

Agder Kollektivtrafikk

Strategiplan
2020-2025

Det skal være
enkelt og attraktivt
å reise kollektivt





Forord	4
Sammendrag	6
1. Grunnlaget for strategiplanen	8
1.1. Formål, visjon og mål	9
1.2. Effekt av målrettet arbeid de siste ti årene	11
1.3. Kollektivtrafikkens marked	16
1.4. Regionplan Agder og FNs bærekraftsmål	18
2. Rammebetingelser for å lykkes	25
2.1. Samarbeid, samhandling og involvering	25
2.2. Virkemidler som tilrettelegger for økt kollektivtrafikk	26
2.3. Finansiering av kollektivtrafikken	30
3. Trender og fremtidens persontransport	33
3.1. Befolkningsvekst, by- og regional utvikling	33
3.2. Innbygger- og kundebehov	36
3.3. Mobilitet som en tjeneste	36
3.4. Ny teknologi	40
4. AKTs tilnærming til målområdene	43
4.1. Teknologi	45
4.2. Markedsrettet trafikktilbud	46
4.3. Radikalt kundefokus	48
4.4. Strategi for skoleskyss	51
4.5. Kontraktstrategi	53
4.6. Infrastruktur	54
4.7. Planer for tilbudet i Kristiansand og Arendal	57
5. Vedlegg	63

AKT skal bidra til at målene i Regionplan Agder blir realisert gjennom fokus på FNs bærekraftsmål på regionalt og lokalt nivå.

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

Hovedmålet i Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. AKT skal bidra til at målene i Regionplan Agder blir realisert gjennom fokus på FNs bærekraftsmål på regionalt og lokalt nivå. Det mest sentrale målet for AKT er «Bærekraftige byer og samfunn», som peker på trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer.

Nullvekstmålet er en veletablert politikk for de største byområdene, og for AKT. I tråd med bompengeaftalen fra 2019 har regjeringen juni 2020 fastsatt et videreutviklet nullvekstmål, med fokus på fremkommelighet, reduserte klimagassutslipp og mindre lokal forurensing og støy. Gode byer er grønne byer med lave utslipp, som er tilrettelagt for bærekraftig mobilitet for innbyggere og næringsliv.

AKT har som ambisjon å bli et mobilitetsselskap.

Mobilitet er muligheten til å bevege seg fra A til B med ulike transportmidler, eksempelvis buss, bil, tog, ferge, sykkel, sparkesykkel, gange med mer.. AKT har ambisjon om å bli et mobilitetsselskap. AKT vil være eiernes verktøy for bærekraftig mobilitet¹, ta et tydelig ansvar ved å knytte alle mobilitetstilbudene sammen. AKT skal være en pådriver for bedre og mer forutsigbar fremkommelighet for kollektivtrafikken, for helhetlige løsninger og for utvikling av integrerte mobilitetsløsninger med høy kvalitet, hvor kunden får dekket sitt mobilitetsbehov. Nye transportformer og nye teknologiske løsninger må tas i bruk for å gjøre reisemulighetene mer tilgjengelige og støtte opp under et sømløst tilbud til de reisende. I rollen som et selskap som tidlig tar i bruk nye løsninger vil AKT i 2020 igangsette AKT Svipp, som et pilotprosjekt for å teste ut bestillingstransport med dør-til-dør transport. En viktig forutsetning for å bli et mobilitetsselskap i Agder, samt realisere ambisjonene i strategiplanen er økonomiske ressurser.

AKT vil være eiernes verktøy og ta et tydelig ansvar for bærekraftige mobilitet.

AKT skal fremover være mer offensive og ta i bruk teknologiske muligheter. Teknologisk utvikling ligger som en rammebetingelse for de prioriterte satsingsområdene i strategien. De teknologiske mulighetene er imidlertid beheftet med betydelig usikkerhet knyttet til både utvikling og økonomi. Målsettingene for AKT om å ta rollen som pådriver, tidlig ta i bruk nye løsninger og utvikle seg innen mobilitet og teknologi må understøttes og tilpasses økonomiske prioriteringer.

I rollen som et mobilitetsselskap vil de ulike mobilitetstjenestene kunne utføres av ulike leverandører på samme måte som AKT i dag ikke utfører selve rutetrafikken, men kjøper tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. AKT beholder kundekontakt, service og kundegrensesnitt samt formidler billetter og informasjon gjennom egne kanaler, og vil ha et overordnet ansvar for helheten i transporttilbudet.

¹ Agder fylkesting i juni 2020: Et oversendelsesvedtak om at AKT skal sette i gang et arbeid med tanke på å bli et mobilitetsselskap.

Økonomiske ressurser setter rammene for hvilket mobilitetstilbud AKT har mulighet til å gi. Markedet 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 svakt. Dette peker på behov for prioritering av ressursbruk, og tilpasning av rutetilbudet ut fra ulik etterspørsel og befolkningstetthet-/utvikling i regionen. Samtidig må AKT sikre et forsvarlig mobilitetstilbud til alle i regionen innenfor de økonomiske rammene som er gitt. Gjennom byvekstavtaler har man i Kristiansandsregionen forpliktet seg til mål om nullvekst i personbiltrafikken, som vil kreve økt innsats for sykkel, gange og andre bærekraftige mobilitetsformer.

Strategiplanen er AKTs viktigste styringsdokument for utviklingen av mobilitetstilbudet i Agder. Strategien er utviklet gjennom en prosess hvor de ansatte, styret, eiere og samarbeidspartnere har deltatt. Strategiplanens hensikt er å sikre økt strategisk fokus i beslutningene og sørge for at det jobbes mot felles mål. AKT skal bidra til å sikre en region i vekst gjennom å skape gode forutsetninger for vekst, trivsel og miljø. For å lykkes er AKT avhengig av et fortsatt godt samarbeid med andre aktører og beslutningstakere innenfor samordnet areal- og transportplanlegging. AKT skal være samarbeidsorientert og pådriver for delingskultur for sammen å finne felles løsninger på felles utfordringer. Et mulig samarbeid hvor AKT bidra inn er samordning av offentlig betalt transport i Norge. Det jobbes her langsiktig sammen med Sørlandet sykehus HF og Pasientreiser HF for å utvikle et felles system for bestillingstransport.

I starten av 2020 ble verden, og Norge, rammet av pandemien Covid-19. Konsekvensene på den økonomiske utviklingen vil være av betydelig karakter, noe som også påvirker etterspørselen etter persontransport. På kort sikt ble kollektivtrafikken hardt rammet med en kraftig nedgang i antall passasjerer, og kapasitetsreduksjon knyttet til smitteråd og -hensyn. Effekten på lengre sikt er beheftet med større usikkerhet - og det eksisterer risiko for redusert vekst for persontransport, og kollektivtrafikk. Det vil være avgjørende at man i perioden etter pandemien tar lærdom og arbeider for å avdekke endret adferd og reisemønstre. Et viktig aspekt og effekt av Covid-19 er økt usikkerhet, det vil derfor være viktig å øke tillit og trygghet i befolkningen, knyttet til å reise kollektivt i tiden som kommer.

Et viktig aspekt og effekt av Covid-19 er økt usikkerhet, det vil derfor være viktig å øke tillit og trygghet i befolkningen, knyttet til å reise kollektivt i tiden som kommer.

AKT opplever at mange gode prosesser er i gang, og at man har oppnådd mye siden forrige strategiplan. Samtidig er det behov for å fortsette arbeidet med å gi kollektivtrafikken varige konkurransefortrinn i forhold til bil. AKT har som mål at strategiplanen skal være et viktig grunnlag for videre utvikling av kollektivtrafikkens rammebetingelser, arealbruk og samferdsel generelt. Det legges opp til at strategiplanen rulleres neste gang i 2023/24 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 handlingsplan med utgangspunkt i strategiplanen.

AKT presenterer sin fjerde strategiplan siden oppstarten av selskapet i 2008. Målrettet arbeid har resultert i at mange av målene som ble satt i 2016/2017 er nådd. AKT har utarbeidet en oppdatert strategiplan med samme visjon og målområder som tidligere, men med nye/oppdaterte målsettinger. Målene skal bidra til AKTs visjon om at «det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt», som underbygger målene i Regionplan Agder og FNs bærekraftsmål.

Kollektivtrafikken i Agder har siden 2010 hatt en sterk utvikling, med høy passasjervekst. Det er oppnådd bedre oversikt over driftssituasjon og kapasitetsutnyttelsen, innført forenklet pris- og sonesystem, og kundetilfredsheten har økt fra 54 % i 2009 til 78 % i 2019.

