

STRATEGIPLAN 2017–2030



INNHOLD

FORORD	3
SAMMENDRAG	4
1 GRUNNLAGET FOR STRATEGIPLANEN	6
1.1 FORMÅL, VISJON, MÅL.....	6
1.2 KOLLEKTIVTRAFIKKENS MARKED	8
1.3 FORVENTNINGER TIL AKT	10
1.4 HVA INNEBÆRER NULLVEKST I BILTRAFIKKEN?	12
2 RAMMEBETINGELSER FOR Å LYKKES	14
2.1 SAMLET VIRKEMIDDELBRUK	14
2.2 KOLLEKTIVTRAFIKKVENNLIIG AREALPLANLEGGING.....	16
2.3 FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN	18
2.4 HVA LEGGER KUNDENE VEKT PÅ?	20
3. STRATEGIER	22
3.1 MARKEDSRETTET TRAFIKKTILBUD	22
3.2 KUNDESTRATEGI.....	26
3.3 FORENKLET PRIS- OG SONESYSTEM.....	28
3.4 STRATEGI FOR SKOLESKYSS	30
3.5 KONTRAKTSTRATEGI	32
3.6 MILJØ- OG DRIVSTOFFSTRATEGI	34
3.7 TEKNOLOGI.....	36
3.8 INFRASTRUKTUR	38
PLANER FOR TILBUDET I KRISTIANSAND	40
PLANER FOR TILBUDET I ARENDAL	42



FORORD

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) er administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Agder. AKT planlegger, markedsfører og anskaffer kollektivtransporttjenester på vegne av eierne, Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner og Kristiansand kommune.

AKTs marked varierer fra områder med tett befolkning, hvor kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å ta markedsandeler, til områder med lav befolkningstetthet hvor markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk er svakere. Befolkningen er i stor grad konsentrert langs kysten. Rundt halvparten av Agderfylkenes innbyggere er bosatt i Kristiansandsregionen og rundt en fjerdedel i Arendalsregionen. Dette peker på behovet for prioritering av ressursbruken, og tilpasning av rutetilbudet ut fra lokale forhold.

Målene til AKT er å tilby innbyggerne i Agder et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, utføre lovpålagt skoleskys på en formålstjenlig måte, og bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling. Dette er tre delvis motstridende mål, som forsøkes balansert i dette strategidokumentet.

Kundene ønsker rask reisetid og høy frekvens. Et virkemiddel for å tilby høy frekvens, er å foreta en forsiktig omfordeling av ressursbruken til å kjøre oftere i tett befolkede områder. Slike tiltak viser generelt gode resultater målt i antall nye kunder. Prioriteringer av ressursene må vurderes i forhold til AKTs samfunnsoppdrag om å gi mobilitet til befolkningen.

Strategiplanen er AKTs viktigste styringsdokument for utviklingen av kollektivtilbudet i Agder. Strategien er utviklet gjennom en prosess hvor de ansatte i AKT har deltatt. Strategiplanens interne hensikt er å sikre økt strategisk fokus i beslutningene og sørge for at det jobbes mot felles mål.

For å lykkes med sitt oppdrag er AKT avhengig av et fortsatt godt samarbeid med andre aktører og beslutningstakere innenfor samordnet areal- og transportplanlegging. AKT opplever at mange gode prosesser er i gang. Samtidig er det behov for mer omfattende tiltak for å sikre kollektivtrafikken varige konkurransefortrinn. Rask gjennomføring vil gi økt kundenytte. Vi håper at strategiplanen vil være et viktig grunnlag for utvikling av kollektivtrafikkens rammebetingelser, arealbruk og samferdsel generelt.

Det legges opp til at strategiplanen rulleres neste gang i 2018-19 for å utgjøre en del av grunnlaget for kommende nasjonale og regionale transportplaner. Deretter rulleres planen hvert 4. år i tråd med syklusen for de nevnte planer. AKT utarbeider en tiltaksplan med utgangspunkt i strategiplanen.

September 2016

SAMMENDRAG

AKTs visjon er at **Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt**

AKT presenterer åtte delstrategier for å realisere denne visjonen:

1

Flere kunder gjennom et mer markedsrettet trafikktilbud. Tilbudet skal forsterkes der kollektivtrafikken har best potensial for å ta markedsandeler.

2

Kundestrategi som bygger på at ulike kundegrupper har ulikt informasjonsbehov. Kundene skal møte et kollektivtilbud som er lett å bruke og som holder høy kvalitet.

3

Et forenklet pris- og sonesystem som er felles for Agder, gjør det langt enklere å betale for reisen, det sikrer finansieringen av kollektivtrafikken og stimulerer til økt trafikk.

4

Skoleskyssen er trygg, enkel og forutsigbar. Transporten skal samtidig organiseres rasjonelt og effektivt slik at den ikke begrenser AKTs handlingsrom og mulighetene for å nå andre mål.

5

Gjennomføre en kontraktstrategi som gjør AKT til en attraktiv oppdragsgiver for transportørene, og som bidrar til gode innkjøp.

6

En miljøstrategi som balanserer et mål om å ta trafikkveksten med krav om lave utslipp. El-busser innføres i byene der det ligger til rette for det, straks teknologien er kommersielt tilgjengelig.

7

Implementere ny teknologi som bidrar til å gjøre reisemulighetene tilgjengelige, og transportsystemet mer fleksibelt og kostnadseffektivt.

8

Raskere tempo i gjennomføringen av lønnsomme infrastrukturtiltak som kan redusere reisetiden med buss, og gi kollektivtrafikken varige konkurransefordeler mot bil.



1. GRUNNLAGET FOR STRATEGIPLANEN

1.1 FORMÅL, VISJON, MÅL

Formål. AKT skal tilby kollektiv persontransport, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet står fritt til å organisere deler av sin virksomhet i egne resultatenheter/selskaper. Målsettingen for AKT er å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagte skoleskyssoppgaver på en formålstjenlig måte. Selskapet skal bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling.

Når AKT inngår nye kontrakter om levering av kollektivtransporttjenester eller eksisterende kontrakter skal fornyes, skal dette som hovedregel skje gjennom konkurranseutsetting. Selskapet har ikke erverv som formål og er opprettet med sikte på effektivisering og samordning av kollektivtilbudet i Agderfylkene. Selskapet er ikke opprettet med sikte på å gi økonomisk overskudd til eierne og det skal ikke utbetales utbytte. Størst mulig andel av selskapets inntekter skal brukes til kollektivtransport. Ved eventuelt opphør av AKT skal eventuelle midler tilfalle kollektivtrafikken i Aust-Agder og Vest-Agder fylker.

Visjon for AKT. Det er stadig for mange som vurderer kollektivtrafikk som en sekundær løsning. AKTs ambisjon er å snu disse holdningene, og tilrettelegge for at kollektivtrafikken kan framstå som et relevant alternativ i stadig flere reise-sammenhenger. Visjonen er formulert slik:

«Det skal være **enkelt og attraktivt** å reise **kollektivt**.»

Fire målområder er utviklet innenfor visjonen:

- Kunder og marked
- Produkter og tjenester
- Organisasjon og kompetanse
- Eksterne samarbeidspartnere

Handlingsregler for egne ansatte. AKT har igangsatt et arbeid med å utforme handlingsregler for de ansatte, herunder skriftlige varslingsrutiner. Formålet med varslingsordningen er å øke tilliten til AKT, forhindre uønskede forhold og videreutvikle verdier og holdninger blant AKTs ansatte.

Handlingsreglene består av:

- *Etiske retningslinjer* som skal sikre en god etisk praksis og definere felles standarder for ansatte og styret i AKT.
- *Interne samspillsregler* som skal prege organisasjonens samhandling.
- *Varslingsplakaten* med informasjon om hvordan varslingsordningen skal håndteres.
- *Retningslinjer for AKT-ansattes kontakt med leverandører*, som klargjør rammene for slik kontakt.



MÅLOMRÅDER

Kunder og marked	Produkter og tjenester	Organisasjon og kompetanse	Eksterne samarbeidspartnere
Vi skal ha kundevekst og fornøye kunder. AKT skal fremstå som fremtidsrettet og ha høy standard på vår kontakt med passasjerene.	AKT skal ha høy kompetanse på drift og utvikling av kontrakter. Vi skal ha klare retningslinjer for ruteprioriteringer.	AKT skal være en attraktiv arbeidsgiver med høy kompetanse og kundeorienterte ansatte.	AKT skal være attraktiv oppdragsgiver for operatørene og være en pådriver for utvikling og tilpasning av infrastruktur.

STRATEGIER

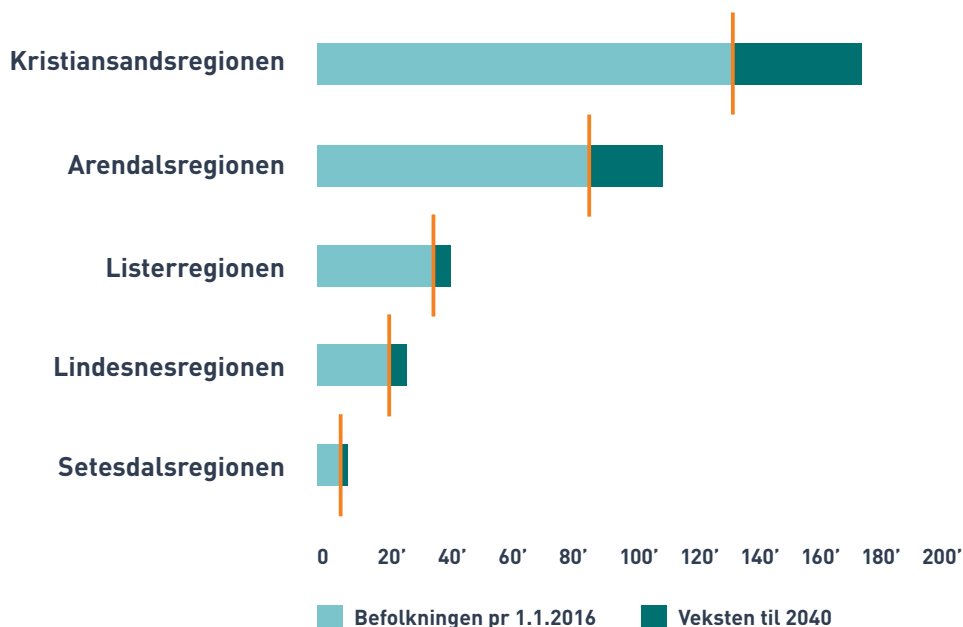
Markedsrettet trafikktilbud	Kundestrategi	Priser og soner	Skoleskyss	Kontrakter	Miljø og drivstoff	Teknologi	Infrastruktur
s. 22	s. 26	s. 28	s. 30	s. 32	s. 34	s. 36	s. 38

TILTAK

4-årig tiltaksplan og økonomiplan

Sammenhengen mellom visjon, målområder, strategi og handlingsplan i AKT.

ANTALL INNBYGGERE 2015 OG FORVENTET VEKST MOT 2040 ⁴



1.2 KOLLEKTIVTRAFIKKENS MARKED

Agderfylkene har varierende befolkningsgrunnlag.

Geografiske avstander utgjør både en utfordring og mulighet for kollektivtrafikken. Utfordringen er knyttet til at det ikke er økonomisk forsvarlig å gi et konkurransedyktig kollektivtrafikktilbud i alle deler av fylkene. Mulighetene ligger i at en stor og økende del av befolkningen bor i tettbygde strøk, hvor kollektivtrafikken har best forutsetninger for å øke sin markedsandel.

Bilen står sterkt i Agder, spesielt i distriktene. Dette skyldes både befolkningsstruktur, lange avstander og manglende alternativer. Men også i byene, der alternativene er flere, er bilens andel betydelig. Det foretas jevnlig undersøkelser av befolkningens reisevaner. På landsbasis viser resultatene at 55 % kjører bil, 21 % går, 4 % sykler mens 9 % reiser kollektivt¹. I Kristiansandsregionen er sykkelandelen høyest i landet, 8 %, og i Arendalsregionen 4 %. Kollektivtrafikken har for tiden en markedsandel på 6 % i Kristiansandsregionen og 4 % i Arendalsregionen. Til tross for at kollektivtrafikken lokalt har rapportert en liten passasjervekst de siste årene, er markedsandelene stabile over tid, som peker på at det trengs betydelig innsats for å utløse et trendskifte.

Befolkningsveksten er ujevnt fordelt. Størstedelen av veksten forventes å skje i byer og tettsteder. Sentraliseringen fortsetter både i de små, spredt befolkede kommunene og i byområdene. Styrkt og sentral befolkningsvekst utgjør en stor mulighet for kollektivtrafikken, mens unødig byspredning er en særlig utfordring. Befolkningen i Agder forventes å passere 375.000 innbyggere i år 2040 (mot 295.000 i dag). Hele 83 % av veksten kan forventes å skje i Kristiansandsregionen og Arendalsregionen². 40 % av veksten forventes å skje i aldersgruppen 67+. I alt 20 % av befolkningen vil tilhøre gruppen 67+ i 2040, mot 14 % i dag³.

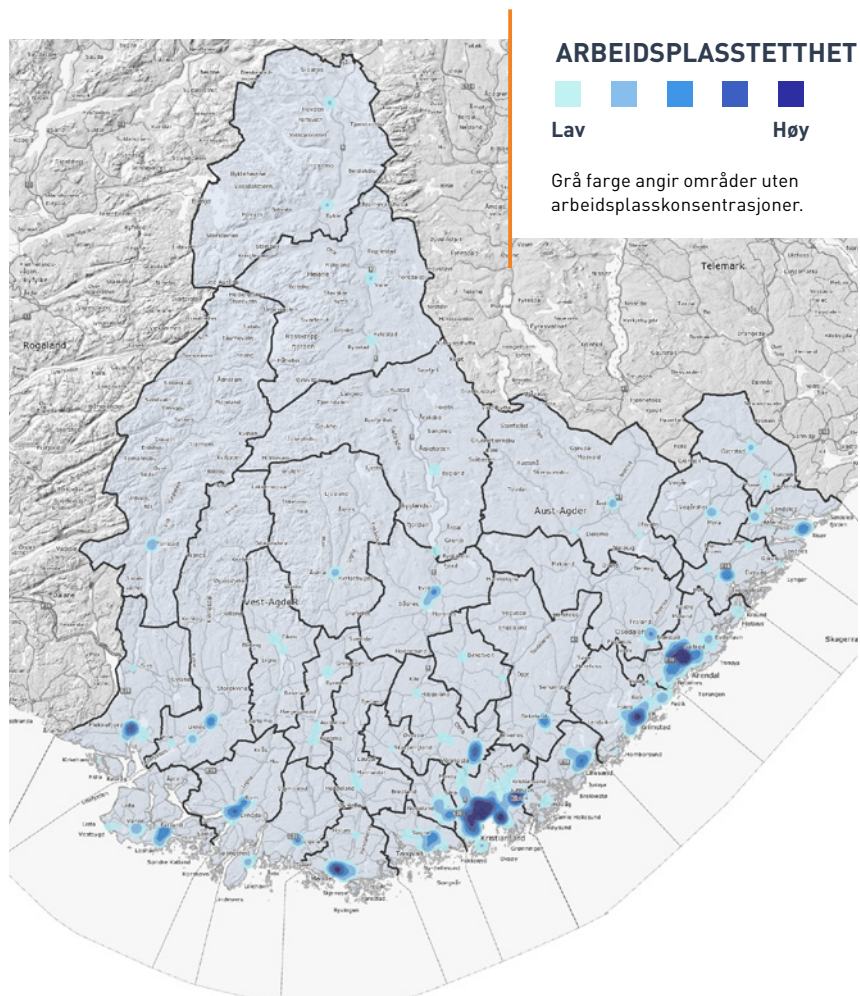
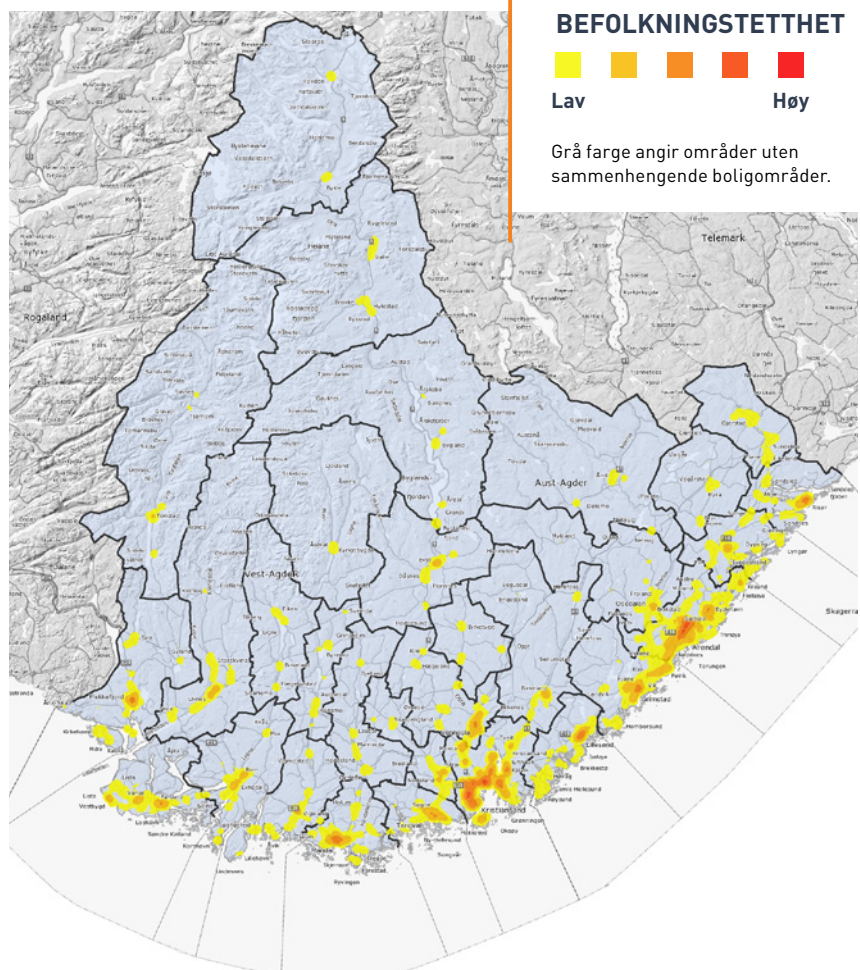
Agders største arbeidsplassbygdepunkt er Kristiansand, der Kristiansandsregionen utgjør et felles bo- og arbeidsmarked. Kristiansand er senterkommune for mange av kommunene i Agder. Nest største arbeidsplassbygdepunkt er Arendal-Grimstad hvor kommunene i Østre Agder danner et bo- og arbeidsmarked. Nye motorveier (E18/E39) vil redusere reisetidene og kan forventes å bidra til en utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsområdene. Normalt avtar omfanget av pendling ved reisetider over 45 minutter.

