Reader dersom den innebygde leseren ikke fungerer godt.



Dokument mottas på e-post

- Hold fingeren på ikonet til meny dukker opp



Importer med iBooks

- Klikk på ikonet
- Dokumentet legges i biblioteket

iBooks gir optimal lesemodus på iPad

- Naviger med knappene
- Klikk på hyperlenker i innholdsfortegnelse
- Vis alle sider som miniatyrer
- Bruk bokmerker
- Dobbeltklikk på kolonner for å zoome inn
- Søk i fritekst
- Still lys og kontrast
- Bla fram og tilbake



Vestfold og Telemark fylkeskommune
vtfk.no

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresser:
Fylkesbakken 6, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Kontakt:
35 91 70 00
post@vtfk.no