Nullvekstmålet handler om at den forventede transportveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, og er basert på en erkjennelse av at det verken er mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge seg ut av kapasitets- og miljøutfordringene. Skal nullvekstmålet nås i byområdene kreves det målrettet innsats og helhetlig virkemiddelbruk. Effekten av kollektivsatsingen er imidlertid best når den kombineres med arealplanlegging som innrettes i kombinasjon med restriktive tiltak for bil. Det er viktig med samarbeid, samhandling og involvering fra andre aktører for å oppnå en samlet virkemiddelbruk, spesielt knyttet til parkeringspolitikk, arealplanlegging, fremkommelighet for buss og bompenger.

For å bygge opp under Regionplan Agder, bærekraftsmålene, teknologisk utvikling og fremtidens behov er det nødvendig med et godt samarbeid med myndigheter, næringslivet, eiere, operatører og kundene. Gjennom samarbeid med andre aktører har AKT muligheten til å tidlig ta i bruk nye løsninger og ny teknologi. AKT har et tydelig mål om å være en pådriver for delingskultur for sammen å finne felles løsninger på felles utfordringer. AKT ønsker å ta i bruk teknologiske løsninger for å gjøre reisemulighetene mer tilgjengelige, øke mobiliteten og støtter opp under et sømløst tilbud til de reisende.

Økt velstand, kontinuerlig teknologiutvikling og forbedring av tjenester gjør at innbyggerne forventer at nye løsninger tilpasses egne behov, som preges av mange muligheter, enkelhet og effektivitet. Digitalisering, globalisering og urbanisering driver frem forbedringer og differensiering av mobilitetstjenester. Informasjon, billettering, transportmåte, tidspunkt og komfort på reisen tilpasses kontinuerlig den enkeltes preferanser. Skal AKT bli gode og relevante i fremtiden må vi satse på digitalisering som åpner opp nye markedsmuligheter og tilrettelegger for individualisering. Vi må ha en kultur for kontinuerlig forbedring for sammen å levere best mulig tilbud til kundene våre.

AKT vil bidra til å sikre en region i vekst, gjennom å skape gode forutsetninger for vekst, trivsel og miljø. AKT skal ta et tydelig ansvar og bidra til at kollektivtrafikken knytter alle mobilitetstilbudene sammen, og være en pådriver for bedre og mer forutsigbar fremkommelighet

for kollektivtrafikken. Kunden skal få dekket sitt mobilitetsbehov gjennom helhetlige løsninger, og det må arbeides for utvikling av fleksibelt nettverk av integrerte mobilitetsløsninger med høy kvalitet. Ved å ta dette ansvaret vil AKT gå fra å være et kollektivselskap til å bli et mobilitetsselskap som støtter opp under eiernes langsiktige mål.

Markedsrettet tilbudsutvikling er AKTs viktigste bidrag for å innfri de ambisiøse målene for kollektivtrafikken i regionen. I byene skal tilbudet preges av høy frekvens og enkel linjeføring, mens regionlinjene knytter byer og regionsentra sammen, og gir lokalt tilbud underveis.

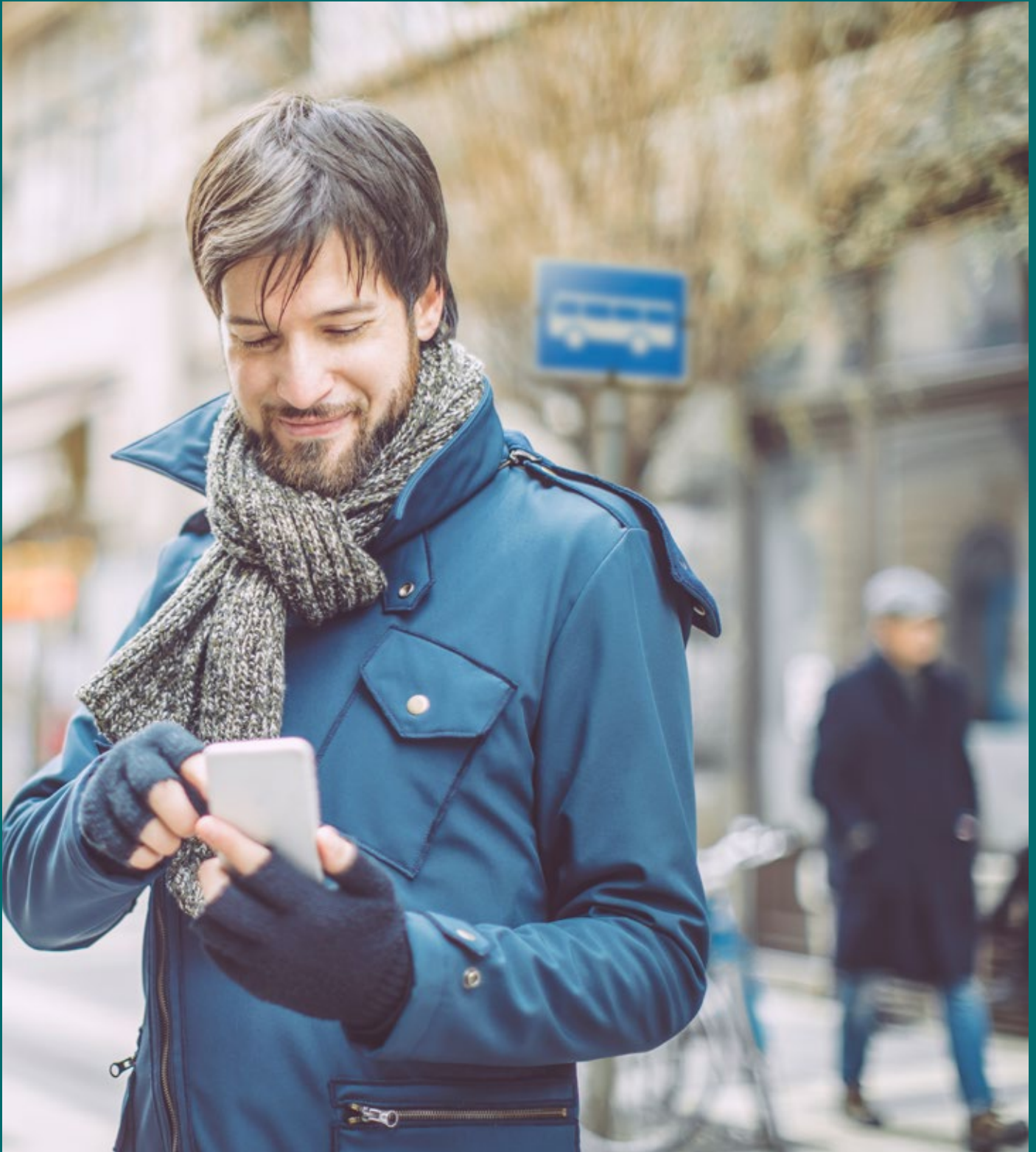
AKT skal være en kundeorientert virksomhet med radikalt kundefokus som gjennomsyres og gjenspeiles i hele organisasjonen, og passjerene skal møtes av et tilbud av høy kvalitet, som er lett å bruke. Kundene ønsker selvbetjening og verktøy for å bestille reiser på egenhånd, som gir retning for hvilke tiltak AKT bør prioritere, blant annet reiseplanlegger, sanntidsinformasjon, mobilbillett, nettbutikk og selvhjelpsterminaler.

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 Agder fylkeskommunes reglement knyttet til kvalitet.

Kontraktstrategien skal gjennomføres på en måte som gjør AKT til en attraktiv oppdragsgiver for transportørene, og som bidrar til gode avtaler. AKT tar inn over seg et bredt samfunnsansvar i innkjøpene, definert som helheten av økonomisk, miljømessig, sosialt og etisk ansvar.

AKTs viktigste rolle er å være en pådriver for best mulig tilrettelegging for kollektivtrafikken. AKT ønsker raskere tempo i gjennomføringen av lønnsomme infrastrukturtiltak som kan redusere reisetiden med buss, og gi bussen varige konkurransefortrinn i forhold til personbilen, som reflekteres i planer for busstilbudet.

For å lykkes med disse ambisiøse målene har AKT konkretisert nye/oppdaterte målsettinger frem mot 2025, som vil knyttes til tiltak i en handlingsplan. Målene underbygger AKTs visjon om at det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt. Alle som jobber med å levere kollektivtransport skal vite at de er en viktig brikke i å levere på Regionplan Agder og FNs bærekraftmål!



Oppdaterte målsettinger

Mange av målene som ble satt i 2016/2017 er allerede nådd. AKT vil i denne strategiplanen presentere nye/oppdaterte målsettinger. Målene underbygger AKTs visjon om at «det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt».

Regionplan Agder med hovedvekt på FNs bærekraftsmål uttrykker eiernes målsetninger

Gjennom fokus på bærekraft og mobilitet vil AKT bidra til at regionens målsettinger nås. Med en verden i stadig endring er mobilitet et overordnet fokusområde hos AKT og eierne i innværende strategiplan. Ved å støtte opp under utviklingen og være en pådriver for løsninger som sikrer god mobilitet, vil dermed bygge opp under FNs-, og regionens bærekraftsmål.