¹ Markedsandeler fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 med lokale tilleggssutvalg, Statens vegvesen.

² Befolkningsprognose pr juni 2016 fra Statistisk sentralbyrå, hovedalternativet MMM som uttrykker middels anslag for indikatorene fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring.

³ Regionale utviklingstrekk for Agder, kunnskapsgrunnlag for Regional planstrategi for Agder 2016-2020.

⁴ Kristiansandsregionen består av Birkenes, Iveland, Kristiansand, Lillesand, Songdalen, Søgne og Vennesla kommuner. Arendalsregionen består av Arendal, Froland, Gjerstad, Grimstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli kommuner. Listerregionen består av Farsund, Flekkefjord, Hægebostad, Kvinesdal, Lyngdal og Sirdal kommuner. Lindesnesregionen består av Audnedal, Lindesnes, Mandal, Marnardal og Åseral kommuner. Setesdalsregionen består av Bygland, Bykle, Evje og Hornnes og Valle kommuner.



1.3 FORVENTNINGER TIL AKT

En rekke strategier, planer og vedtak har betydning for AKTs aktivitet og legger føringer for strategien. Et utvalg av disse presenteres nedenfor.

Nasjonal transportplan (NTP) fastsetter det overordnede målet for transportpolitikken. Ved **Klimaforliket** har Stortinget vedtatt et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Stortingsvedtak fra mars 2015 har mål om å redusere utslippene med 40 % målt mot 1990-nivå. **Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtransport** operasjonaliserer målene og peker på tiltak som staten skal iverksette.

Regionplan Agder 2020, har samferdsel som et av fem satsingsområder. Med denne som utgangspunkt, er det utarbeidet en **Regional transportplan for Agder**, etter modell fra NTP.

Regional plan for samferdsel i Vest-Agder 2015–2020 ble vedtatt juni 2016 og etablerer en strategisk overbygning for å samordne fylkeskommunens ansvarsområder i en felles plan og se virkemidlene i sammenheng. Som del av planen er det utarbeidet og vedtatt en temaplan for kollektivtransporten, **Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015–2020**. Denne tjener som fylkeskommunens styringsdokument for utviklingen av kollektivtrafikken.

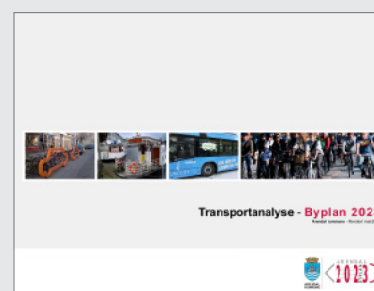
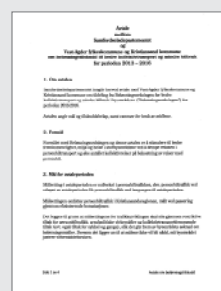
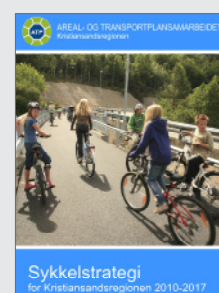
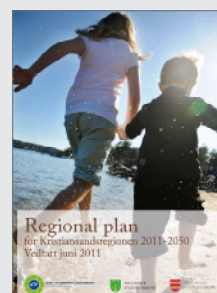
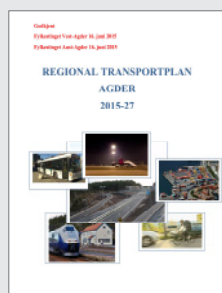
Regional plan for Kristiansandsregionen 2011–2050 («ATP-planen») ble vedtatt juni 2011. Ved en forpliktende arealpolitikk legges det til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Kristiansandsregionen. Planen skal legges til grunn for fylkeskommunenes virksomhet og for kommunal og statlig planlegging. I tillegg foreligger det en **Konseptvalgutredning (KVU) for samferdselspakke for Kristiansandsregionen**, vedtatt av Regjeringen i juli 2012 og tilhørende delrapport **Buss-metrovisjonen blir virkelighet**. Som en oppfølging av ATP-planen, er arbeidet med **Regional plan for kollektivtransporten i Kristiansandsregionen 2017–2030 (2050)** igangsatt.

Av strategier og planer for sykkel nevnes **Regional sykkelstrategi** (Statens vegvesen Region Sør), **Sykelstrategi for Kristiansandsregionen (2010–2017)** og **Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Arendal (2011–2030)**.

Vest-Agder fylkeskommune og kommunene i Kristiansandsregionen har inngått avtale med Samferdselsdepartementet om tilskudd fra **belønningsordningen** for årene 2013–16. Ny søknad om belønningsmidler 2017–20 utformes. Parallelt arbeides det med søknad om **Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen**. I AKTs dokument **Faglig vurdering av kollektivkonsept 2025** utvikles og kvalitetssikres framtidig kollektivkonsept i Kristiansand, som grunnlag for søknad om bymiljøavtale. Prosjektet **Buss i sentrum** ledes av Kristiansand kommune, og skal avklare framtidig trasé i Kvadraturen/sentrum.

Fylkestinget i Aust-Agder vedtok i 2013 **Hovedprinsipper for prioritering av de økonomiske ressursene i kollektivtrafikken** som politisk føring for arbeidet med anbudsutsetting av kollektivtrafikken i fylket. Det slås fast at fylkeskommunes viktigste mål er at flere reiser kollektivt, slik at bilbruken blir redusert. Ved lave passasjertall kan det vurderes om tilbudet skal endres eller avvikles og ressursene flyttes til andre områder der det er et større passasjergrunnlag, likevel innenfor rammen av at innbyggere med kollektivtransport som eneste alternativ gis et tilbud.

Et **ATP-samarbeid** er etablert mellom kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, samt fylkeskommunen. Arbeidet med en **Regional plan for areal og transport** (ATP-plan) er påbegynt, hvor en mulighetsstudie for kollektivtrafikk inngår. **Arendal byplan 2023** definerer at 80 % av boligbyggingen skal skje innenfor definerte sentrumsområder. Gjennomføring avhenger av å ta modige valg i ATP-planen.



Flere strategier mot felles mål. Eksempler på andre viktige strategier for kollektivtrafikken i Agder. God samhandling og koordinering er viktig for å nå målene.

1.4 HVA INNEBÆRER NULLVEKST I BILTRAFIKKEN?

Nasjonal Transportplan slår fast at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Biltrafikken skal ikke øke utover dagens nivå. Dette omtales gjerne som «nullvekstmålet», og er basert på en erkjennelse av at det verken er mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge seg ut av kapasitets- og miljøutfordringene med mer veiutbygging. Målet er satt både av hensyn til klima og miljø, og for å sikre et funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet.

Bymiljøavtaler. NTP prioriterer tiltak for bedre kapasitet og et mer robust veinett i distriktene, mens det i og omkring byområdene er lagt mest vekt på å utvikle et effektivt kollektivtrafikktilbud og økt tilrettelegging for syklist og fotgjenger. Helhetlige bymiljøavtaler skal stimulere til bedre samordning av areal- og transportplanleggingen. Ordningen er foreløpig rettet mot ni byområder, inkludert Kristiansandsregionen, og skal bidra til en samordnet og målrettet virkemiddelbruk.

Nullvekst i biltrafikken, til tross for befolkningsøkning. Prognoser viser at befolkningsveksten fortsetter i årene fremover. Dette fører med seg en betydelig vekst i transportomfanget. Nullvekstmålet innebærer at byene må takle denne veksten uten at antall bilreiser øker.

Dobling av antall kollektivreiser i Kristiansandsregionen i 2030. Hvis passasjerutviklingen fortsetter som nå, vil ikke nullvekstmålet nås. Målsatt trafikkvekst kan ikke realiseres bare ved at dagens kunder reiser enda oftere. Utfordringen

handler i første rekke om at langt flere enn i dag må ta kollektivtrafikken i bruk. I analyse- og utredningsfasen til NTP 2018-2029 har det vært belyst hvordan den forventede transportveksten kan fordeles mellom kollektivtrafikk, sykkel og gange, og hvordan transportmiddelfordelingen vil se ut gitt denne fordelingen⁵. For Kristiansandsregionen forutsetter realisering av nullvekstmålet at det må foretas ca. 17 millioner kollektivreiser i 2030, mot 8,5 millioner reiser i dag, dvs. om lag en dobling. I tillegg forutsettes det at gange og sykkel står for en betydelig del av veksten, hhv. 38 % og 52 % flere reiser enn i dag.

Kollektivtrafikkens potensial. Først på reiser over 2,5 km oppnår kollektivtrafikken en markedsandel av betydning⁶. Dette har strategiske føringer for hvor i byen kollektivtrafikken bør styrkes.

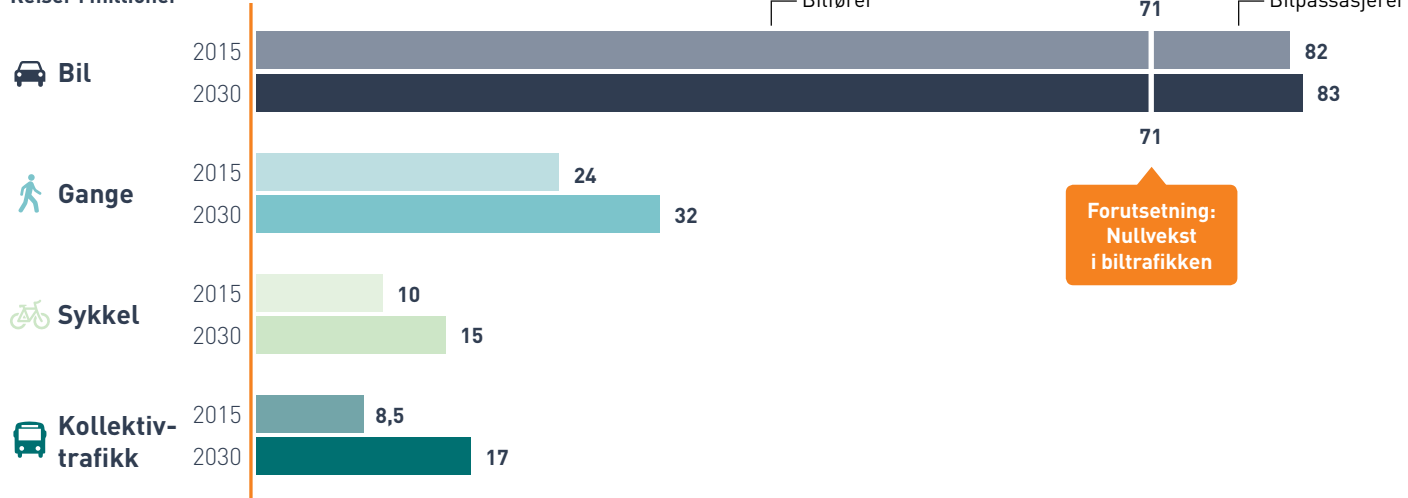
Potensialet for flere gang- og sykkelreiser må tas ut. På korte reiser er det gange og sykkel som konkurrerer best mot bil, ikke kollektivtrafikk. Samtidig er det ikke ønskelig å fylle bussene i bysentrum med «kortreiste» passasjerer, som fortrenger plassen for dem som skal reise langt. Et godt samspill med gange og sykkel er avgjørende for at potensialet for flere grønne reiser tas ut. AKT ønsker bedre tilrettelegging for sykkel på holdeplasser, slik at kollektivtrafikkens dekningsområde utvides. For enhver kollektivreise er dessuten en eller flere gangreiser involvert. Tilrettelegging av gangveier og andre tiltak som reduserer gangtiden til/fra holdeplass gjør kollektivtrafikken relevant for flere.

⁵ Urbanet Analyse, rapport 50/2014.

⁶ Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/14, Statens vegvesen.

PASSASJERVEKST I KRISTIANSANDSREGIONEN

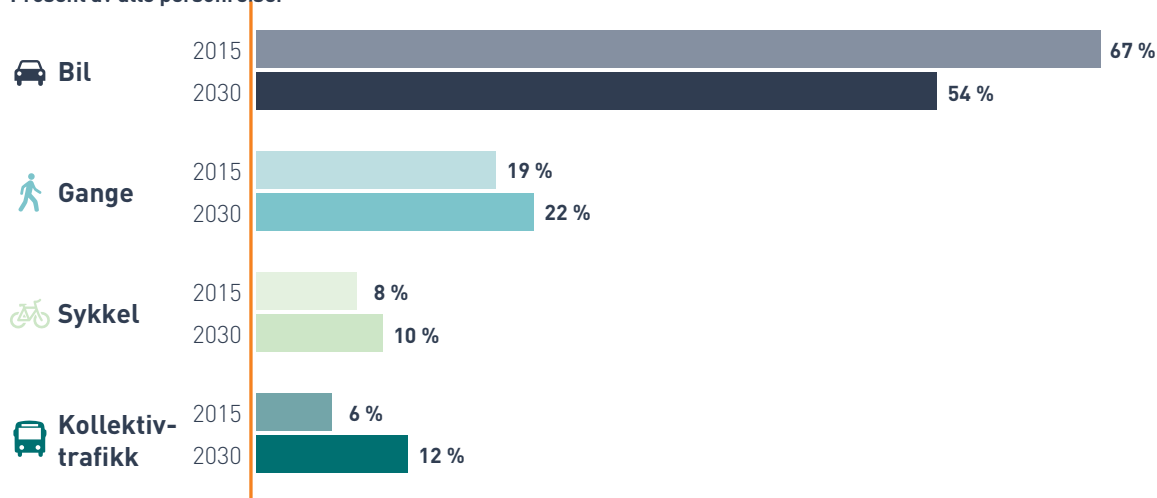
Reiser i millioner



Nullvekstmålet innfris ved 17 millioner kollektivreiser i Kristiansandsregionen i 2030 mot 8,5 millioner passasjerer i dag. Dette tilsvarer om lag en dobling i antall kollektivreiser.