Regionplan
Agder 2030 sitt
hovedmål er å
utvikle Agder til en
miljømessig, sosialt
og økonomisk
bærekraftig region
i 2030 – et attraktivt
lavutslippssamfunn
med gode levekår.

1.1. FORMÅL, VISJON OG 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 mobilitetstilbud, 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 Agder. 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 Agder.

Hovedmålet i Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. AKT skal bidra til at målene i Regionplan Agder blir realisert gjennom fokus på FNs bærekraftsmål på regionalt og lokalt nivå.

Visjon for AKT

Det er stadig for mange som ikke vurderer kollektivtrafikk som en relevant 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

AKT har utviklet fire målområder innenfor visjonen:

- Kunder og marked
- Produkter og tjenester
- Organisasjon og kompetanse
- Eiere og eksterne samarbeidspartnere

VISJON:

Det skal være
enkelt og attraktivt
å reise kollektivt.

MÅLOMRÅDER:



AKT skal ha fornøyde kunder som har god kjennskap til rutetilbudet. AKT skal fremstå som fremtidsrettet og ha høy standard på vår kontakt med passasjerene.



AKT skal sikre at det er enkelt å planlegge og gjennomføre reiser. Vi skal arbeide for å utvikle mobilitetstjenester, følge teknologiutviklingen og være utslippsfrie innen 2030



AKT skal være en attraktiv arbeidsgiver med høy medarbeitertilfredshet og kompetanse som adopterer nye løsninger tidlig.



AKT skal lage gode rammer og bygge opp under regionens målsettinger. AKT skal bidra til å skape gode rammevilkår og være en pådriver for felles løsninger i bransjen.

Figur 1: Fire målområder utviklet innenfor visjonen

Det har vært en stor utvikling innen kollektivtrafikken i Agder, med høy passasjervekst.

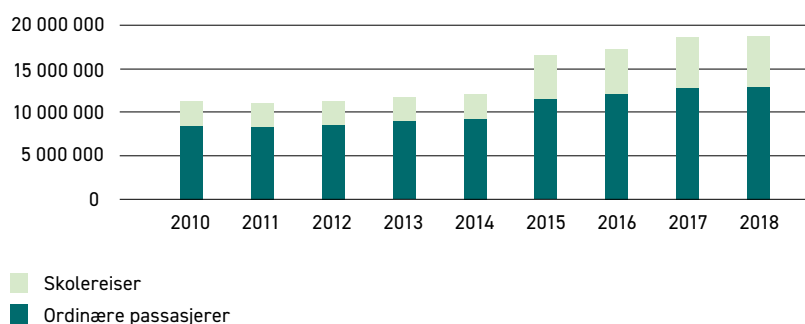
1.2. EFFEKT AV MÅLRETTET ARBEID DE SISTE TI ÅRENE

Utvikling innen kollektivtrafikken

AKT presenterer sin fjerde strategiplan siden oppstarten av selskapet i 2008. Målrettet strategiarbeid har gitt gode resultater og i dette kapitlet vises noe av utviklingen innen områder det har vært satset strategisk gjennom de siste ti årene.

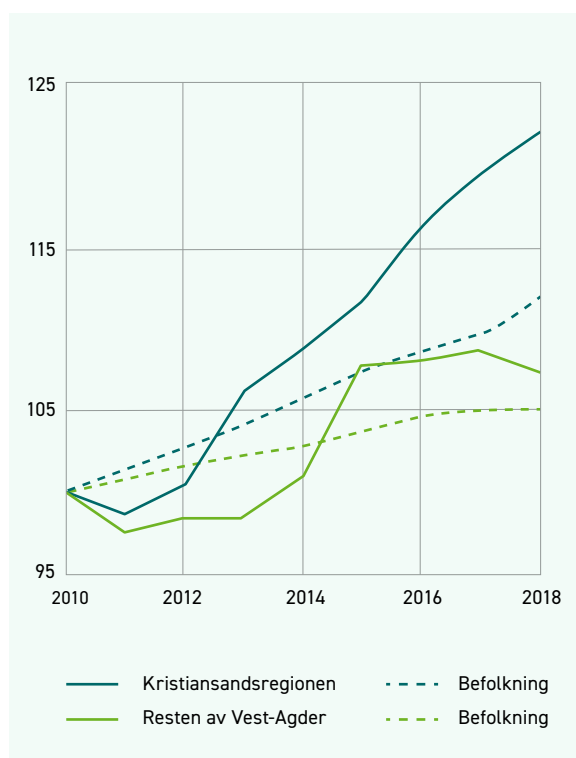
Det har vært en stor utvikling innen kollektivtrafikken i Agder, med høy passasjervekst. All kollektivproduksjon er konkurranseutsatt, og Agder er samlet i et selskap for å administrere kollektivtrafikken. Gjennom dette er det oppnådd bedre oversikt over driftssituasjon og kapasitetsutnyttelsen.

Økning i antall passasjerer 2010–2018:



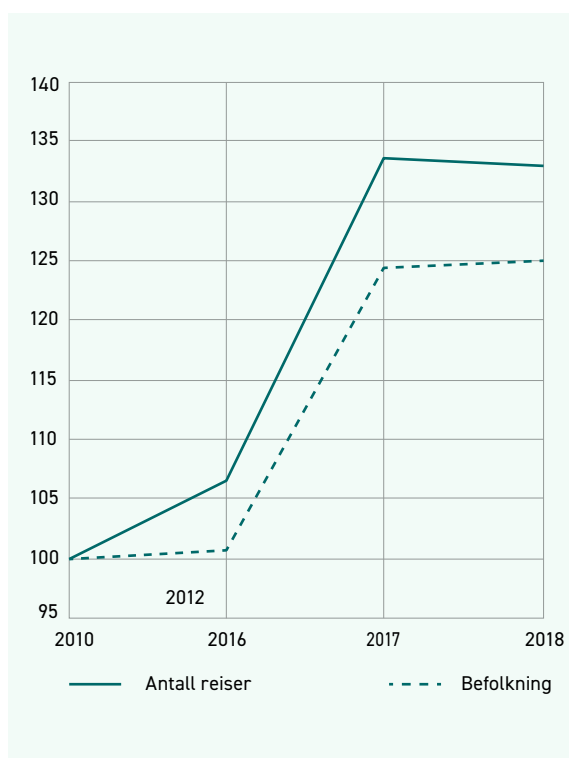
Figur 2: Passasjervekst fra 2010-2018 for ordinære passasjerer og skoleskyss. 2015 var første år med driftsansvar for kontrakter i Aust-Agder, som forklarer en betydelig økning i passasjertallene. Fra 2017 ble samtlige kommuner i Aust-Agder omfattet av statistikken, og AKT overtok ansvar for skoleskyss i Setesdal, som forklarer den relativt store økningen fra 2016–2017.

Utvikling i antall kollektivreiser og befolkningsvekst i Kristiansandsregionen og resten av Vest-Agder:



Figur 3: Utvikling i kollektivreiser i hhv Kristiansandsområdet² og resten av Vest-Agder³ 2010-2018 med basisår 2010.

Utvikling i kollektivreiser og befolkningsvekst i Aust-Agder:



Figur 4: Utvikling kollektivreiser Aust Agder. Basisår 2015. Skiftet fra 2016 til 2017 er grunnet utvidelse av AKTs dekning.

Av statistikken kan det leses at det i hovedsak har vært en relativt større økning i passasjertrafikken, enn befolkningsveksten i årene etter 2014, for alle geografiske områder. Av figuren ser man en betydelig økning i både kollektivtrafikk og befolkning fra 2016 til 2017. Økningen er grunnet utvidelse av AKTs dekningsområde i Aust-Agder i 2017⁴.

Vi har nedenfor presentert noen utviklingsområder AKT har jobbet strategisk med siden 2010.

² Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla

³ Mandal, Farsund, Flekkefjord, Lyngdal, Kvinesdal, Lindesnes, Marnardal, Sirdal, Hægebostad, Audnedal, og Åseral

⁴ Aust-Agder (før 2017): Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei, Arendal, Grimstad og Lillesand
Aust Agder (fra 2017): Lillesand, Arendal, Froland, Gjerstad, Grimstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei, Åmli, Birkenes, Iveland, samt Setesdalsregionen: Bygland, Bykle, Evje og Hornnes og Valle kommuner.

Kundene kan i dag kan planlegge reisen på mobilen med AKTs reiseplanlegger.

Forenklet pris- og sonesystem

Et av de viktigste momentene i forhold til forenkling av pris og sonesystemet har vært å gjøre det enklere å kjøpe billett. Et delmål var å gjøre billettkjøp tilgjengelig i mobilbilletten AKT Billett. I oktober 2018 ble dette rullet ut til eksisterende og nye brukere av AKT Billett, og har medført at kjøpsmønsteret og avhengigheten av «salgspersonell» er blitt adskillig mindre. Kunden kan nå betjene seg selv, også ved kjøp av periodebilletter, og er ikke lenger avhengig av sjåfør/kundesenter for å kjøpe billett.

Redusert kontantbruk

AKT har redusert kontantbruk i buss, og andelen forhåndskjøpte reiser fortsetter å øke. Kjøp av billett via mobiltelefon vokser, og i dag er 88 % av alle billetter forhåndskjøpte. Årsaken til dette er blant annet at kundene i dag kan planlegge reisen på mobilen med AKTs reiseplanlegger for så betale reisen med AKT Billett. I tillegg ble det i 2017 lansert et nytt pris- og sonesystem, hvor en av intensjonene var at det skulle være billigere for passasjerene å kjøpe billett før de gikk på bussen. Dette har samlet vært med på å bidra til reduserte mengde kontanter om bord på bussene, samt reduserer tiden sjåførene bruker på billettering.

Sanntidssystemet

Siden 2013 har sanntidssystemet blitt introdusert i stadig flere områder i Agderfylkene og nå har alle bussene, inkludert busser som brukes til skoleskyss, sanntidssystem. Sanntid gir trygghet og forutsigbarhet. Det gir mulighet til å publisere trafikkavvik/servicemeldinger i AKTs reiseplanlegger, på holdeplass og på bussen på en helt annen måte enn tidligere. AKT var det første kollektivselskapet i Norden som publiserte sanntidsinformasjon via Google Maps.

Kundetilfredshet

I det nasjonale Kollektivbarometeret scorer AKT høyest på punktene om informasjon, både blant publikum men også i sammenligning med andre kollektivselskaper. Kundetilfredshetsundersøkelsen viser at kundetilfredsheten har økt fra 54 % til 78 % fra 2009 til 2019. Nullpunktanalyse gjennomført Q4 2018 hadde som mål å kartlegge AKTs omdømme og kjennskap i Agder. Resultatet viste til høy kjennskap og positivt omdømme blant publikum, både kunder og ikke-kunder i Agder. Dette ble underbygget gjennom positive merkeassosiasjoner til AKT.

Utskifting av bussparken

Det arbeides kontinuerlig med utskifting av bussparken til mer miljøvennlige busser. I Kristiansandsområdet er 139 dieselbusser erstattet med 153 busser som går på strøm, biodiesel eller en kombinasjon av strøm og biodiesel. Overgangen gir miljøgevinster knyttet til reduksjon i lokale- og globale utslipp. Endringene i Kristiansandsområdet gir en nedgang i utslipp på om lag 7 000 tonn CO₂-ekvivalenter, 800 kg svevestøv og 62 tonn NO_x per år⁵. Det er også foretatt noen utskiftninger i de øvrige kontraktsområdene.

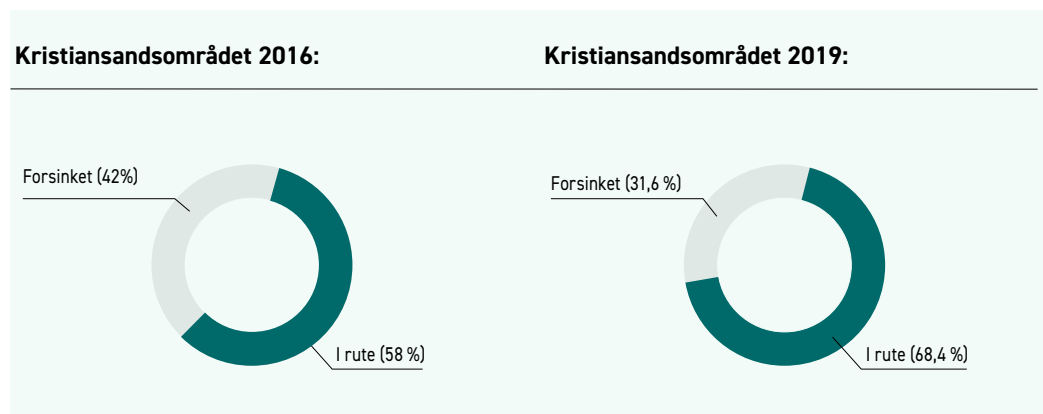
Det arbeides kontinuerlig med utskifting av bussparken til mer miljøvennlige busser.

⁵ Miljøvirkningene er primært beregnet med utgangspunkt utslippssatser (Braunschweig bykjøresyklus) fra TØI rapport 1540 (2016) og verdsettingssatser fra Statens Vegvesens Håndbok V712 for konsekvensanalyser (2018).

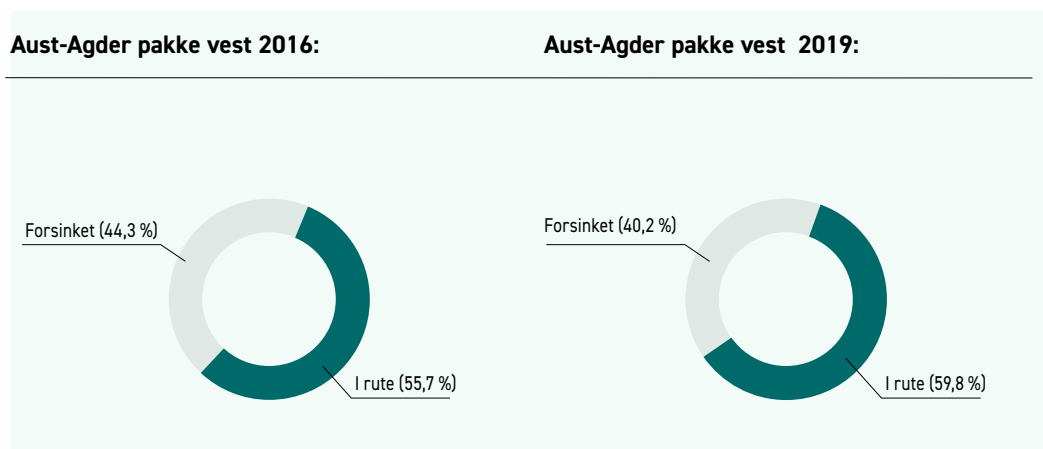
Ruteendringer

I Kristiansand ble det gjennomført to større ruteendringer i 2018. Endringen januar 2018 omfattet et større antall reisende mens endringen sommeren 2018 var den mest omfattende siden innføringen av bussmetro i 2003. Begge endringene innebar en klar styrking av tilbudet, med fokus på å dekke kundens behov gjennom flere avganger, lettere å finne frem samt utvidet åpningstid.

Forbedret punktlighet. Fra 2016 til 2019 har punktligheten på bussene har økt med mer enn 10% i Kristiansandsområdet, fra 58 % av alle avganger i rute i 2016, til 68,4 % av alle avganger i rute i 2019, se figur 5. Tallene inkluderer også rushtid.



Figur 5: Utvikling i punktlighet i Kristiansandsområdet 2016–2019. Forsinket inkluderer for tidlig kjørte avganger.



Figur 6: Utvikling i punktlighet i Aust-Agder 2016–2019. Forsinket inkluderer for tidlig kjørte avganger.

Figur 6 viser utviklingen i Aust-Agder, hvor punktligheten også har blitt forbedret i perioden, med færre forsinkede busser, og flere busser i rute.

Bussanlegg

Det er etablert to bussanlegg, oppgradert mange holdeplasser og etablert 18 innfartsparkeringer. Agder fylkeskommune har kjøpt bussanlegget Moland Park i Arendal og anlegget har vært benyttet av Setesdal Bilruter fra oppstart av ny kontrakt 1.1.2015. Fylkeskommunen bygget nytt bussanlegg på Dalane i Kristiansand. Anlegget stod ferdig i mai 2018, og det ble tatt i bruk av Boreal Buss AS ved oppstart av ny kontrakt 1. juli 2018.

Mange holdeplasser er blitt oppgradert og universelt utformet

I Kristiansand er holdeplassene på de fleste linjer blitt universelt utformet. I kommunene Vennesla og tidligere kommunene Søgne og Songdalen er holdeplasser med mange påstigende oppgradert til universell utforming. I kommunene Arendal og Grimstad er holdeplasser på hovedlinjene blitt oppgradert og universelt utformet.

Det er i tillegg etablert 18 innfartsparkeringsplasser med til sammen 700 parkeringsplasser i Kristiansandsområdet, Arendal og Tvedestrand⁶. Anleggene er plassert i nærheten av sentrale bussholdeplasser, som har gode bussforbindelser videre.

Ny organisasjonsstruktur

For å øke evne til innovasjon og gjennomføring har AKT innført en ny organisasjonsstruktur. Organisasjonen er forsterket innen områdene marked og IKT. Det har resultert i et mer målrettet markedsarbeid og videreutvikling av billetterings- og informasjonssystemene.