MARKEDSANDELER

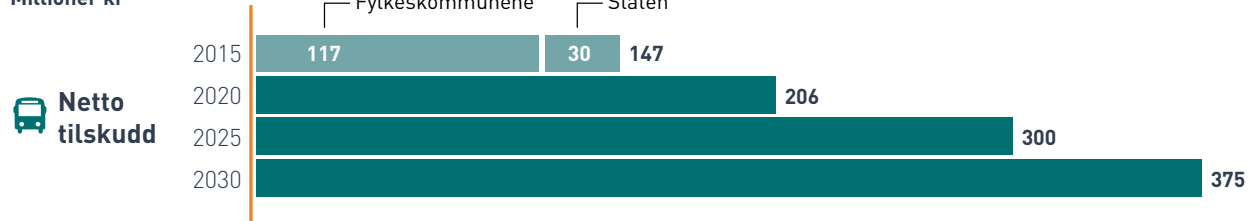
Prosent av alle personreiser



Den målsatte utviklingen gir kollektivtrafikken en andel på 12 % av alle personreiser i Kristiansandsregionen i 2030, mot 6 % i 2015.

TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Millioner kr

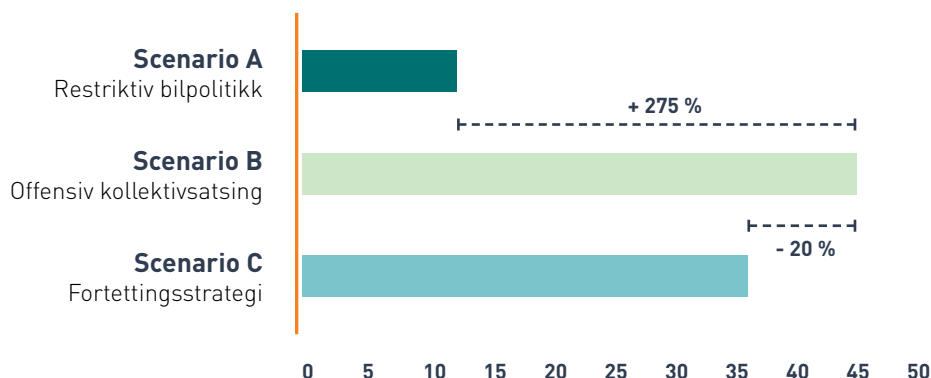


Tilskuddsbehovet for å innfri nullvekstmålet er beregnet til 375 millioner kroner i 2030 (i faste priser, 2015-kroner).

Kilde: Kollektivkonsept 2030 pr. juni 2016, Bymiljøavtale Kristiansandsregionen.

For ytterligere omtale se kap. 2.3 Finansiering av kollektivtrafikken.

TILSKUDDSBEHOV PR NY KOLLEKTIVREISE KRISTIANSAND 2030 (kr)



Tilskuddsbehov pr ny kollektivreise avhenger av samlet virkemiddelbruk. Restriktive tiltak er mer effektivt enn positive kollektivtiltak alene. Det optimale nivået oppnås ved å kombinere ulike virkemidler (kilde: Urbanet Analyse rapport 74/2016).

2. RAMMEBETINGELSER FOR Å LYKKES

2.1 SAMLET VIRKEMIDDELBRUK

Kollektivtrafikkbasert utvikling er billigere for samfunnet.

Målet om at den forventede transportveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange er basert på en erkjennelse av at det verken er mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge seg ut av kapasitets- og miljøutfordringene.

Effekten av kollektivsatsningen blir best når den kombineres med restriktive tiltak for bil.

Selv omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på biltrafikken hvis den ikke kombineres med restriksjoner på bilbruk. Med restriktive tiltak menes tiltak som har til hensikt å begrense biltrafikken. Analyser fra utredningsfasen i NTP viste at et scenario som kombinerer offensiv kollektivsatsing med endret arealstrategi og parkeringsrestriksjoner, krever 22 % lavere investeringer, 35 % lavere driftskostnader og leder til bedre måloppnåelse, enn et scenario som kun er basert på positive virkemidler for kollektivtrafikken⁷.

Vilje til prioritering. Buss som står fast i bilkø er svært dårlig bruk av samfunnets ressurser. En buss kan erstatte 50 biler, og må få prioritet i trafikken deretter. Prioritering av buss forutsetter nedprioritering av bil fordi gategrunnen er begrenset. Dersom nullvekstmålet om mer miljøvennlig transport skal nås, holder det ikke å tilrettelegge for både bil og kollektivtrafikk. Det forutsetter reell prioritering av kollektivtrafikk.

Landets beste parkeringsdekning. I et utvalg norske byer er parkeringsdekningen i sentrum i gjennomsnitt en parkeringsplass pr fjerde arbeidsplass. I Kristiansand sentrum tilbys en parkeringsplass for hver andre arbeidsplass. Parkeringstettheten i Kristiansand er den høyeste blant byene som er undersøkt⁸. Dette er utfordrende for kollektivtrafikken fordi studier viser at tilgangen til parkering ved arbeidsplassen har stor betydning for bilbruk på arbeidsreiser⁹.

⁷ Urbanet Analyse, rapport 50/2014.

⁸ Trafikkundersøkelse og trafikkdata – Kristiansand, Statens vegvesen 2010.

⁹ Transportøkonomisk institutt rapport 1439/2015.

BEGRENSE PARKERINGSTILBUDET

- Bilbruken kan påvirkes ved å begrense antall parkeringsplasser som tilbys, parkeringens varighet og pris, samt styre hvor plassene lokaliseres i forhold til aktuelle reisemål og hvem som kan benytte plassene.
- Tiltaket bidrar til å begrense bilbruken og har effekt både på klima og lokalt miljø. Gratis parkering ved arbeidsplassen trekkes fram som en av de viktigste årsakene til folks transportmiddelvalg.
- Reduksjon av gateparkering er effektivt, fordi det samtidig «åpner» bysentrum for gående og syklende, øker bussens fremkommelighet og kan skje på en måte som ikke svekker sentrumshandelen.

AREAL

- Hvis nullvekstmålet for biltrafikken skal nås, må befolkningen reise sjeldnere, kortere eller velge andre transportmidler enn bil på en større andel av reisene.
- Trafikkreduserende fortetting innebærer at nye aktiviteter lokaliseres innenfor eksisterende byggesone, og slik at man i mindre grad er avhengig av bil for å nå dem.
 - En miljømessig effektiv lokalisering av arbeidsplasser og boliger sikter mot å begrense, og helst redusere, biltrafikk og miljøproblemer knyttet til bytransport, sammenliknet med alternative lokaliseringer.

KAPASITET I VEGNETTET, FÅ BUSSEN FRAM PÅ BEKOSTNING AV BIL

- Attraktivt busstilbud innebærer køfri kjørevei til/fra bysentrum og inn til/ut fra terminaler. Flere norske byer bygger for tiden høystandard bussveier, blant annet med midtstilte kollektivfelter gjennom rundkjøring. «Tenk trikk, kjør buss» er et mantra for slike løsninger.
- Dårlig programmert eller vedlikeholdt signalprioritering, utydelig skilting og veimerking bør det være enkelt å gjøre noe med. Egne kjørefelt eller egne bussveier krever mer, både av planinnsats, politisk prioriteringsevne og investeringsmidler, men kommer ofte ut med høy samfunnsøkonomisk nytte.

BOMPENGER

- Bompenger har både en trafikkregulerende effekt, og bidrar til finansiering av vei- og kollektivtiltak.
- Tidsdifferensierte priser gjør det mest kostbart å kjøre bil i den tidsperioden kollektivtrafikktilbudet er på sitt aller beste. Det er samtidig i rushperioden at kollektivtrafikken er dyrest å produsere.
- Prinsippet om at den som har nytte av veien også bør betale for den, tilsier en vurdering av spesialordninger for el-biler.



2.2 KOLLEKTIVTRAFIKKVENNLIG AREALPLANLEGGING

Grunnlaget for høy markedsandel for kollektivtrafikken legges gjennom arealbruken. En attraktiv kollektivtrafikk kjennetegnes av høy frekvens og god fremkommelighet. Det er gjennom arealplanleggingen at byer og tettsteder kan utvikles i en retning som styrker passasjergrunnlaget, og dermed potensialet, for kollektivtrafikk. Dermed er det kommunene, fylkeskommunene og staten som indirekte legger premissene for hva slags kollektivtilbud som kan gis.

Samspill om et kollektivtrafikkorientert arealplangrep.

Det er bred enighet om at det trengs samordnet areal- og transportplanlegging, og i Agder er flere gode prosesser i gang. Erfaringen er imidlertid at den tverrfaglige forståelsen mellom arealplanleggere og kollektivtrafikkplanleggere er for svak. AKT vil bidra inn i disse prosessene med oppdatert kunnskap, og vise hvordan man i arealplanleggingen kan legge til rette for en effektiv og attraktiv kollektivtrafikk. Rapporten «Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling» (AKT 2016) presenterer aktuelle planleggingsprinsipper for et effektivt og attraktivt kollektivtilbud, til veiledning og inspirasjon.

Kollektivtrafikken må tas inn tidligere i arealplanleggingen.

Ved enhver utbygging bør det tidlig undersøkes hvordan området best kan betjenes med kollektivtrafikk. Kollektivtrafikken bør legge premissene for arealplanene, og ikke omvendt.

Urbanisering gir muligheter for å utvikle attraktive byområder som det er godt å bo i. Høystandard kollektivtrafikk øker et områdes kvalitet, og kan understøtte ønsket byutvikling. Dette betinger at kollektivtrafikkens funksjon og rolle som transportmiddel blir integrert i arealplanleggingen.

Å drive god arealplanlegging er ikke forbeholdt byområdene.

Det må stilles krav til kommunene om fortetting i regionsentra. Lokalisering av skoler, institusjoner og servicetilbud er av stor betydning for å kunne tilby effektiv kollektivtransport. I byområder bør veksten kanaliseres til sentrumsområder, ved kollektivknutepunkt eller langs korridorer med høyfrekvent busstrafikk.

SPREDT



3 busser i trafikk



6 linjer

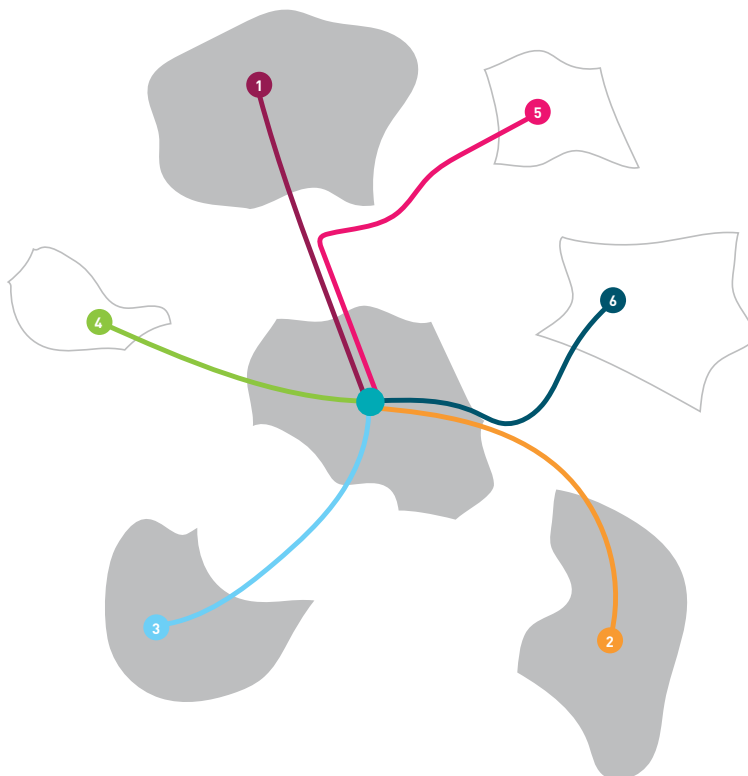


Komplisert tilbud, svake korrespondanser.
Timesfrekvens med gitt ressursinnsats.



Sprede boligområder gir behov for mange busslinjer.

Hvert område må ha et selvstendig markedsgrunnlag for å få et kollektivtilbud.



TETT



3 busser i trafikk



2 linjer



Enkelt tilbud som kundene husker.
Korrespondanse gir reisemuligheter i alle retninger hvert 30. minutt. Halvtimesrute gitt samme ressursinnsats.



Lokalisering i og mellom etablerte områder reduserer behovet for antall linjer, og ressursene kan brukes til å øke frekvensen.

Selv mindre boligområder kan få et høystandard kollektivtilbud.

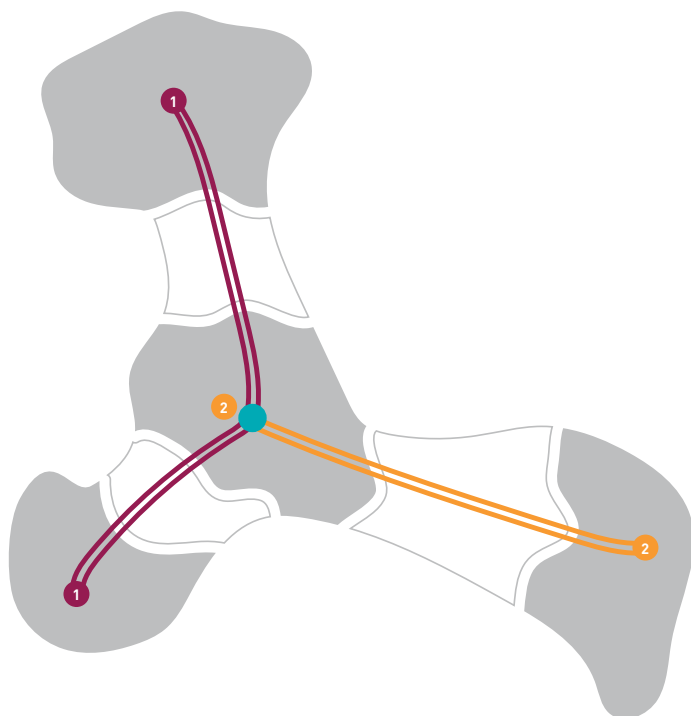




Foto: Jan Peter Lehne

2.3 FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN

AKT passerer 600 mill. kr i omsetning i 2016. Tilskudd fra eierne utgjør ca. halvparten av omsetningen, billettinntekter står for 3/10, mens kommunenes egenandel for skoleskyss står for noe mer enn 1/10. I tillegg kommer statlig finansiering via belønningsordningen til rute- og pristiltak i Kristiansandsregionen. Rammetilskuddet justeres årlig for å kompensere for prisveksten, og AKT opplever å ha god forståelse for sine behov hos eierne.

Nullvekstmålet kan ikke nås innenfor årlig inflasjonsjustert tilskuddsramme, men må følges opp med en reell økning i den økonomiske rammen. Fylkeskommunene har ingen muligheter for å dekke forventede kostnadsøkninger innenfor dagens økonomiske rammer, og følgelig må man se etter nye finansieringskilder. Staten er gjennom bymiljøavtalene i ferd med å ta et større ansvar for finansiering av kollektivtrafikken i byområdene, både hva gjelder infrastrukturinvesteringer og midler til drift av kollektivtrafikken.



En dobling i antall kollektivreiser krever en dobling av tilbudt kapasitet i rushtidene.

I rushtidene er passasjerbelegget høyest. Dermed er det rushtidene som dimensjonerer størrelsen på bussparken, og tidspunktet da marginalkostnadene er høyest. Kollektivkonseptet som ligger til grunn for bymiljøavtale-søknaden i Kristiansandsregionen¹⁰, forutsetter en dobling av antall avganger i rushtidene (alternativt en noe lavere vekst ved å kjøre større busser). En viss restkapasitet finnes innenfor dagens tilbud, og bør utnyttes først. Passasjerøkning midt på dagen, på kveldstid og i helgen er relativt rimelig å betjene, og innebærer at en del av veksten kan tas uten at antall busser økes tilsvarende. Samtidig viser erfaringer at bedre tilbud på stille tid ofte genererer enda større reisevolum i rushtidene, dvs. når presset på kollektivtilbudet er størst.