De siste årene har mediebruken til det norske folk tatt en sterk dreining mot sosiale medier. Dermed blir sosiale medier nyttige verktøy for å løse samfunnsoppdraget for stadig flere virksomheter. På høstparten 2017 tok AKT konsekvensen av dette og relanserte seg på sosiale medier. Fra 2018 har AKT vært tilstede på bl.a. Facebook, Instagram, LinkedIn og Twitter.

Ny organisasjonsstruktur har resultert i et mer målrettet markedsarbeid.

Sosiale medier er nyttige verktøy for å løse samfunnsoppdraget.



⁶ <https://akt.no/innfartsparkering/>

I Agder står bilen sterkt, spesielt i distriktene.

1.3. KOLLEKTIVTRAFIKKENS MARKED

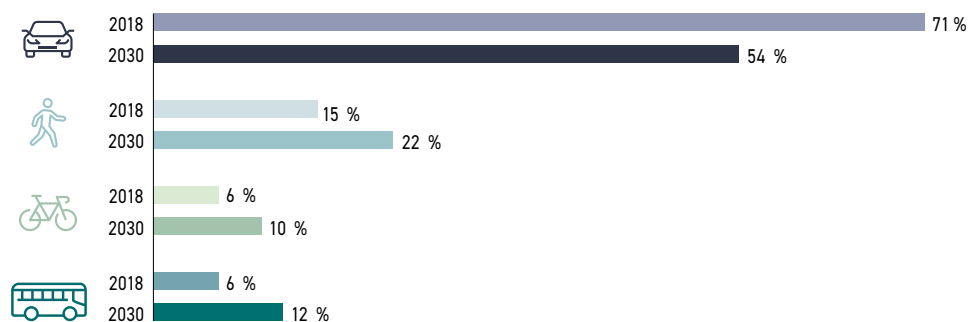
Varierende befolkningsgrunnlag og geografiske avstander

Agderfylkene har varierende befolkningsgrunnlag og geografiske avstander, som både utgjør utfordringer og muligheter for kollektivtrafikken. Befolkningsveksten er ujevnt fordelt, og størsteparten av veksten i årene som kommer forventes å skje i byer og tettsteder, med Kristiansand og Arendal som hovedsentre for vekst i hele Agder⁷.

På Agder står bilen sterkt, spesielt i distriktene. Dette skyldes både befolkningsstruktur, lange avstander, og mangel på kollektivtilbud. I byene, der kollektivtilbudet er godt, ser man imidlertid at bilen på tross av dette står sterkt. Agders største arbeidsplassstygdepunkt er Kristiansand, nest største er Arendal-Grimstad. Kollektivtrafikken hadde i 2019 en markedsandel på 9 % i Kristiansand og 6 % i Kristiansandsregionen⁸.

Markedsandeler

Prosent av alle personreiser



Figur 7: Den målsatte utviklingen gir kollektivtrafikken en andel på 12 % av alle personreiser i Kristiansandsregionen i 2030, mot 6 % i 2018.

«I store byområder er det et mål at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling»

Nasjonal transportplan
2014–2023 og 2018–2029

Nullvekstmål

Nullvekstmål ble lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012 og i Nasjonal transportplan 2014–2023 og 2018–2029. Målet er formulert på følgende vis «i store byområder er det et mål at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling». I tillegg til reduserte klimagassutslipp skal nullvekstmålet bidra til god fremkommelighet/økt mobilitet og økt attraktivitet i byene.

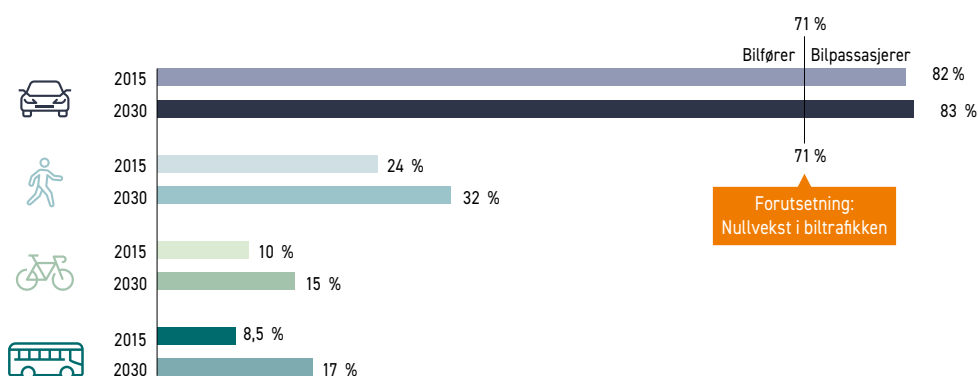
⁷ Regionplan Agder 2030

⁸ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/transport>

I tråd med bompengeavtalen fra 2019 har regjeringen nå fastsatt et videreutviklet nullvekstmål⁹. Det viktigste er holdt fast ved, og hva man ønsker å oppnå med målet er gjort tydeligere. Byområder skal få bedre framkommelighet, reduserte klimagassutslipp, mindre lokal luftforurensning og mindre støy. De viktigste virkemidlene er nullvekst i persontransporten med bil og mer effektiv arealbruk.

Med utgangspunkt i nullvekstmålet ble det i analyse- og utredningsfasen til NTP 2018–2029 estimert en forventet fordeling mellom kollektivtrafikk, sykkel og gange, og hvordan transportmiddelfordelingen vil se ut gitt denne fordelingen. For Kristiansandsregionen forutsetter realisering av nullvekstmålet at det må foretas ca. 17 millioner kollektivreiser i 2030. I tillegg forutsettes det at gange og sykkel står for en betydelig del av veksten.

Passasjervekst i Kristiansandsregionen



Figur 8: Passasjervekst i kristiansandsregionen. Nullvekstmålet innfris ved 17 millioner kollektivreiser i kristiansandsregionen i 2030 mot 8,5 millioner passasjerer i 2015.

Det arbeides med videreutvikling av nullvekstmålet, og ulike alternativer vurderes.

Gjennom regjeringens bompengeforlik 2019 ble det besluttet at nullvekstmål skulle videreutvikles: «Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), men som også tar hensyn til støy, framkommelighet og arealbruk.»

Det arbeides med videreutvikling av nullvekstmålet, og ulike alternativer vurderes. De ulike alternativene har noe forskjellig innfallsvinkel, alle alternativer har imidlertid som mål å redusere ulemper og eksterne virkninger av trafikk i byområder.

⁹ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/videreutviklet-nullvekstmal-fastsatt>

1.4. REGIONPLAN AGDER OG FNS BÆREKRAFTSMÅL

Regionplan Agder

Regionplan Agder 2030 er Agder-regionens viktigste overordnede styringsdokument for regional utvikling, med hovedmål å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030. For å kunne utvikle Agder til et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår, er det et mål i Regionplan Agder å samarbeide om å nå FNs bærekraftsmål på regionalt og lokalt nivå.

Kollektivtrafikkens aktører spiller en viktig rolle, og er med på å oppfylle målene på forskjellig måte. AKT skal bidra til at målene i Regionplan Agder blir realisert, og bidra til en utvikling mot et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levevilkår. Bærekraftsmålene skal utgjøre rammen, og være førende for AKTs arbeid innen mobilitet og andre prioriterte områder. For å sikre sammenheng og tydeliggjøre at AKT tar ansvar ved å bidra til et bærekraftig samfunn, skal bærekraftsmålene følges opp i handlingsplanen.

FNs bærekraftsmål treffer AKTs virksomhet på flere områder. AKT har valgt ut åtte prioriterte bærekraftsmål som er særlig relevante, hvor selskapet har et spesielt ansvar, og gode forutsetninger for å påvirke i positiv retning. Det mest sentrale målet for AKT er «Bærekraftige byer og samfunn», som peker på trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer, som omhandler kjernevirksomheten til AKT. Gjennom å jobbe med Innovasjon og infrastruktur, Samarbeid for å nå målene og Ansvarlig forbruk og produksjon, vil man kunne skape resultater innen helse, klima, anstendig arbeid og mindre ulikhet. Fokuset på bærekraft skal styrke AKTs evne til å bidra til viktige samfunns mål, som for eksempel reduserte klimagassutslipp.

Bærekraftsmålene
skal utgjøre rammen,
og være førende for
AKTs arbeid.



Figur 9: FNs bærekraftsmål og målene AKT har valgt som særlig relevante.



Bærekraftsmål 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle

AKTs viktigste miljøbidrag er å få flere til å sette fra seg bilen og begynne å reise kollektivt. En mobilitetsplan som inkluderer bysykler, innfarts-parkering, sparkesykler, buss, bildeling og holdeplassfasiliteter er alle elementer som vil bidra til økt attraktivitet for kollektivtransporten, og dermed redusert trafikk på veiene. I tillegg til økt aktivitet gjennom økt andel sykkel og gange i befolkningen, vil redusert trafikk medføre bedre luftkvalitet og lavere risiko for ulykker, som bygger opp under helseaspektet.