2,5 ganger dagens tilskuddsnivå.

I arbeidet med bymiljøavtalen i Kristiansandregionen sees de ulike virkemidlene i sammenheng. Kollektivkonsept 2030, som skal ligge til grunn for bymiljøavtalen, konkretiserer tilskuddsbehovet til 375 mill kr i 2030 (faste priser, 2015-kr)¹¹. Dette tilsvarer ca 2,5 ganger dagens tilskuddsnivå. Tilskuddsbehovet øker mer enn antall passasjerer, fordi marginalkostnadene ved busstrafikk er høyest i rushtidene, når også etterspørselen er høyest.

Årlig driftstilskudd til buss i Kristiansandsregionen var 133 mill. kr i 2014. For å nå nullvekstmålet er det estimert et ytterligere tilskuddsbehov på mellom 107 og 400 mill. kr årlig, avhengig av hvilken strategi som benyttes¹²:

- restriktive tiltak
- offensiv kollektivstrategi
- en kombinasjon av fortetting, restriktive tiltak på bil og tilbudsutvidelse

Det tar tid å innarbeide nye rutetilbud. Etter hvert øker graden av selvfinansiering, men ofte er det et selvstendig poeng å etablere et kollektivtilbud fra dag en, for eksempel i byutviklingsområder. AKT anbefaler at ekstern driftsfinansiering benyttes til kapasitetsstyring på eksisterende ruter, men også som startkapital for nye tilbud.

¹⁰ Kollektivkonsept 2025 Kristiansandsregionen (Faveo 2015)

¹¹ Kollektivkonsept 2030 pr. juni 2016, Bymiljøavtale Kristiansandsregionen

¹² Urbanet Analyse rapport 50/2014

*"Jeg må rekke en viktig avtale,
så jeg kan ikke ta sjansen på
å bli sittende fast i bilkø eller
lete etter parkeringsplass"*

Kundegruppe	Viktigste kvalitetselementer
De som ikke reiser kollektivt i dag	Trenger økt kunnskap om tilbudet, de føler uro for forsinkelser, bekymrer seg for hva som skjer hvis man ikke kommer fram i tide, og ønsker informasjon i sanntid.
Dagens kunder i byområdene	Er mest opptatt av antall avganger, muligheten for å reise dit man skal, og at bussbytte kan skje problemfritt.
Dagens kunder i omegns-kommunene	Det viktigste er antall avganger, muligheten for å reise dit man skal, og muligheten for direkte reise uten bussbytte.

Ulike kundegrupper har ulike behov, Kristiansandsregionen (kilde: Driverundersøkelse, Ipsos for AKT 2016).

2.4 HVA LEGGER KUNDENE VEKT PÅ?

Økte krav. Kunnskap om kundenes preferanser, forventninger til og tilfredshet med kollektivtilbudet er avgjørende for å sette inn de rette tiltakene. Historisk har mange reist kollektivt i mangel på reelle alternativer. Dette har endret seg over tid, i tråd med befolkningens økende kjøpekraft, og i dag har mange et alternativ til buss. Dermed må kollektivtrafikken framstå som et foretrukket førstevalg i stadig flere sammenhenger. Kravene øker, og dagens løsninger er ikke nødvendigvis gode nok for framtidens kunder. Erfaring viser at dersom tilbudet ikke utvikles i tråd med markedets behov, men man lar det «skure og gå», vil etterspørselen forvitte med 1-2 % årlig¹³.

Ulike kundegrupper har ulike behov. Tiltakene som presenteres i denne strategiplanen skal treffe et bredt utvalg av kunder. Fra de mest erfarne kundene som kjenner tilbudet ut og inn, til helt nye kundegrupper uten spesielle forhåndskunnskaper. Innsikt om behovene for ulike kundegrupper framgår av tabellen over.

Tilfredsheten med tilbudet øker med praktisk brukserfaring. Det ble tidligere vist til at nullvekstmålet ikke kan innfris bare ved at dagens kunder reiser mer. Nullvekstmålet forutsetter at helt nye kundegrupper tar kollektivtrafikken i bruk. AKTs egen undersøkelse viser at tilfredsheten med kollektivtilbudet øker med praktisk brukserfaring. Dette viser at mange har for dårlig kunnskap om kollektivtilbudet der de bor eller jobber. En utfordring på kort sikt er å få flere potensielle kunder til å teste ut kollektivtilbudet.

Kollektivtrafikken må være effektiv og pålitelig. I en nyere kartlegging av bakenforliggende årsaker til befolkningens transportmiddelvalg¹⁴, framhever de som reiser kollektivt at de kan bruke reisetiden konstruktivt (lese, jobbe, sende e-post,

sove m.v.). Dette er et konkurransefortrinn som med fordel kan utvikles ytterligere, og som bør markedsføres. Flertallet av de som går og sykler begrunner dette med at det er bærekraftig for en selv og miljøet.

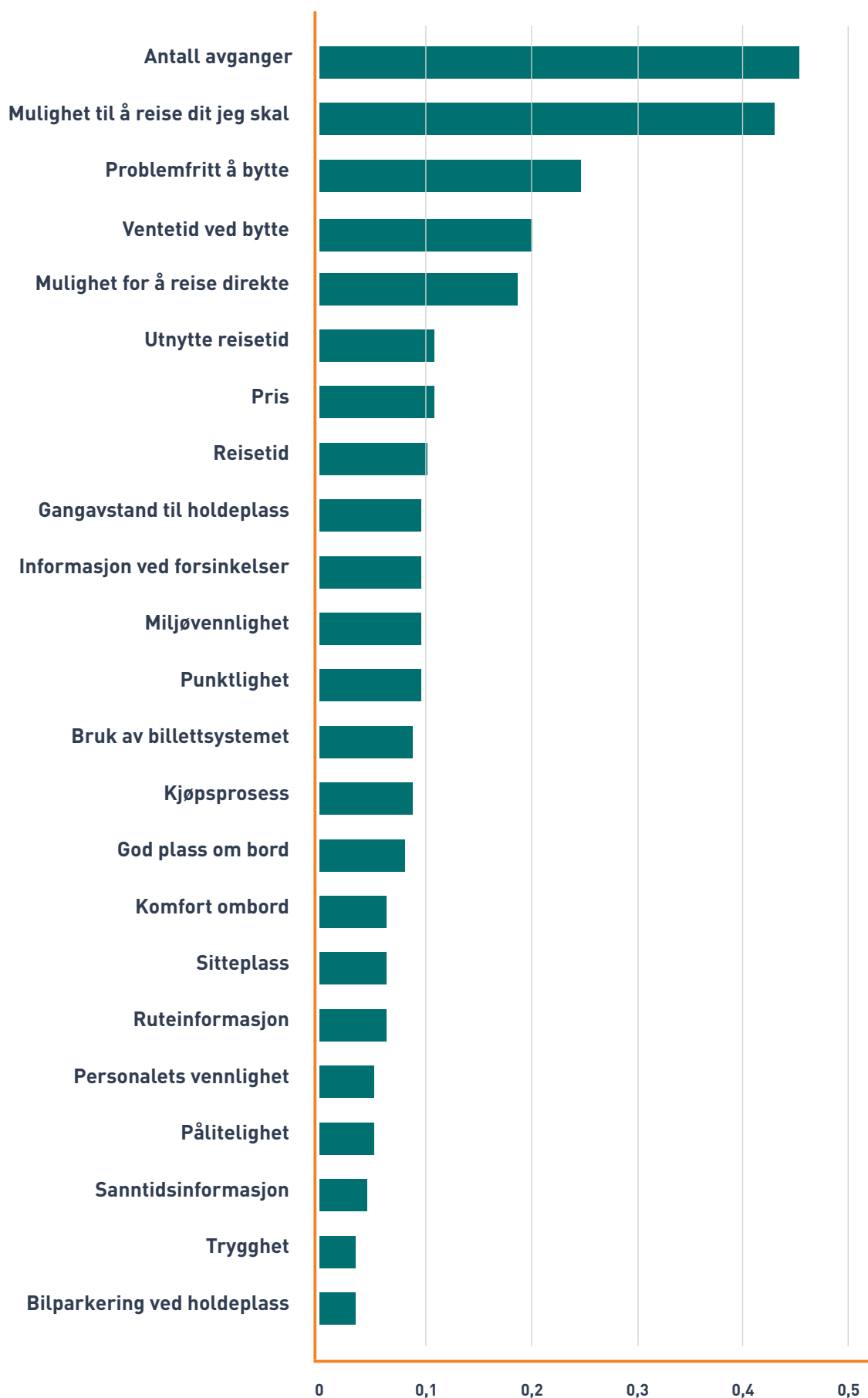
Viktige årsaker til å velge bil er effektivitet og pålitelighet. Undersøkelsen peker på at jo mer *effektiv* og *pålitelig* kollektivtrafikken blir, dvs. nærmer seg bilens strategiske posisjon, desto mer konkurransedyktig vil kollektivtrafikken bli sammenlignet med bil. Dette peker ut retningen for satsingen framover, og gir tydelige strategiske føringer.

Gjennomsnittskunden ønsker bedre rutetilbud foran lavere pris. Selv om flere er misfornøyd med prisen, så viser studier at lavere pris i begrenset grad stimulerer til at flere reiser kollektivt. Andre tiltak er mer målrettede: økt frekvens, kortere reisetid, mulighet for direkte reise eller bedre bytteforhold. Lavere pris vil bidra til at de som i dag går eller sykler overføres til kollektivtrafikken, i større grad enn de som kjører bil¹⁵. Dette kan være i strid med det politiske overordnede målet om at veksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. AKT utelukker ikke at pris kan være et virkemiddel for å oppnå flere reisende. AKT anbefaler imidlertid at økt tilskudd investeres i et bedre rutetilbud, snarere enn generell prisreduksjon.

¹³ Urbanet Analyse for Ruter AS.

¹⁴ Driverundersøkelse, Ipsos for Ruter AS (2016).

¹⁵ Transportmodellanalyse til grunn for Trafikkplan Vest, Ruter AS (2016). Det samme bekreftes i fullskala forsøk inn- og utland.



Rangering av hvor AKT har mest å hente i forhold til å gjøre dagens kunder mer fornøyd, Kristiansand. Skalaen uttrykker effekten på total tilfredshet ved en forbedring på det enkelte kvalitetselement (kilde: Driverundersøkelse, Ipsos for AKT 2016).

3. STRATEGIER

3.1 MARKEDSRETTET TRAFIKKTILBUD

Trafikktilbudet baseres på markedets behov, i dag og i fremtiden. AKT samler informasjon om markedet fra en rekke ulike kilder, og legger dette til grunn for tilbudsutviklingen. Suksess måles i høy markedsandel og fornøyde kunder. Markedsrettet tilbudsutvikling er AKTs viktigste bidrag for å innfri de ambisiøse målene for kollektivtrafikken i regionen. Dette innebærer noen ganger å gjøre tiltak som irriterer de få for å ivareta behovene til de mange, i dag eller i fremtiden. AKTs tilbudsutvikling balanseres fortløpende mot samfunnsoppdraget, om å gi grunnleggende mobilitet til innbyggerne.

Det skal være best tilbud der flest reiser. Ettersom markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk varierer, kan ikke innbyggerne i landsdelen forvente å få det samme kollektivtilbudet overalt. Kollektivtrafikkens potensial er forbundet med høy befolkningstetthet, gunstig reiseavstand og konkurransedyktig reisetid buss-bil. De økonomiske ressursene til kollektivtrafikken i Agder prioriteres i forhold til passasjertall. Ved lave passasjertall vurderes det om tilbudet skal endres eller avvikles, og om ressursene skal flyttes til markeder hvor det er bedre grunnlag.

I byene skal tilbudet preges av høy frekvens og enkel linjeføring. 10 minutters intervall mellom avgangene tilstrebes på så stor andel av linjenettet som mulig, og linjene inngår

i byenes stamnett. Tilbudet gjør kollektivtrafikken til et attraktivt alternativ i stadig flere sammenhenger, også på ikke-sentrumsrettede reiser. Bylinjene bør som hovedregel pendle gjennom sentrum for å gi direkte reisemuligheter på tvers, og for å unngå å oppta areal i sentrum. Smidige bytter blir stadig mer utbredt i raskt voksende byområder, fordi det ikke er mulig eller riktig å etablere direktetilbud overalt. Avganger på fellesstrekninger spres over timen slik at tilbudet framstår som best mulig i områdene som passerer underveis. Åpningstidene må tilpasses slik at tilbudet kan fungere for de fleste reiseformål.

Regionlinjene binder Agder sammen. Hovedkorridorene gjennom Agder går langs kysten, og gjennom Setesdal til Hovden. Regionlinjene knytter byer og regionsentra sammen, og gir lokalt tilbud underveis. Frekvensen tilpasses markedsgrunnlaget. Et dilemma for slike linjer er vurderingen av om man skal stoppe lokalt eller prioritere å gi et raskt nok tilbud til de som skal reise langt. I utgangspunktet bør regionlinjer tilby stopp ved alle holdeplassene den passerer, med knutepunktstopp eller av- og påstigningsrestriksjoner i byområdene, der bylinjer betjener lokaltrafikken. En regionlinje bør for eksempel ikke ta lokaltrafikk mellom Sørlandssenteret og Kristiansand, fordi man påfører de som reiser regionalt en ulempe.



Markedsrettet tilbudsutvikling. Markedsanalyser er utgangspunkt for utvikling av tilbudet og behovet for ny infrastruktur. Riktig organisering og tilstrekkelig finansiering må på plass for å oppnå markedssuksess (kilde: Kollektivhåndboka V123 Statens vegvesen 2014, samt Ruter AS M2016).

Der det er marked, kjøres i tillegg ekspresslinjer, som kun stanser ved utvalgte knutepunkter langs motorveien, med overgang til lokalt busstilbud og tilrettelagt innfartsparkering. AKT forventer en sterkere integrasjon av bo- og arbeidsmarkedet i Agder, som særlig berører markedet til regionlinjen Arendal-Grimstad-Kristiansand. Nye motorveier som reduserer reisetiden antas å forsterke pendlingen. AKT ser det som naturlig etter hvert å tilby flere ekspressavganger fra by til by via motorveien. Etablering av enkle bussholdeplasser langs motorveirampene, uten unødvendig tidstop, vil være en forutsetning. Kjøretiden Arendal–Kristiansand bør konkurrere godt med bil. En reisetid under timen forutsetter direkte linjeføring og effektivt stoppmønster.

Utenfor tettbygde områder skal det opprettholdes et rimelig nivå for mobilitet. Skolebuss utgjør det meste av tilbudet i distriktene, og slik vil det fortsatt være. Skolebussene er åpne for alle passasjerer. Der skolebusstilbudet uten vesentlige merkostnader kan tilpasse trasé og avganger for å nå flere målgrupper, vil dette bli etterstrebet.

Lokale linjer vurderes der det er marked for det. I markeder med lavt befolkningsgrunnlag øker kostnaden pr passasjer betydelig. AKT anbefaler at tilskuddsandelen normalt ikke overstiger 9/10 av produksjonskostnaden. Kollektivtrafikk bør

dessuten ha et bedre miljøregnskap enn bilbruk. Et gjennomsnittlig belegg på minst fem passasjerer må til for at bussens skal konkurrere med bilbruk med hensyn til miljø¹⁶.

Bestillingslinjer tilbys der det eksisterer et behov, men det ikke er marked for ordinært busstilbud. Bestillingslinjer gir forbindelse til kommunesenter, eller som matetilbud til tog eller regionlinjer. Bestillingstransporten bør sees i sammenheng med fylkeskommunens politikk for TT-kjøring.

Det er ønskelig å samordne offentlig betalte transport, både med hensyn til å redusere transportkostnadene og for å styrke etterspørselen lokalt ved at flere reisebehov sees i sammenheng. For passasjer/pasienten spiller det mindre rolle hvem transportøren er, så lenge reisebehovet dekkes. Mange steder i Agder er transportøren ofte den samme, uavhengig av om det er helseforetaket eller AKT som betaler for transporten, og det finnes eksempler på at innkjøpene i dag konkurrerer om den samme kapasiteten lokalt. Erfaring fra andre fylker er at mange pasienter kan – og vil – reise med den ordinære kollektivtrafikken fremfor drosje hvis det er lagt til rette for det, noe som åpenbart også er i samfunnets interesse.