Bærekraftsmål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

AKTs bidrag til anstendig arbeid og økonomisk vekst handler om å gjøre utdanning og arbeidslivet tilgjengelig for alle innbyggerne. God mobilitet bidrar til å skape velfungerende og miljøvennlige byer, verdiskapende næringsregioner og handel. Mobilitet gir dermed rom for høyere produktivitet, mer innovasjon og omstilling. Kollektivtrafikken på Agder er i stor grad et integreringsprosjekt som gir arbeid for mer enn 800 mennesker.



Bærekraftsmål 9: Innovasjon og infrastruktur

Innovasjon, infrastruktur og mobilitet henger tett sammen for å videreutvikle dagens kollektivtrafikk, og utvikle nye løsninger som gjør det lettere å bevege seg rundt. AKT kan være et forbilde på innovasjon i offentlig sektor, og bidra til å øke etterspørselen etter nullutslippsløsninger. Teknolog utvikling bidrar til enklere og mer fleksible reiser, gjennom eksempelvis reiseinformasjon i sanntid, eller system for bestillingstransport.



Bærekraftsmål 10: Mindre ulikhet

Økonomi, funksjonsnedsettelse, alder og bosted kan være til hinder for deltakelse i samfunnet. Kollektivtrafikken skal være tilgjengelig for alle, også reisende med funksjonsnedsettelse, som skal ivaretas ved universell tilrettelegging av tilbudet. God mobilitet bidrar også til at de uten egen bil har like muligheter til å delta i samfunnet. AKT har i tillegg en sosial prispolitikk.



Bærekraftsmål 11: Bærekraftige byer og samfunn

AKT skal være en pådriver for at utviklingen innen mobilitet bidrar til et bærekraftig samfunn, bidra til å utvikle en attraktiv region og bidra til å binde byer og tettsteder sammen. Trafikkproblemer gir redusert livskvalitet, utslipp og store negative økonomiske konsekvenser. Mer og bedre kollektivtransport, at flere sykler og går og restriktive tiltak for bruk av personbil er viktige tiltak for å oppnå bærekraftige byer og samfunn. Gjennom et godt, tilgjengelig transporttilbud til overkommelig pris vil det bli lettere å bo i og bruke hele regionen, med mindre støy og bedre luft.



Bærekraftsmål 13: Stoppe klimaendringene

Klimautfordringer innebærer at utslipp må ned i alle sektorer. Som følge av teknologiske forbedringer har utslippsintensiteten per kjøretøy falt, men transportveksten har nullet ut gevinstene. Ved at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, bidrar AKT til en bedre transportfordeling, mindre kø og et triveligere bymiljø. Videre jobber også AKT mot nullutslipp innen kollektivtransporten.



Bærekraftsmål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon

Bærekraftig forbruk og produksjon handler om å gjøre mer med mindre ressurser, og dermed redusere miljøbelastning og klimagassutslipp knyttet til aktiviteter. Økt mobilitet vil og bidra til å redusere behovet for flere biler i husholdningen. Et annet element er kravene som stilles knyttet til innkjøp, operatørkontrakter, drift og samarbeidspartnere. Det arbeides blant annet med å kartlegge muligheten for å inkludere sirkularitetskrav ved innkjøp, drift og avhending av materiell i sektoren. Kravene som stilles er viktig i arbeidet mot det grønne skiftet, og er med på å endre transportsektoren.



Bærekraftsmål 17: Samarbeid for å nå målene

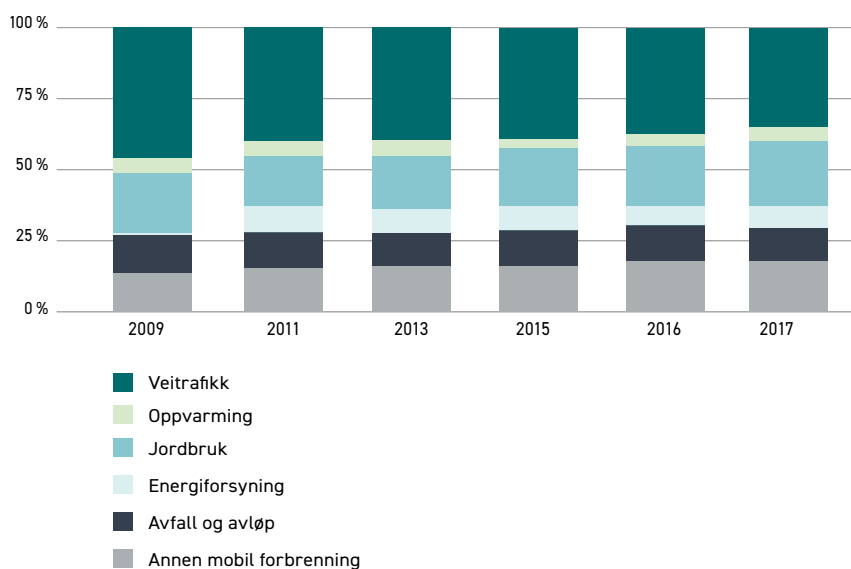
For å lykkes med å nå bærekraftsmålene er det nødvendig med et godt samarbeid med myndigheter, næringslivet, eiere, operatørene og kundene, med et felles mål om et bærekraftig samfunn. AKT kan bidra til videre vekst i kollektivtrafikken, men for å lykkes er man avhengig av samarbeid med andre, eksempelvis ved innføring av restriktiv bilpolitikk og fortetningsstrategi.

1.4.1. KLIMAVEIKART AGDER

Klimaveikart

Klima og miljø er et gjennomgående perspektiv i Regionplan Agder. Klimaveikart Agder ligger til grunn for regionplanen, og er et veikart for gjennomføring av de gode klimatiltakene. Agder skal redusere sine klimagassutslipp i tråd med Parisavtalen, klimaloven og regionale planer. Regionplan Agders klimamål er uttrykt ved at man skal oppnå en 45 % reduksjon i klimagasser innen 2030. Veitrafikk står for høyest andel utslipp i Agder, og det er viktig å rette tiltak mot transportsektoren, se figur 10.

Utslipp Agder 2009–2017:



Figur 10: Aggregerte utslipp Aust-Agder og Vest-Agder fordelt på ikke-kvotepliktig sektor. Kilde: Miljødirektoratet¹⁰

¹⁰ <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/>

Electric Region Agder

Visjonen til Electric Region Agder er å skape verdens første helelektriske samfunn på 100% ren energi innen 2030, hvor et av hovedmålene er å elektrifisere transporten. Thema og miljødirektoratet har i ERA-modellen sett på sammenhengen mellom tiltakskostnader knyttet til ulike utslippskilder, hvor man ser at kollektivtrafikk er blant de mest ressurseffektive tiltaksområdene for å realisere Electric Region Agder¹¹.

AKT er en viktig aktør for å bidra til at Agder blir verdens første helelektriske region. Gjennom arbeidet med bl.a. elektrifisering av busser og etablering av ladeinfrastruktur bygger AKT opp under Electric Region Agders hovedmål. Man må imidlertid merke seg at tiltakskostnaden er beregnet som summen av nyttevirksomheter og kostnader av tiltak. Dette betyr at det vil være behov for å gjøre investeringer og man vil være avhengig av tilførsel av midler til iverksetting av tiltak som bidrar til reduserte utslipp gjennom elektrifisering av transport, dersom man skal realisere målene.

¹¹ ERA-modellen for Kristiansand kommune. Kilde: THEMA og Miljødirektoratet.



Gjennom regjeringens bompengeforlik 2019 ble det besluttet at nullvekstmål skulle videreutvikles. Det viktigste i nullvekstmålet er holdt fast ved, men hva man ønsker å oppnå er gjort tydeligere:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange¹².»

I tillegg til reduserte klimagassutslipp skal nullvekstmålet bidra til god fremkommelighet/økt mobilitet og økt attraktivitet i byene.

Målrettet innsats og helhetlig virkemiddelbruk

Et argument for nullvekstmålet er at eksterne kostnader ved personbiltrafikken – støy, lokal forurensning og kø/trengsel – er vesentlig større i de største byområdene enn i mindre byer og tettsteder. Skal målet nås i byområdene kreves det målrettet innsats og helhetlig virkemiddelbruk:

«En utvikling der personbiltransporten ikke øker, mens flere går, sykler og reiser kollektivt, bidrar til mer attraktive byer. Effektiv arealbruk i byområdene med høy arealutnyttelse og befolkningstetthet ved kollektivknutepunktene vil bidra til markedsgrunnlag for høyfrekvente kollektivtilbud og redusere reisebehovet med kortere avstander mellom bolig, arbeid og opplevels- og kulturtilbud. Gående og syklende skaper byliv og bidrar til å styrke sentrum som arena for arbeid, handel og kultur. Samtidig bidrar en slik utvikling til bedre bomiljøer, blant annet i form av trygghet og sikkerhet for myke trafikanter, støy fra veitrafikk og veienes barrierevirkninger. Mer aktiv transport der flere går og sykler er også et virkemiddel for å bedre folkehelsen.»¹³

Nedenfor beskrives ulike virkemidler og rammebetingelser som er viktig for å lykkes med dette.

2.1. SAMARBEID, SAMHANDLING OG INVOLVERING SAMARBEID

Samarbeid

For å bygge opp under Regionplan Agder, bærekraftsmålene, teknologisk utvikling og fremtidens behov er det nødvendig med et godt samarbeid med myndigheter, næringslivet, eiere, operatører og kundene. Gjennom samarbeid med Ruter, deltakelse i Kollektivtrafikkforeningen, samt tett dialog i næringslivet og med andre offentlige virksomheter har AKT en posisjon som gir vesentlig større gjennomføringskraft enn om man hadde stått alene.

¹² <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/videreutviklet-nullvekstmål-fastsatt>

¹³ Nasjonal transportplan 2022–2033 Oppdrag 5: byområdene

Samhandling og involvering

AKT kan bidra til videre vekst i kollektivtrafikken, men for å lykkes er man avhengig av samarbeid og involvering på tvers av organisasjoner og forvaltningsnivå. Arealplanlegging legger premisser for hvordan 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 kollektivtilbudet som kan gis. I tillegg til arealplanleggingen er samarbeidet med offentlige myndigheter retningsgivende for å kunne se til andre virkemidler som eksempelvis restriktiv bil- og parkeringspolitikk.

Målet i gjeldende nasjonal transportplan er «å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling». Planen understreker også behovet for samarbeid mellom offentlige aktører, ikke minst innen utviklingen av mobilitet og persontransport:

«Organisering og finansiering av et koordinert og utvidet kollektivtilbud skal vurderes gjennomført som et samarbeid på tvers av sektorene. (...) Samferdsels-, skole- og helsesektorene vil i fellesskap utrede etablering av en bedre regional modell for persontransporten.»

Samarbeid underbygges også av andre nasjonale føringer som statsbudsjettet, nasjonal helse- og sykehusplan, nasjonal transportplan samt regionale føringer.

2.2. VIRKEMIDLER SOM TILRETTELEGGER FOR ØKT KOLLEKTIVTRAFIKK

Kollektivtrafikkbasert utvikling

Kollektivtrafikkbasert utvikling er billigere for samfunnet. Nullvekstmålet 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 kollektivsatsingen

Kollektivsatsingen 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. Tilskuddsbehov per kollektivreise avhenger av samlet virkemiddelbruk. 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 kollektivtrafikken¹³.

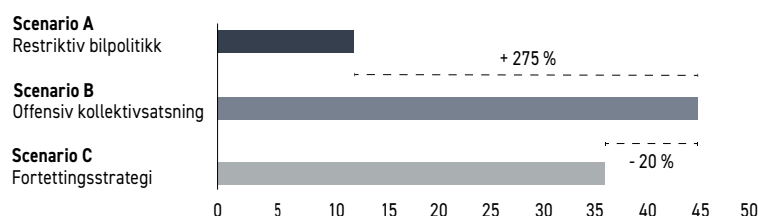
Kollektivtrafikkbasert utvikling

Kollektivtrafikkbasert utvikling er billigere for samfunnet. Nullvekstmålet 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 kollektivsatsingen

Kollektivsatsingen 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. Tilskuddsbehov per kollektivreise avhenger av samlet virkemiddelbruk. 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 kollektivtrafikken¹⁴.

Tilskuddsbehov per ny kollektivreise Kristiansand 2030 (kr):



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

Figur 11: Tilskuddsbehov pr ny kollektivreise i Kristiansand 2030 (kr).

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.

¹⁴ Urbanet Analyse, rapport 50/2014

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 frem 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

- Byer, tettsteder og bygdsentre er utviklet kompakt og med kvalitet.
- For å oppnå redusert transportmengde, skal utbygging skje etter prinsippene om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Nye arbeidsplasser, boliger og tjenestetilbud lokaliseres slik at flest mulig har gang- eller sykkelavstand eller kollektivtilbud til daglige gjøremål.
- Andelen som reiser til fots, med sykkel og med kollektiv skal økes slik at det blir bedre for miljøet. da må det tverrfaglige samarbeidet styrkes. I planleggingen prioriteres gang- og sykkelveier og kollektivtransportens fremkommelighet forbedres, slik at det blir mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

Fremkommelighet

- Det betyr mye for kundene at bussen har en konkurransedyktig reisetid i forhold til bil og at de kan stole på at bussen kommer frem til planlagt tid.
- Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken gir færre forsinkelser og redusert reisetid. Dette øker tilliten til kollektivsystemet og fører til flere reisende. Forutsigbarhet styrker også nettverks-effekten i kollektivsystemet, ved at overganger til andre busser eventuelt sikres.
- Tiltak for bedre fremkommelighet for bussen vil nødvendigvis kunne medføre en prioritering av bussen på bekostning av bilen.

Bompenger

- Bompenger kan brukes som virkemiddel for å unngå trengsel i byene. I tillegg er bompenger et virkemiddel for å finansiere veiutbygging, f.eks. E18 og E39.
- Tidsdifferensierte priser med høyere bompengerpriser morgen og ettermiddag bidrar til at det er dyrere å kjøre bil i rushtiden.
- Prinsippet om at den som har nytte av veien også bør betale for den, tilsier at også el-biler bør betale for bom-penger.

Figur 12: Virkemidler gruppert i fire kategorier som må sees i sammenheng. Parkering, areal, bompenger og framkommelighet (kilde: www.tiltak.no).

Landets beste parkeringsdekning

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2019 viser at Kristiansand er en av de undersøkte storbyene med høyest tilgang på parkering hjemme og på jobb¹⁵. Dette er utfordrende for kollektivtrafikken fordi studier viser at tilgangen til parkering ved arbeidsplassen har stor betydning for bilbruk på arbeidsreiser.

For å redusere bilbruken er et aktuelt virkemiddel at man begrenser antall parkeringsplasser som tilbys, som gjelder særskilt for parkering ved arbeidsplassen. Transportøkonomisk institutt (TØI) har forsket på effekten her:

«Forskningen viser at det er mer enn fire ganger så sannsynlig at folk bruker bil til jobben dersom det er lett å finne gratis parkering, sammenliknet med om det er begrenset med parkering i nærområdet. Mangel på parkeringsmuligheter, og følgelig usikkerhet om man kommer til å finne en plass, ansees som en større ulempe enn om man må betaler for parkeringen.»¹⁶

«Et godt kollektivtilbud gir en viss effekt, men ser ikke ut til å være et sterkt nok virkemiddel alene. Derimot vil et høyfrekvent kollektivtilbud bidra til en vesentlig forsterkning av effekten av begrenset parkeringsmulighet», skriver TØI¹⁷

Arealplanlegging

God arealplanlegging er et godt virkemiddel for å redusere transportbehovet for innbyggerne i Agder, og grunnlaget for kollektivtrafikkens markedsandel legges gjennom arealbruk. For å oppnå ønsket utvikling innen persontransporten er det avgjørende hvor folk bor og hvor arbeidsplasser, studiesteder og handel er lokalisert. Gjennom Kristiansand kommunes strategi for arealplanlegging er det tilrettelagt for at en større andel av reiser skal kunne tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Det er bred enighet om at det trengs samordnet areal- og transportplanlegging, men erfaringen er imidlertid at den tverrfaglige forståelsen mellom areal- 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»¹⁸ presenterer planleggingsprinsipper for et effektivt og attraktivt kollektivtilbud, til veiledning og inspirasjon.

Kollektivtrafikken bør tas inn tidligere i arealplanleggingen. Ved enhver utbygging bør det tidlig

¹⁵ Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018 revidert 2019, Statens vegvesen. vegvesen.no

¹⁶ Parkeringsrestriksjoner får folk til å velge andre transportmidler. toi.no

¹⁷ Parkeringstilbudet ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekt på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. TØI rapport 1439/2015

¹⁸ Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling. AKT rapport 2016.

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.

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.

Ansvar for infrastrukturtiltak tilhører vegeier

AKTs viktigste rolle er å være en pådriver for best mulig tilrettelegging for kollektivtrafikken. AKT ønsker raskere tempo i gjennomføringen av lønnsomme infrastrukturtiltak som kan redusere reisetiden med buss, og gi bussen varige konkurransefortrinn i forhold til personbilen.