¹⁶ Ruter AS, M2016 (2015). Merk at både bil- og bussteknologi er i stadig utvikling.

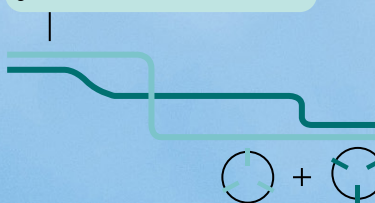
PRINSIPPER FOR LINJENETTET

AKT utvikler tilbudet langs utvalgte planleggingsprinsipper, nedfelt i veilederen «Prinsipper for linjenettet». Hensikten med å etablere planleggingsprinsipper for rutetilbudet er flere; Internt vil prinsippene bidra til en mer strategisk tilnærming til ruteplanlegging, som et grunnlag for å prioritere ressursene, og adopsjon av beste praksis. Eksternt vil prinsippene kunne gi økt forutsigbarhet for hvilket kollektivtilbud som kan gis i ulike markeder, overfor samarbeidspartnerne som legger premisser for kollektivtrafikken (arealplanleggere, vegplanleggere, utbyggere, politikere, mv).

Prinsippene bygger på vel dokumenterte sammenhenger av tiltak-nytte, etterspørsels-effekter og kundetilfredshet. Fagteoretisk bygger prinsippene på «Best practice guide» (HiTrans 2005) hvor illustrasjonene er produsert av Truls Lange, Civitas. Her presenteres et utvalg av prinsippene.

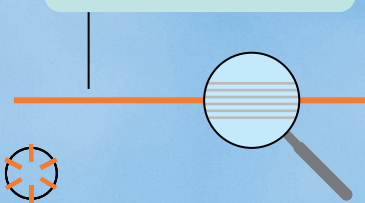
Før

To lavfrekvente linjer som går i nærheten av hverandre...

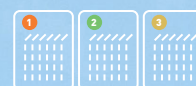
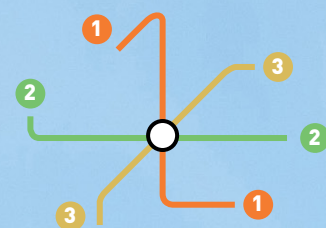
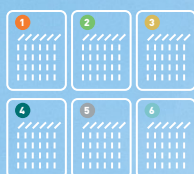
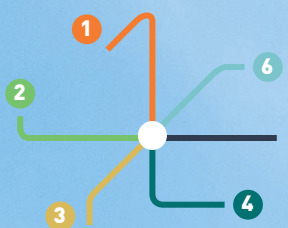


Etter

... erstattet av én linje med doblet frekvens



Enkelt linjenett. Man bør ha så få linjer som mulig, og parallelle linjer bør unngås. Man oppnår et enklere system med høyere avgangshyppighet. En ulempe er at noen får lenger gangavstand til holdeplassen.

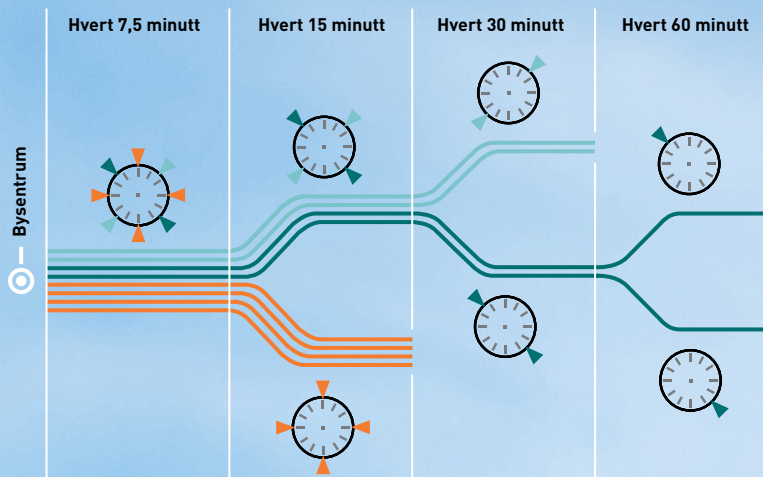


Pendellinjer. Linjenettet i by skal i størst mulig grad være utformet slik at linjene pendler gjennom sentrum/knutepunkt. Tilbudet blir enklere, noen kunder gis direkteise, og man reduserer behovet for areal til bussoppstilling i sentrum.

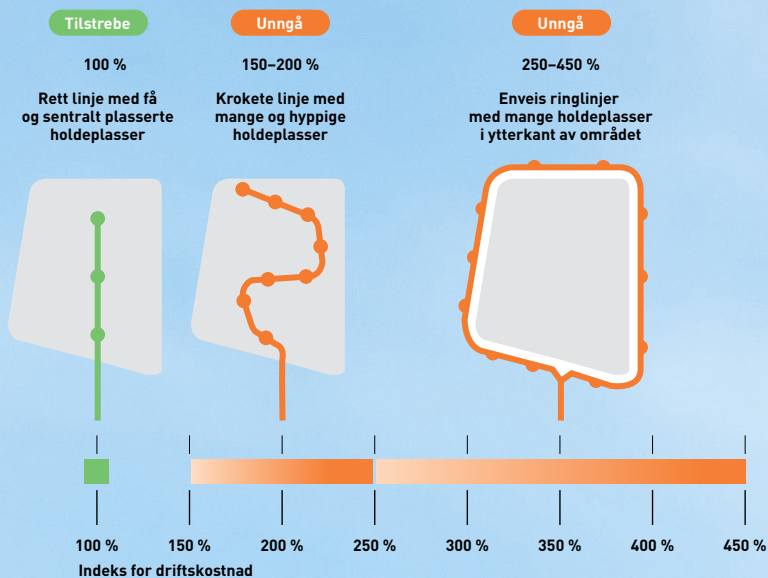
Stive rutetider betyr at bussene går ved faste klokkeslett hver time, f.eks. hver halvtime, hvert kvarter eller hvert 10. minutt. Dette gjør det enklere for kundene å huske rutetidene, og tilbudet vil oppleves som mer forutsigbart. Gjennomføres også på «stille tid» med en god plan for opp-/nedskalering av frekvens.



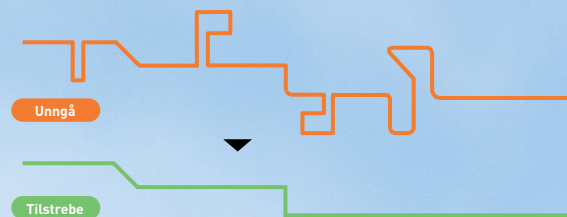
Takting på frekvensen på fellesstrekninger innebærer at bussene fordeles jevnt over timen langs en trasé, fremfor at de kommer puljevis. Slik koordinering gir liten ventetid for reisende langs fellesstrekningen, og god utnyttelse av ressursene. Å bevege seg fra takting i knutepunkt til takting langs fellesstrekning, kan innebære noe lenger ventetid for passasjerer som skal bytte, men gir et langt bedre tilbud til de som bor langs traséen. Jo lenger fellesstrekning, jo riktigere vil det være å takte frekvensene langs denne.



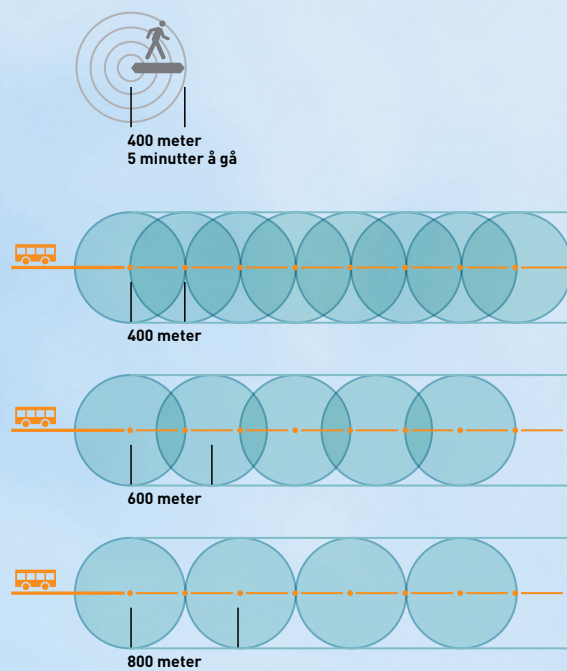
Unngå ringlinjer. Kundene har liten nytte av å kjøre i ring, det gir unødvendig og tidkrevende omveier, høyere kostnader, og lite attraktivt tilbud. En ideell trasé går midt igjennom markedet som skal betjenes, med direkte linjeføring og riktig holdeplassavstand.



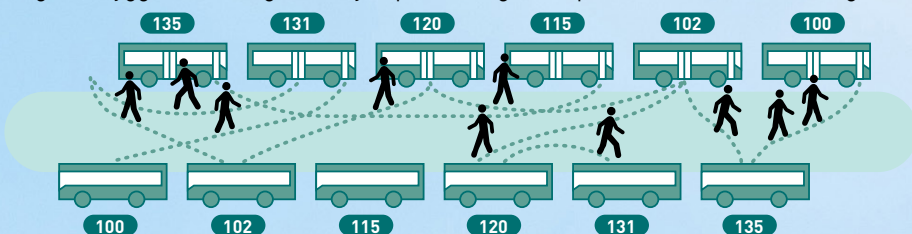
Mest mulig rettlinjett trasé. En busslinje bør ikke ha for mange funksjoner og roller. Hvis busslinjen skal tilpasses mange ulike reisebehov ved å ta avstikkere og unaturlige omveier, vil tilbudet til slutt ikke oppleves som attraktivt for noen. Bussen bør følge den traséen som de fleste vil anse som den naturlige veien å kjøre hvis de var bilist.

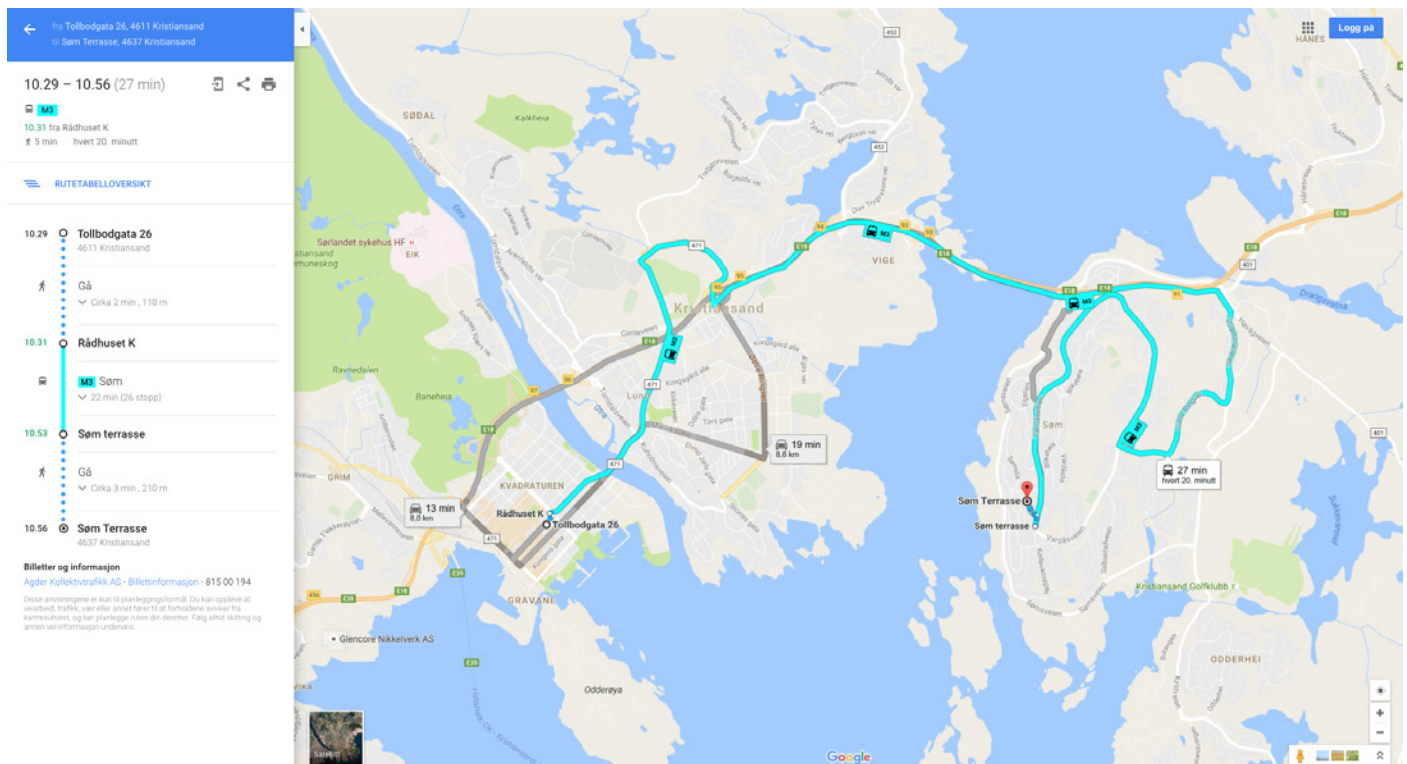


Riktig avstand mellom holdeplasser. I byområdene er det i dag ikke uvanlig med holdeplassavstander på ca 200-300 meter. Kundene ønsker kort gangavstand, og samtidig rask reisetid. Men ved å redusere antall stopp på en linje, går reisetiden ned. AKT anbefaler en gangavstand på 300-500 m i boligområder (tilsvarende ca 5 min gangtid). På transportstrekninger mellom bydeler og sentrum og langs hovedveier, aksepteres lenger avstand.



Smidig bussbytte. Det er ikke mulig – eller ønskelig – å tilby direktebuss overalt. Bytte av buss underveis oppleves som en ulempe for kundene, men kan kompenseres noe ved god tilrettelegging. Suksessfaktorer er kort og trinnfri adgang mellom bussene og gode ventefasiliteter med sanntidsinformasjon og overbygg mot vær og vind. Byttepunkter og knutepunkter bør som hovedregel anlegges slik at bussene unngår avvik fra raskeste trasé. Hovedlinjene bestemmer avgangstidene på knutepunktene, mens matebussene tilpasses. I knutepunkter hvor linjene kjøres med lav frekvens, evt. deler av døgnet, legges det opp til koordinert bytte med «garanti».





AKT har gjort kollektivtilbudet tilgjengelig i Google Maps i sanntid som første selskap i Norge (illustrasjon: skjermbilde Google)

3.2 KUNDESTRATEGI

Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt.

Passasjerene skal møte et tilbud som er lett å bruke og holder høy kvalitet – i hele reisekjeden. AKT setter kunden i sentrum. Kundeinnsikt handler om å se og oppleve våre tjenester gjennom kundens øyne. Som ansatte i kollektivtrafikken er det lett å havne i en situasjon der man «slutter å være kunder», og begynner å være «eksperter». AKT innhenter innsikt blant annet via kundesvevninger, spørreundersøkelser, fokusgrupper, praktisk brukserfaring, i dialog med operatører, ved å kartlegge beste praksis og diskutere med fagekspertisen. AKT vil fortsette arbeidet med å forenkle kundenes reisehverdag.

Kundene ønsker selvbetjening og verktøy til å løse utfordringer på egenhånd¹⁷. Dette gir retning for hvilke tiltak AKT bør prioritere: Reiseplanlegger, sanntidsinformasjon, mobilbillett og nettbutikk. Satsing på smarttelefonen som informasjonskanal, i tillegg til lystavler og den faste infrastrukturen på holdeplassene, er både kostnadseffektivt, og noe kundene selv ønsker. På sin telefon har kundene tilgang til relevant informasjon der de befinner seg, når som helst. Av alle kundesvevninger til AKT er nå kun ca 1,5 % rettet til kundesentrene. AKT vil gjøre en fornyet vurdering av tilstedeværelse i sosiale medier.

AKT skal til enhver tid ha et av Norges ledende informasjons-systemer for kundene.

Alle informasjonsverktøy skal gi kundene økt trygghet av å være på rett vei og enda bedre reiseopplevelser. Når noe ved vårt tilbud svikter, skal relevant avviksinformasjon være tilgjengelig, for å redusere kundenes negative opplevelse. Dette stiller store krav til AKTs evne til å omsette mye informasjon til relevant informasjon for de passasjerene avviket angår.

Nye kunder er hovedmålgruppen for kommunikasjonen.

Erfarne kunder kjenner kollektivsystemet ut og inn fra praktisk bruk, og finner fram nær sagt uansett. For nye kunder uten forhåndskunnskaper er spørsmålene mange: *Hvor finner jeg informasjon om rutetilbudet? Kan jeg betale om bord? Hva koster det? Hva heter holdeplassen jeg bør gå av på? Hvor er vi nå, egentlig? Fra hvor går bussen hjemover? Når?*

Mange har allerede et godt kollektivtilbud i nærheten av der de bor og jobber, men kunnskapen om tilbudet er gjennomgående for svak¹⁸. Der rutetilbudet er godt, viser tidligere erfaringer at «myke» tiltak (som f.eks. informasjon, bedre markedsføring) kan være vel så effektive for å rekruttere nye passasjerer som «harde» tiltak (infrastruktur, frekvensøkning)¹⁹. Mer aktiv markedsføring av tilbudet mot konkrete kundegrupper krever

¹⁷ En guide til kundeorientering i kollektivtrafikken, Kundestrategi Ruter AS (2012).

¹⁸ Ipsos for AKT 2016.

¹⁹ Evaluering av informasjonstiltak, Ruter AS.



betydelig innsats, men er et område som AKT vil prioritere høyere framover, også i lys av det langsiktige vekstmålet for kollektivtrafikken.

AKT benytter kundeferden som et rammeverk for å kartlegge kundens kontaktpunkter med kollektivtrafikken, og som en systematikk for å forenkle hver liten bit av tilbudet overfor publikum. Forenkling og reduksjon av så mange barrierer som mulig mot å ta kollektivtrafikken i bruk, er førende for arbeidet med kundestrategi.

AKT er ensbetydende med kollektivtrafikken i Agder og skal være «top of mind» hos befolkningen. Akt.no er nettstedet for informasjon om kollektivtilbudet i Agder. Jevnlige målinger viser at det fortsatt er et stykke igjen til at brorparten av befolkningen tenker AKT først når de skal ut og reise. Bussenes utvendige profil er kanskje den viktigste identitetsbæreren, og sammen med kundene har AKT utviklet ny bussdekor.

Sørlandet er et turistmål. AKT ønsker å gi god informasjon til turister og reiselivsaktørene slik at kollektivtrafikken framstår som mest mulig tilgjengelig, og bidra til å understøtte Sørlandet som en attraktiv reiselivsdestinasjon.



AKT har sammen med kundene utviklet en ny bussdesign som profilerer AKT på en tydeligere måte enn før, samtidig som bussoperatøren gis anledning til å prege bussen ved selskapsnavn. Et tilleggsponng er at hvitfargen er anbefalt nasjonal «standard» av Kollektivtrafikkforeningen, som gjør det enklere for selskapene å gjenbruke busser i et større marked etter første bussanbud. (Illustrasjon: Aptum for AKT)



3.3 FORENKLET PRIS- OG SONESYSTEM

AKT vil ha et enkelt pris- og sonesystem i hele Agder.

Enkelheten forutsetter at samme prinsipper gjennomføres i begge fylker, og at billettprodukter og rabattsatser harmoniseres der de er ulike i dag. Enkel prising innebærer så få unntaksbestemmelser, varianter og spesialprodukter som mulig. Antall soner reduseres vesentlig, og sonegrensene forsøkes lagt der det er naturlig. Fordelen med dette er at de fleste reiser skjer innenfor en sone. Kristiansandsregionen står for en stor andel av dagens inntekter og reiser, og legger dermed en del premisser for utforming av systemet.

Pris- og sonesystemet skal oppleves rettferdig. «Rettferdig» billettering tilsier at det fortsatt bør være en sammenheng mellom reiselengde og pris, og sonesystemet svarer godt på dette. Likevel er det kundegrupper som vil oppleve å få endret pris ved nytt system. Færre, men større soner bringer med seg den ulempen at korte reiser blir relativt dyrere. Denne ulempen vil AKT forsøke å motgå ved å tilpasse sonepåslaget med et lavt sprang fra første til andre sone. Endret sonesystem påvirker ikke beregningen av kommunenes egenandel for skoleskyss, som fortsatt vil reguleres i egne kommuneavtaler.

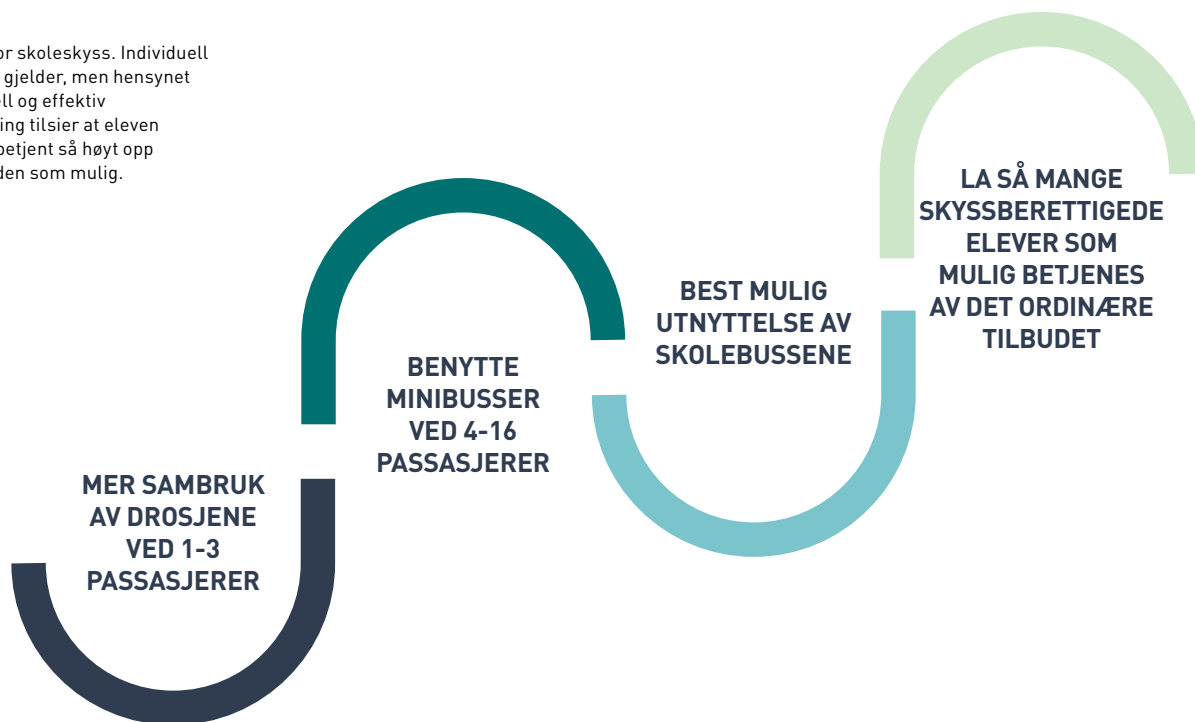


Økt forhåndskjøp. Dagens billettsalg er for manuelt, og sjåførene bruker uforholdsmessig mye tid på å selge og kontrollere billetter. I byene ønsker AKT å ta ut potensialet for vesentlig kortere oppholdstid på holdeplassene og raskere reisetid ved å tilrettelegge for at flere passasjerer kjøper billett før påstigning. Det skal alltid lønne seg å kjøpe billett på forhånd. Det betyr ikke at AKT vil hindre tilgangen til å kjøpe billett om bord for tilfeldige kunder og de som trenger assistanse. En gjennomgang av påstigningsmønsteret på bybussene (alle dører) kan vurderes som del av en slik strategi.

Mobilbillett i hele Agder. AKT introduserer mobilbilletten i hele Agder, og vil også tilby periodebilletter på mobil. Samtidig videreutvikles nettbutikken på akt.no.

Rabattstrukturen må vurderes opp mot vekstmålet for kollektivtrafikken. Dagens rabattsatser er i stor grad historisk begrunnet. Det gis rabatter til barn, ungdommer, studenter, unge voksne og honnørreisende. Studenter og unge voksne (20-30 år) befinner seg i en periode av livet hvor gode transportvaner dannes, og AKT er oppfattet av å stimulere disse gruppene spesielt med rabatter utover et påkrevd minimum. Flate rabattsatser bidrar til økt trafikk på ugunstige tidspunkter, og er lite strategisk utformet. Rushtidsdifferensierte priser vurderes foreløpig som ikke aktuelt, men enkelte av rabattene kan vurderes knyttet til reisetidspunkt for å frigjøre kapasitet i rushtidene.

Strategi for skoleskyss. Individuell vurdering gjelder, men hensynet til rasjonell og effektiv organisering tilsier at eleven forsøkes betjent så høyt opp i reisekjeden som mulig.



3.4 STRATEGI FOR SKOLESKYSS

Skoleelevene er blant AKTs mest lojale kunder. I distriktene utgjør skoleskyssen en vesentlig del av rutetilbudet. Som det eneste transportoppdraget i AKT er skoleskyssen lovpålagt, noe som tilsier at tilbudet vurderes på et annet grunnlag enn den øvrige trafikken. Forhold som medfører en skyssrett for eleven er avstand mellom bosted og skole, trafikkfarlig skolevei, varig eller midlertidig funksjonshemming og behov for båtskyss. AKT er ansvarlig for å organisere den daglige skyssen for 16-17.000 elever i Agder.

Skoleskyss skal være trygt, enkelt og forutsigbart.

AKT vil forvalte oppgavene knyttet til skoleskyss på en måte som ivaretar elevenes behov, til den kvaliteten som følger av Opplæringsloven og fylkeskommunenes reglementer. AKT tilbyr i mange tilfeller en bedre kvalitet på skyssen enn minimumskravene som følger av reglementene. AKT vil praktisere en effektiv og rettferdig saksbehandling, og gjennomføre et forutsigbart og forsvarlig system for skyss som sikrer likebehandling.

Skoleskyss kjøres for å oppfylle elevers rett til opplæring.

Det pedagogiske hensynet kommer først. Samtidig har AKT fått et oppdrag med å organisere skoleskyssen rasjonelt og kostnadseffektivt, på vegne av samfunnet. Opplæringsloven plikter kommunene og AKT til et samarbeid omkring skoleskyss, men kommunene har beslutningsmyndighet vedrørende organisering av skoledagen. Kostnadene til skoleskyss påvirkes dermed av forhold som ligger delvis utenfor AKTs kontroll.

Kommunene og fylkeskommunene påvirker skoleskysskostnadene via:

- **Skolestruktur.** Lokalisering av skoler i sentrum reduserer transportbehovet. Mer spesialiserte videregående skoletilbud medfører at noen elever reiser svært langt. AKT vil bli tydeligere på å presentere transportkostnader i utredninger om skole- og tilbudsstruktur.
- **Skoleruta:** En del avvik fra skoleruta medfører at det kjøres skolebusser 5-10 flere dager pr år enn antall skoledager for eleven. Dette er dårlig bruk av ressursene, og skolerutene bør samordnes.
- **Skolestart og -slutt:** AKT er avhengig av god dialog med skoleeierne om skolens start- og sluttid og bussbehov. Samarbeidet til nå har vist at ved relativt små tilpasninger kan busser og drosjer utnyttes mer effektivt enn før.

Strategi for skoleskyss. AKT legger følgende betjening til grunn for den videre utvikling av skoleskyssen:

1. La så mange skyssberettigede elever som mulig betjenes av det ordinære busstilbudet. Dermed styrkes markedsgrunnlaget for ordinære linjer
2. Best mulig utnyttelse av skolebussene ved at bussene fylles opp, kjører lengre ruter, betjener flere skoler, mv.
3. Det settes inn minibusser/drosje når elevantallet ikke forsvaret en normal buss eller når fremkommelighetsutfordringer gjør at det må benyttes mindre biler
4. Fortsatt samkjøring ved at 2-3 elever deler drosje til og fra skolen

AKT skal være en pådriver for avklaringer rundt reglement og lovverk ved å innta en aktiv rolle nasjonalt, innenfor Kollektivtrafikkforeningen og overfor Utdanningsdirektoratet.

Skoleelevene er blant AKTs mest lojale kunder. Skoleskysskort på papir planlegges etter hvert erstattet med elektronisk reisekort, først for elever i videregående skole.



3.5 KONTRAKTSTRATEGI

Samarbeidet med busselskapene er regulert via langsiktige kontrakter etter bussanbud, normalt med ca 10 års varighet inkludert opsjoner. Det benyttes gjerne bruttokontrakter med insentiver, hvor AKT fastsetter rutetilbudet og takstene. Det settes minimumskrav til materiell, utførelse og kvalitet som utøver skal overholde, og ved manglende oppfyllelse kan AKT ilegge gebyr. AKT ønsker seg operatører som (fortsatt) jobber for å få flest mulig passasjerer på bussene, og kontraktene bør gjenspeile AKTs målområder. På sikt ønsker AKT en omlegging fra insentiver knyttet til billettinntekter, til insentiver knyttet til kvalitetsmålinger og forhold selskapene selv kan påvirke.

Operatørene må bli en mer aktiv bidragsyter i tilbudsutvikling. Selskapene som kjører for AKT sitter med betydelig lokalkunnskap og kundeinnsikt. En risiko ved dagens modell, som definerer tydelige roller, er at AKT kan bli for markedsrettet og operatøren for driftsfokusert. Dermed kan viktig innsikt gå tapt på veien. AKT vil ha kontrakter som inviterer operatørene til å ta en mer aktiv rolle for tilbudsutvikling. Der endringsforslagene leder til et bedre tilbud for flere, og bedre utnyttelse av ressursene, bør operatøren selv få ta del av gevinsten. Kontraktene bør knyttes til mål for passasjervekst.

AKT skal være en attraktiv oppdragsgiver og sikre gode innkjøp. AKT skal opptre korrekt og ryddig i hele anskaffelsesprosessen, og legge til rette for konkurranse basert på likebehandling mellom aktørene. Forholdet mellom AKT og operatør skal være basert på tillit, dialog og samarbeid, som legger grunnlag for effektivisering og best mulig utnyttelse

av ressursene. Kontraktene skal være balanserte med en rimelig fordeling av ansvar og risiko. AKT skal sikre at det er stort fokus på sikkerhet, miljø og ivaretagelse av kundene i alle kontraktene, og bidra til trafikkvekst, kundevennlighet og kvalitet. AKT vil benytte kjente og etablerte kontraktsformer, og følge beste praksis nasjonalt.

Samfunnsansvar. AKT tar inn over seg et bredt samfunnsansvar i innkjøpene, definert som helheten av økonomisk, miljømessig, sosialt og etisk ansvar. Ved å stille krav om lærlingplasser innenfor rutekjøringen i Agder vil AKT bidra til å øke rekrutteringen til sjåføryrket. AKT jobber for å motvirke sosial dumping i innkjøpene. Tildeling er mer enn pris, og man bør vurdere forhandlinger som del av anskaffelsesprosessen.

Svak konkurranse i drosjemarkedet og manglende drosjekapasitet i distriktene er utfordrende for AKT. Innkjøpene er krevende, fordi man ofte står overfor monopolister på leverandørsiden. Det er kun i Kristiansand at det er reell konkurranse om drosjekontraktene. Differansen i enhetsprisene mellom buss, minibuss og en 8-seter har over tid blitt mindre. Utenfor Kristiansand framstår det i mange tilfeller som mest gunstig å erstatte drosjekjøring med buss. AKT ser også et potensial for bedre planlegging av den samlede drosjekapasiteten, når spesialskyss, skoleskyss, pasientreiser og evt. annen offentlig kjøring sees i sammenheng. AKT vurderer å stille krav til alternativt drivstoff i drosjene.

M2 Hånes nå
23 Vollevannet - Jærnes 8 min
M3 Søm 9 min

UiA v/Spicheren





3.6 MILJØ- OG DRIVSTOFFSTRATEGI

AKTs viktigste miljøbidrag er å få flere til å sette fra seg bilen og begynne å reise kollektivt. Ved at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, bidrar AKT til en bedre transportfordeling, mindre kø og et triveligere bymiljø. Derne er det et mål at rutetilbudet produseres til lavest mulig utslipp, ved at klimavennlige løsninger fases inn for å redusere miljøbelastningen. De to delmålene er motstridende, forutsatt at den beste miljøløsningen koster mer, og må balanseres. Det er ikke ønskelig å havne i en situasjon der økte kostnader for en høy miljøstandard går utover rutetilbudet.

AKT implementerer en drivstoffstrategi som sikrer best mulig miljøgevinst pr investerte krone. I forarbeidet til NTP 2018-29 anbefaler statsetatene at det stilles konkrete mål for overgang til lav- og nullutslippsløsninger for person- og godstransport²⁰. AKTs strategiske posisjon er å adoptere riktig miljøløsning tidlig, men etter at andre innkjøpere (med større utviklingsbudsjetter, i praksis storbyene) har tatt en pilotrolle. Strategien bygger på utredningen «Alternative drivstoffer til bussene i Agder» (2014), som er politisk behandlet i begge fylkestingene. Strategien var resultatet av en prosess hvor også bussoperatørene og -leverandørene bidro inn med sine perspektiver.

Fornybar diesel i distriktene. Dagens busser i Agder består utelukkende av dieselbusser. Alder og utslipp varierer, og de eldste bussene er fra før 2006 og hører til utslippsklasse Euro III. Utslippskravene er senere betydelig innskjerpet. Et betydelig miljøbidrag skjer derfor gjennom den fornyelse av bussparken som AKT legger opp til ved bussenbud. Nye dieselbusser kan uten videre modifikasjoner kjøre på 2. generasjons biodiesel (HVO, hydrogenert vegetabilsk olje). HVO er en syntetisk diesel og fremstilles av fornybare råvarer som vegetabilsk og animalsk fett fra f.eks. slakteriavfall, konge- eller rapsolje, og reduserer CO₂-utslippene med inntil 90 %

avhengig av produksjonsmetode. Drivstoffet kan distribueres via eksisterende dieselanlegg og blandes med B7 diesel i pumpeanlegg og tanker. AKT vil ta i bruk HVO i hele Agder så fort det praktisk lar seg gjøre.

El-busser i byene. AKT vil på sikt implementere batterielektrisk drift (el-buss) i byene. El-busser er stadig under utvikling og et stykke unna serieproduksjon (når man ser bort fra ikke-europeiske leverandører og trolleybuss). AKT merker seg standardiseringsarbeidet som for tiden er innledet mellom buss- og teknologileverandører, og som forventes å redusere risikoen for å låse seg til feil løsning eller kun en leverandør. El-buss egner seg godt ved lave og middels hastigheter, ved relativt lite topografi, mildt vinterklima og i sentrumsområder og andre steder der reduksjon av støy er et vesentlig poeng. På flere bylinjer i Agder ligger det med andre ord godt til rette for el-buss. Inntil videre anbefaler AKT hybridbusser i byområdene. Hybrider (her: kombinasjonen av elektrisitet og fornybar diesel) reduserer forbruk og utslipp, og er et steg på vei mot elektrifisering.

Lange busskontrakter versus rask teknologisk utvikling.

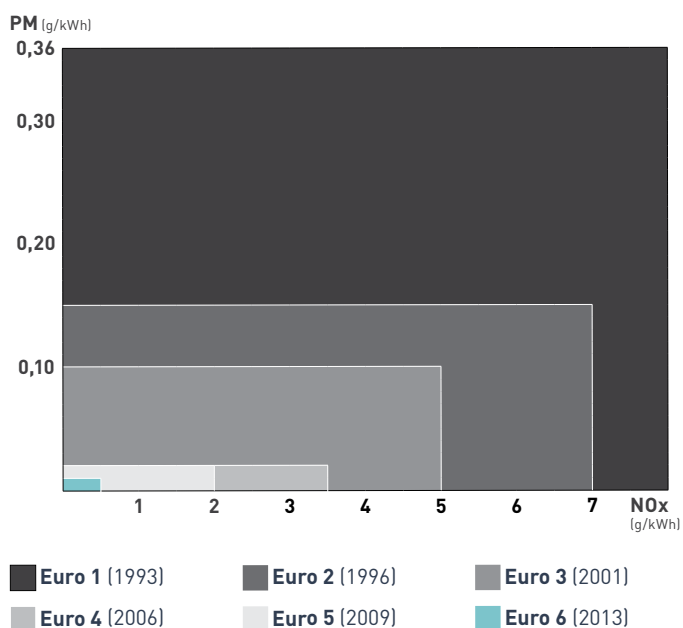
Lange kontrakter er normalt gunstig med hensyn til kapital-kostnader, og gir forutsigbarhet for de ansatte. Når det gjelder innfasing av ny teknologi, kan lange kontrakter imidlertid være en hemsko. Bransjen står overfor uvanlig store endringer de neste årene, og i denne situasjonen oppleves det som krevende å ta beslutninger om bussmaterie i dag som skal stå seg 7-10 år framover. Mulige løsninger er å overoppfylle miljøstrategien ved inngang til ny kontrakt, tilby kortere kontrakter, eller sørge for fleksibilitet i kontraktene til å fase inn nye busser underveis. AKT prioriterer dialog med bransjen for å innhente oppdatert kunnskap om miljøvennlige løsninger.

²⁰ Hovedrapport fra analyse- og strategifasen, NTP 2018-29.

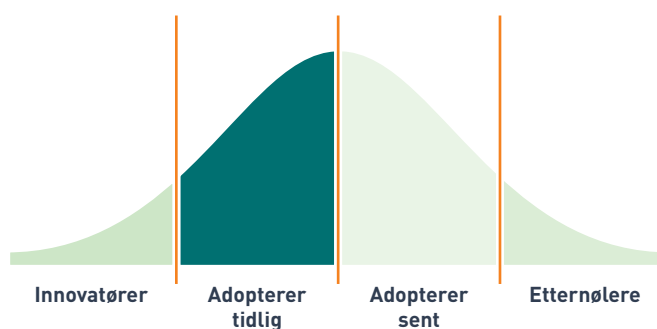


Foto: OxiVisuals AS for Ruter AS

AKT vil implementere elektriske busser i byene. Visualiseringen over viser el-busser som hurtiglades via pantograf på endeholdeplass, som er en mulig løsning.



Figuren viser maksimalt avgassutslipp av nitrogenoksider (NOx) og svevestøv (PM) for ulike busskategorier. Fra dieselbusser som produseres i dag (Euro VI) skal utslippene ligge innenfor maksgrensene vist ved det blå arealet. En utskifting av bussparken fra eldre dieselbusser til nye ved bussenbud, reduserer ulempene ved lokal luftforurensning og støv betydelig. Men utslipp av klimagasser vil stadig være et økende globalt problem (kilde: www.carwow.co.uk).





3.7 TEKNOLOGI

Teknologiutvikling er mer enn drivstoffteknologi, som omtalt i forrige oppslag. Ny teknologi bidrar til enklere og mer fleksible reiser. Reisemulighetene gjøres tilgjengelig, og transportsystemet kan utvikles som mer fleksibelt og kostnadseffektivt. Nedenfor presenteres noen overordnede betraktninger.

Trafikkdrift. Via eksisterende teknologi mottar AKT informasjon om bussenes posisjon, antall påstigninger pr. holdeplass, billettsalg m.m. AKT får dermed et stadig bedre grunnlag for å ta beslutninger om kjøretider, frekvensjusteringer, linjenett, fremkommelighetstiltak m.v. Samtidig utfordrer store datamengder den analytiske kompetansen, samt vår evne til å gjøre aktiv bruk av informasjonen i daglig trafikkdrift.

Frekvensstyring handler om at bussene ikke lenger kjøres med eksakt rutetid fra holdeplassene, men med faste intervaller mellom avgangene. Via hyppig overføring av data, gis sjåførene oppdatert informasjon om avstanden til kjøretøyet foran og bak. Hensikten er å oppnå jevnere utnyttelse av kapasiteten og unngå overfylte vogner, slik at reiseopplevelsen blir bedre.

Neste versjon av informasjonssystemet kan ha:

- Skjermer om bord i bussene som – i tillegg til neste holdeplass – viser informasjon om hvilke linjer man kan bytte til, med ventetid i sanntid. Dette reduserer usikkerheten ved bytte, og bygger kunnskap om nye reisemuligheter.
- Mer presis informasjon på holdeplassene om hvilken bussavgang som kommer først og deretter, som bidrar til at passasjerene plasserer seg «riktig» på holdeplassen, og at oppholdstidene reduseres.
- På linjer med høy frekvens oppgis ventetiden til både første og andre avgang. Noen kunder vil velge å avstå å gå på en full buss, hvis man får vite at den neste bussen kommer rett bak.

Autonome busser. Internasjonalt er det startet prøveprosjekter med automatiserte, selvkjørende busser. Autonome busser vil kunne styrke bussens konkurranseevne ved at fleksibiliteten blir større enn i dag, og ved at kostnadsstrukturen endres fullstendig. Nye rutetilbud muliggjøres, nye områder kan dekkes og det eksisterende tilbudet blir billigere å drifte.



Selvkjørende busser beregnet for bruk i urbane områder, i hastigheter rundt 25 km/t. El-bussene har en rekkevidde på inntil 14 timer pr lading, og kan i praksis settes i trafikk hvor som helst ettersom eksisterende veinett kan benyttes uten modifikasjoner. AKT vurderer at selvkjørende busser kan gi flatedekning, ved å mate passasjerer til stamlinjer i høy frekvens, og gjøre kollektivtilbudet relevant for enda flere. Illustrasjonen er et tilfeldig utvalgt eksempel på et produkt i dette segmentet. Endring av regelverk må til før førerløse kjøretøy blir lovlig i Norge.

Minibusser kan bli mer aktuelt i områder der kundegrunnlaget tilsier det. Autonome busser kan bidra til å utvide den tradisjonelle kollektivtrafikkens dekningsområde, og operere store deler av døgnet fordi enhetskostnadene er lavere.

Bredt mobilitetsperspektiv. Tradisjonelt har kollektivtrafikken handlet om å betjene kundene med et nokså homogent produkt, en 12-meters buss med 40 seter. Ny teknologi legger godt til rette for å integrere og tilby ulike former for transport, som svar på kundens behov. Delingsøkonomien er en annen driver bak en slik utvikling. Enkel og effektiv kollektivtrafikk ligger i bunn for et samlet mobilitetstilbud. En større del av markedet kan bli betjent av anropsstyrte tilbud, også i byområdene. Skillet mellom kollektivtransport og individuell transport hvikes ut, f.eks. ved økt sambruk av mindre biler. Bildelingsordning bør inkluderes i samlet mobilitetstilbud, slik at flere kan bo i byene uten å eie bil. Informasjon om ledige bysykler, innfartsparkeringsplasser, mv bør være en integrert del av reiseplanleggeren. Taxi eller tilsvarende aktører tar deg fram dit/når det øvrige tilbudet ikke går.

Den bekymringsløse reisen. Fremtidens reiseplanlegger kan bli enda smartere og mer brukervennlig. Den «snakker» med din kalender, henter dine venner i sosiale media og hjelper til med å organisere transport til alle dagens gjøremål. Reiseplanleggeren holder også et øye med trafikken og foreslår justeringer dersom det oppstår noe uventet, og gir beskjed hvis du blir forsinket til en avtale. Kanskje kan man gå på bussen uten å måtte foreta seg noe, og bli belastet for den kapasiteten man har utnyttet. Disse elementene er visjonære. Hensikten er å tilføre en merverdi til passasjerer.

3.8 INFRASTRUKTUR

Ansvar for infrastrukturtiltak tilhører veieier. AKTs viktigste rolle i denne sammenheng er å være en pådriver for best mulig tilrettelegging for kollektivtrafikken.

Infrastrukturtiltak i by har gjennomgående høy kundenytte og bør prioriteres først. Dermed kan nytten av tiltakene realiseres raskere til glede for kundene. Dagens infrastruktur i Kristiansand har ikke tilstrekkelig kapasitet og kvalitet til å håndtere målsatt trafikkvekst i 2025²¹. Med tanke på ledetidene som her er involvert, til regulering, prosjektering, finansiering og realisering, har vi det svært travelt med å oppgradere infrastrukturen i et 2025-perspektiv. Konsekvensene ved å la være, er at busstilbudet i 2025 er for lite attraktivt og kapasitetssterkt til at nullvekstmålet i biltrafikken kan innfris. I Kristiansand er det behov for kapasitetsøkning på fellestrekingen for metrolinjene; holdeplasskapasitet, kollektivfelt og egne bussveier (se illustrasjon side 41). En kollektivtrasé med høy kvalitet har få svingbevegelser, forutsigbar framføring, og er uforstyrret av annen trafikk.

Tidseffektiv holdeplassutforming langs motorvei. I dag finnes eksempler på holdeplasser og terminaler langs motorveiene som krever at bussene kjører av motorveien, ut på til dels lange omveier og påfører gjennomreisende passasjerer tidstap på flere minutter. Ferdigstillelsen av nye motorveier (E18/E39) åpner muligheten for mer rendyrkede ekspresslinjer mellom de stadig tettere integrerte byene i Agder. Konkurransedyktig reisetid buss-bil vil være avgjørende for markedssuksessen for slike linjer. Etablering av enkle bussholdeplasser langs rampene, uten unødvendig tidstap ved å kjøre av og på motorveien, vil være en forutsetning for å lykkes med en slik strategi.

Bussanlegg er – ved siden av terminaler, holdeplasser og kollektivfelt – bussens viktigste infrastruktur. Et bussanlegg

inneholder parkeringsarealer, vaskehall og drivstoffpåfylling, pauseareal for sjåfører, og normalt også bussverksted. Med ambisiøse mål for trafikkvekst, følger også behovet for mer parkeringskapasitet for buss. I byområdene, der arealpresset er høyt, har AKT rådet eierne til en strategi hvor bussanlegg eies av fylkeskommunene, og framleies til vinnende operatør i bussanbudene. Dette gir miljøgevinster og kostnadsbesparelser over tid, når alternative lokaliseringer enten ligger mer perifert til eller koster mer å leie. I regionene, der arealpresset er mindre, legger AKT til grunn at bussoperatørene selv besørger bussanlegg.

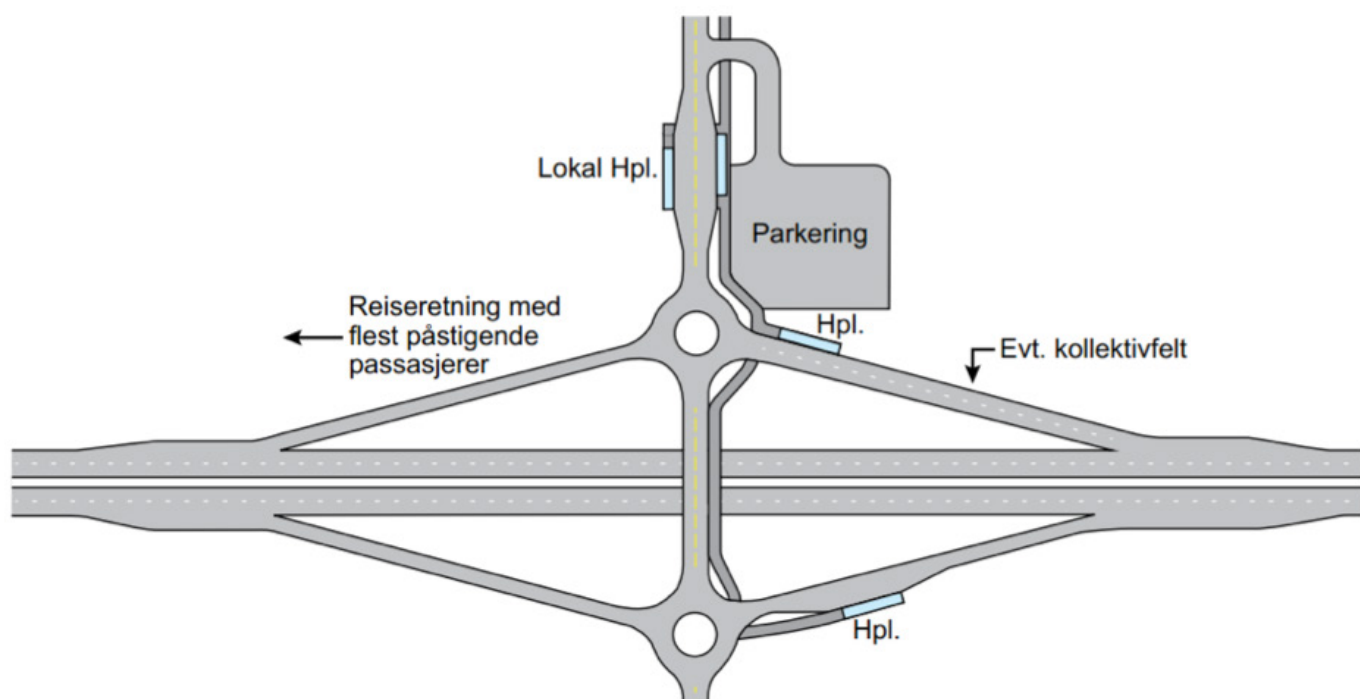
Universell utforming og tilgjengelighet for alle følger av kollektivtrafikkens grunnidé. Tilretteleggingen gjelder hele reisekjeden, herunder informasjon, billettsalg, fysisk utforming, vedlikehold og avvikshåndtering, og er til glede for alle kundegrupper. Et spesielt fokus bør vies det å utvikle bussholdeplasser av høy standard, som i tillegg til universell utforming også understøtter et mål om raskere trafikkavvikling.

Innfartsparkering kan begrense bilbruken inn til byene. Hensikten er å utvide bussens (eller togets) markedsområde ved at de som ikke bor i gangavstand eller har et godt nok matebusstilbud, kan benytte bil som tilbringertransport til holdeplassene. AKT mener at innfartsparkering kan fungere godt utvalgte steder – riktig lokalisert og tilrettelagt. Plassene må forbeholdes de som har behov for det. Bilistene bør fanges opp tidlig på reisen. Innfartsparkering bør ikke lokaliseres i sentrumsområder eller områder der arealene har bedre alternativ anvendelse. Holdt opp mot de ambisiøse vekstmålene for kollektivtrafikken i Agder, har innfartsparkering for liten kapasitet til å stå som en sentral del av løsningen på utfordringene i byområdene. Andre infrastrukturtiltak vil ha større effekt, og ressursbruken må tilpasses deretter.

21 Faglig vurdering av Kollektivkonsept 2025, Faveo 2015.

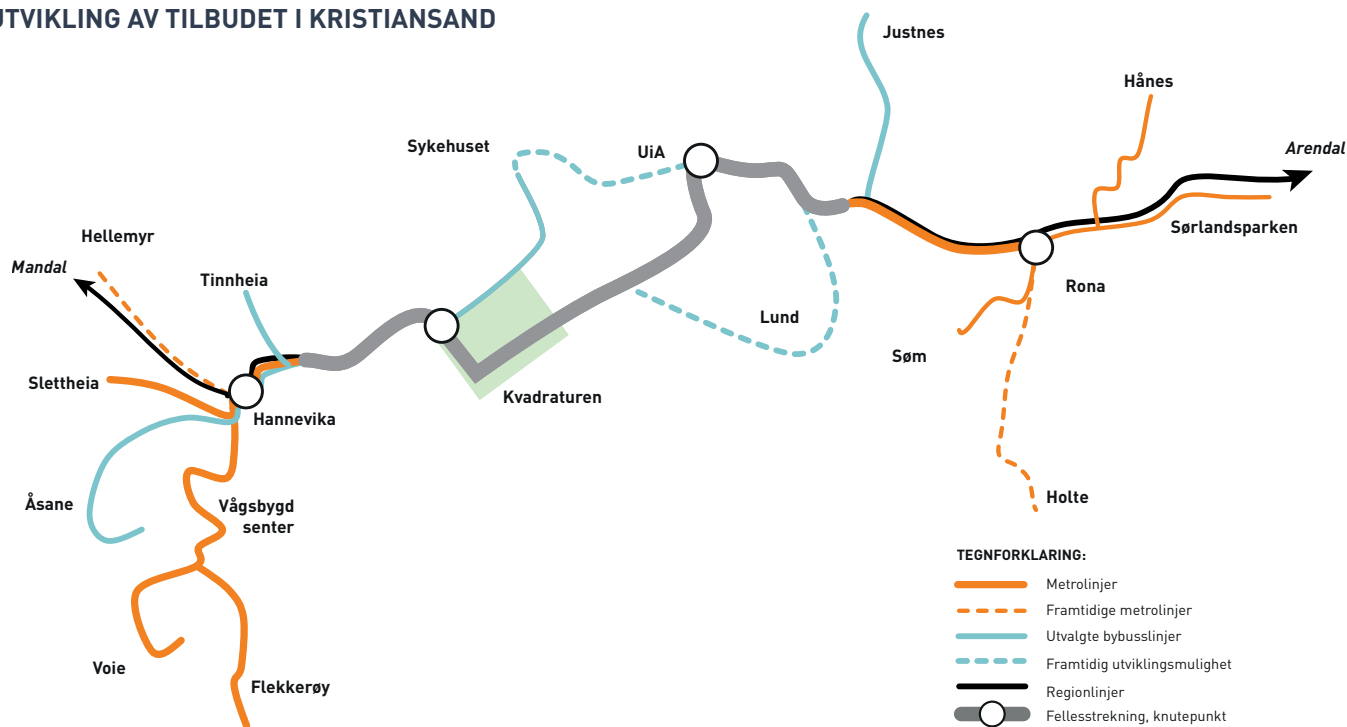


Lundsbroa er et svært købelastet punkt på ruten for mange busslinjer i Kristiansand. Busser som står fast i bilkø representerer svært dårlig bruk av samfunnets ressurser. AKT anbefaler at Lundsbroa i framtiden forbeholdes busser, syklende og gående. Fremkommelighetstiltak på fellesstrekningen gir nytte for svært mange kunder, og bør prioriteres.



Eksempel på plassering av holdeplasser langs motorvei (Statens vegvesen, Håndbok V123, Kollektivhåndboka)

UTVIKLING AV TILBUDET I KRISTIANSAND



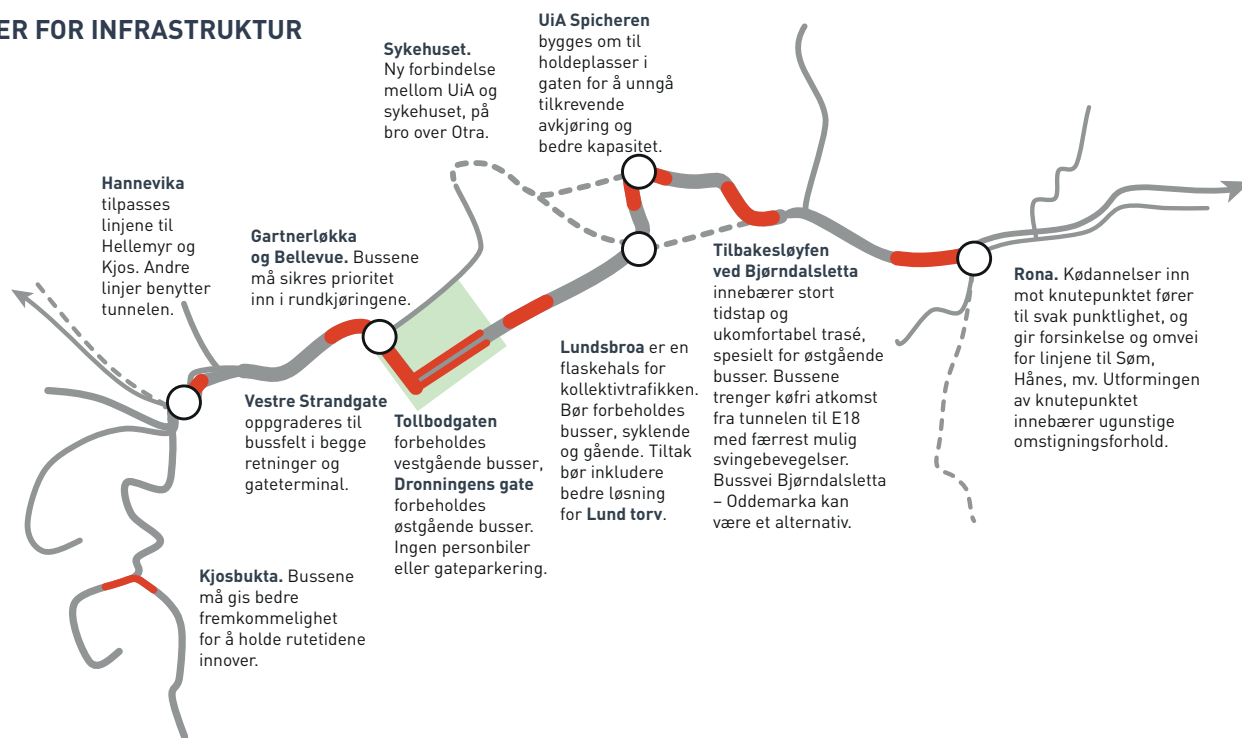
Stammen i framtidig busstilbud i Kristiansand. Langs disse korridorene skal AKT kjøre mye buss i overskuelig framtid, og infrastrukturtiltakene bør kanaliseres hit, hvor de vil gjøre størst nytte for seg.

PLANER FOR TILBUDET I KRISTIANSAND

Bussmetroen har vært stammen i tilbudet siden 2003, og fortjener sin renessanse. Et mantra var *Et reisetilbud du alltid vil huske og ofte kan bruke*. Tre stamlinjer med 15 minutters frekvens ble koblet sammen i en trasé med svært god fremkommelighet, og avgangene taktet slik at markedene underveis kunne dra nytte av stiv fem minutters frekvens. Bussmetroen har vært evaluert som en suksess, og strukturerende for byutviklingen. Man kan kanskje si at man var forut for sin tid, og tenkingen har senere inspirert andre byer til å implementere tilsvarende løsninger. Samtidig har snart 15 år med befolknings- og trafikkvekst satt sine spor. Fremkommeligheten er svekket, restkapasiteten er lav, byen har vokst også utenfor bussmetroens dekningsområde og flere nye kollektivtilbud har kommet til.

Reisetidene må ned. Sammenlignet med bil er reisetiden med buss for lang. Bussmetroen trenger køfri kjørevei på det meste av fellesstrekningen, tilsvarende hva bussene oppnår på strekningen Oddemarka-Lund torv i dag. Flere busser bør kjøre tunnelen i Hannevika. Mange reisende til bydelene i øst opplever betjeningen av UiA som en tidkrevende omvei. Samtidig er Universitetet et viktig målpunkt som forsvaret et svært godt kollektivtilbud. På sikt ønsker AKT at Sykehuset og UiA knyttes til bussmetroen med en høyfrekvent linje, som krysser på ny bru over Otra. Oddemarka kan blir et omstigningspunkt mellom bussmetroen og den nye linjen. En 350 meters bussvei Oddemarka-Bjørndalssletta forkorter reisetiden til bydelene i øst med flere minutter og framstår som et av de mest lønnsomme fremkommelighetstiltakene i byen.

ØNSKER FOR INFRASTRUKTUR



Infrastrukturtiltak som understøtter implementering av nytt rutetilbud.

Nye markeder. AKT vil utvide med en ny metrolinje der bydelene Hellemyr og Dvergsnes (til Holte) framstår som gode alternativer. Der markedet er godt, men foreløpig ikke forsvarer metrofrekvens, foretas en prioritering av ressursene ut fra hvor potensialet er størst. Byutvikling og befolkningsvekst utenfor eksisterende kollektivtilbud er mer krevende.

Flere direktelinjer eller økt frekvens på metrolinjene?

Fra mange bydeler med metrolinjer (M1, M2, M3) kjøres i tillegg ekspressavganger til sentrum som hopper over deler av metrotraséen (A- og D-linjer). Begrunnelsen er å oppnå mer konkurransedyktig reisetid mot bil. Ikke overraskende har A- og D-linjene blitt markedssuksesser på grunn av sin reisetid. Utfordringen er imidlertid at slike linjer bidrar til å «tynne ut» frekvensen på metrolinjene, innfører linjevarianter og kompliserer tilbudet unødvendig. Og viktigst – direktelinjenes utbredelse kan bare tolkes som et avbøtende tiltak mot det virkelige problemet; bussens kapasitet og framkommelighet på veinettet, og betjeningen av UiA. Målet må være å utvikle direktelinjene på sikt, fordi metrolinjene har fått tilsvarende rask reisetid.

Hyppige avganger. 10 minutters frekvens kjennetegner bybusstilbudet i Kristiansand i rushtidene, med 20/30 minutters frekvens på dagtid og kveld/helg. Rutetabellene tilstrebes lagt opp slik at der flere linjer til sammen utgjør tilbudet, vil avgangstidene bli jevnt fordelt, noe som er spesielt viktig for kundene i lavtrafikk. Der det er behov for mer kapasitet enn hva som gis av 10 minutters rute med normalbuss, skal det først vurderes kjørt leddbuss, før frekvensen eventuelt økes ytterligere.

PLANER FOR TILBUDET I ARENDAL

I Arendalsregionen (Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, heretter forkortet til Arendal) pågår for tiden en mulighetsstudie om kollektivtrafikk som ledd i analysefasen av areal- og transportplanen. Siden detaljeringen ikke har kommet like langt (som i Kristiansand), og av respekt for de pågående prosesser, begrenser denne framstillingen seg til en omtale av prinsippene som AKT legger til grunn til endret rutetilbud, for å sørge for økt forutsigbarhet for hvilke endringer som kommer.

Dagens tilbud. Rutetilbudet i Arendal kjennetegnes i dag av et stort antall linjer som kjøres med nokså lav frekvens. Ringlinjer innebærer tidkrevende omveier for passasjerene. Flatedekningen er høy, som betyr at svært mange har et kollektivtilbud i nærheten, men at det går for sjelden og for sakte til å framstå som attraktivt nok. Trafikktallene er beskjedne, markedsandelen er lav, og utviklingen er svak. Det foretas derfor nå en gjennomgang av rutetilbudet for å tilpasse det AKTs prinsipper for ruteplanlegging.

Utvikle et mer attraktivt busstilbud for de fleste.

Høy frekvens er det aller viktigste kvalitetselementet for kundene i byområdene. AKT vil prioritere ressursene i markeder der kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes. Det tilstrebes avganger minst hvert 10. minutt på fellesstrekninger. Innenfor begrensede tilskuddsmidler innebærer dette en forsiktig omfordeling av ressursene ved at flatedekningen tas noe ned. Områder som ikke forsvarer avganger hvert 60. minutt, bør vurderes erstattet med servicelinje eller bestillingstrafikk.

Pendle gjennom knutepunkt og taktet frekvens langs fellestrekkningene.

Dagens system er lagt opp slik at flere av busslinjene møtes i sentrum til samme tid, slik at passasjerene enkelt kan foreta overgang mellom linjene.

En konsekvens av dette er at bussene kjører rett etter hverandre på fellesstrekninger ut og inn fra sentrum. Dermed utnyttes ikke kapasiteten godt nok, og tilbudet framstår som dårligere enn det faktisk er. AKT vil pendle bussene gjennom Arendal sentrum uten vesentlig oppholdstid, slik at en oppnår en høy, jevn frekvens på fellesstrekningene. Når frekvensen er høy, reduseres behovet for planlagt bytte i sentrum. Økt tilbud med samme antall busser og mindre reguleringsbehov i sentrum er andre fordeler ved en slik strategi.

Stoa og Myra/Sam Eyde videregående skole genererer mange reiser, og fortjener økt tilbud. Tilbudet i typiske eneboligstrøk med høy bilandel bør gjennomgås. Endelig utforming av linjennettet, herunder aktuelle pendler, vil bli konkretisert i det pågående arbeidet.

Et linjenett som er enkelt å forstå, og enkelt å bruke.

Felles for norske byer som for tiden opplever sterkest vekst i busstrafikken, er at man har foretatt en forenkling og omfordeling av ressursene. I Bodø er 14 linjer i lav frekvens kuttet til 4 linjer i høy frekvens. Mange har mistet tilbudet sitt rett «utenfor døren» der de bor, men erfaringene viser samtidig at de fleste er villige til å gå noe lenger for å komme til en holdeplass med et høyfrekvent tilbud. Resultatet i Bodø viser en passasjervekst på 30-40 % knyttet til forenklingen alene. AKT ser ingen grunn til å la være å forsøke det samme i Arendal.