God fremkommelighet for bussen gir raskere reisetid

Det betyr mye for kundene at kollektivtrafikken har en konkurransedyktig reisetid i forhold til bil og at de kan stole på at bussen kommer fram til planlagt tid. Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken gir færre forsinkelser og redusert reisetid. Tiltak for bedre fremkommelighet for bussen vil nødvendigvis kunne medføre en prioritering av bussen på bekostning av bilen. Bompenger kan brukes som et restriktivt virkemiddel for å redusere biltrafikk, og muligens bidra til finansiering av kollektivtrafikk. Vegutbygging generelt legger til rette for bilbruk, uavhengig av grad av bompengefinansiering. Bompengar som virkemiddel for vegutbygging kan dermed motvirke effekten av bompenger som virkemiddel for å unngå trengsel.

2.3. FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN

AKT passerer 850 mill. kr i omsetning i 2020

Tilskudd fra eierne utgjør litt over halvparten av omsetningen, billettinntekter utgjør i underkant av 1/4, mens kommunenes egenandel for skoleskyss utgjør noe mer enn 1/10. I tillegg kommer statlig finansiering via belønningsordningen til rute- og pristiltak i Kristiansandsregionen på ca. 70 mill. I 2020 ble det i tillegg bevilget 20 mill. per år i perioden 2020-23, øremerket prisreduksjoner for billetter i Kristiansandsområdet. Rammetilskuddet fra fylkeskommunen justeres årlig for å kompensere for prisveksten.

Forventede bidrag fra kollektivtrafikken

Det forventede bidraget fra kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet kan ikke innfris innenfor årlig inflasjonsjustert tilskuddsramme, men må følges opp med en reell økning i den økonomiske rammen. Fylkeskommunen har høyst sannsynlig ingen mulighet til å dekke

forventede kostnadsøkninger innenfor dagens økonomiske rammer, og det er derfor behov for nye finansieringskilder. Frem til nå har belønningsavtaler for Kristiansandsregionen bidratt til finansieringen, og belønningsmidler er forlenget frem til 2023, med 360 millioner kroner. Staten er gjennom byvekstavtaler i ferd med å ta et større ansvar for finansiering av kollektivtrafikken i byområdene, både for infrastrukturinvesteringer og midler til drift av kollektivtrafikken. Det må gis mulighet for at Staten kan inngå forpliktende avtaler om virkemidler for bærekraftig transport også i mellomstore byområder som Arendal- Grimstadregionen.

Byvekstavtalene skal bidra til å nå målet om null vekst i persontrafikken i byene¹⁹

«Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (2018-2029) er det lagt opp til styrket innsats for kollektivtransport, syklist og fotgjengere. Det er i tolvårsperioden satt av 66,4 mrd. 2017-kr til byvekstavtaler og belønningsordningen. Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet for persontransport med bil). Det er lagt opp til at byvekstavtalene reforhandles etter hver fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan.»

¹⁹ Regjeringens bompengeforlik 2019 besluttet at nullvekstmål skulle videreutvikles: «Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), men som også tar hensyn til støy, framkommelighet og arealbruk.»



Økonomisk utvikling og vekst i befolkningen har historisk økt etterspørselen etter transport. Grunnet endringer i demografi og en økt aldrende befolkning vises det i NTP 2018-2019 til en vekst i persontransporten hvor korte reiser²⁰ øker likt, eller mindre enn befolkningsveksten²¹.

I starten av 2020 ble verden, og Norge, rammet av pandemien Covid-19.

Konsekvensene på den økonomiske utviklingen vil være av betydelig karakter, noe som også vil påvirke etterspørselen etter persontransport i tiden som kommer. På kort sikt ble kollektivtrafikken hardt rammet av om lag 80 % reduksjon i antall passasjerer. Fremtidig redusert aktivitet i samfunnet er en ytterligere potensiell effekt av pandemien som på mellomlang sikt kan gi redusert vekst for persontransport, og dermed kollektivtrafikk i tiden som kommer.

Faktorene bak dette er flere:

- Økt bruk av videokonferanse og hjemmekontor etter pandemien i sektorer hvor dette har vist seg effektivt. Dette kan gjelde enkelte dager/perioder som potensielt reduserer behovet for pendling og forretningsreiser. Det kan således også føre til redusert toppbelastning.
- Økt bruk av nettbasert undervisning.
- Økt netthandel kan erstatte en del fritidsreiser, relatert til handling.
- Økte preferanser for individuelle mobilitetsløsninger (eksempelvis privatbil) opp mot kollektivreiser grunnet en oppfattelse av økt risiko for sistnevnte (og anbefalinger om å ikke benytte kollektiv hvis man kan under deler av pandemien).

Det vil bli viktig å lære i perioden etter pandemien for å avdekke endret atferd – og reisemønster og effekten av dette. Videre vil det bli viktig å jobbe med å øke tilliten blant befolkningen knyttet til å reise kollektivt igjen da det har vært en økt usikkerhet som effekt av Covid-19.

3.1. BEFOLKNINGSVEKST, BY- OG REGIONAL UTVIKLING

Befolkningsvekst

SSBs vekstprognoser²² estimerer at befolkningen på Agder i 2040 vil øke med 14 prosent fra 2019. Et generelt trekk i utviklingen er at byer, kommunesentre og tettstedene vokser²³, og dermed er befolkningsveksten forventet å skje der det bor flest folk fra før.

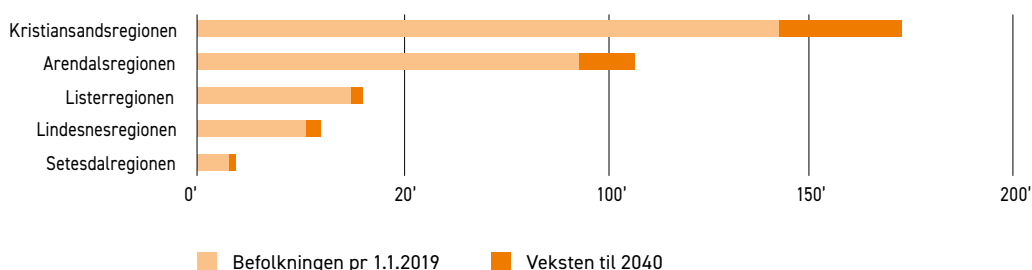
²⁰ Definert som reiser under 70 km

²¹ Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra ekspertutvalget – Teknologi og fremtidens transportinfrastruktur 2019. regjeringen.no

²² MMMM

²³ Agdertall fra 2019 viser at 86 prosent av befolkningsveksten i perioden 2013-2018 var fordelt på kommunene kristiansandsregionen og arendalsregionen med henholdsvis 64,3 og 21,8 prosent.

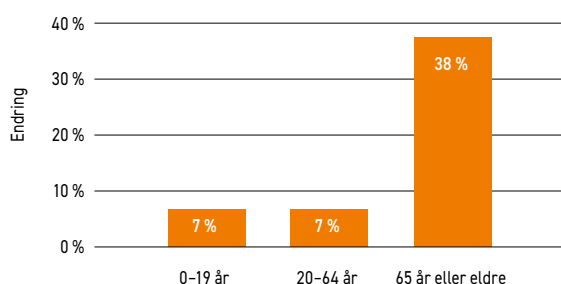
Antall innbyggere 2019 og forventet vekst mot 2040:



Figur 13: Framskrevet befolkningsutvikling per region²⁴ (kilde: ssb).

Et annet sentralt utviklingstrekk er endring i demografi, på Agder forventes det at over 60 prosent av den samlede befolkningsveksten frem mot 2040 vil bestå av personer i aldersgruppen 65+²⁵. Fra 2019 til 2040 er det forventet at befolkningen i aldersgruppe 65+ vil øke med 38 prosent, mot 7 prosent i de øvrige aldersgrupper, se figur 14.

Forventet vekst per aldersgruppe:



Figur 14: Forventet befolkningsutvikling på Agder 2019-2040 (kilde:ssb).

Endringen i alderssammensetning gir grunnlag for forventninger knyttet til fremtidig kundebehov, som blant annet tilrettelegging av informasjons- og betalingstjenester og universell utforming av reisen²⁶. En forskyvning i alderssammensetning vil trolig også øke behovet for kollektivtransport på dagtid utenom tradisjonelle rushtider, da målgruppen i høyere grad har et reisemønster som i større grad er knyttet til handle- og fritidsreiser. Demografien vil videre kunne bidra til endret etterspørsel etter transporttjenester, utover reisemønster og tid på

²⁴ Kristiansandsregionen består av Birkenes, Iveland, Kristiansand, Lillesand, Songdalen, Søgne og Vennesla. Arendalsregionen består av Arendal, Froland, Gjerstad, Grimstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli. Listerregionen består av Farsund, Flekkefjord, Hægebostad, Kvinesdal, Lyngdal og Sirdal. Lindesnesregionen består av Audnedal, Lindesnes, Mandal, Marnardal og Åseral. Setesdalsregionen består av Bygland, Bykle, Evje og Hornnes og Valle.

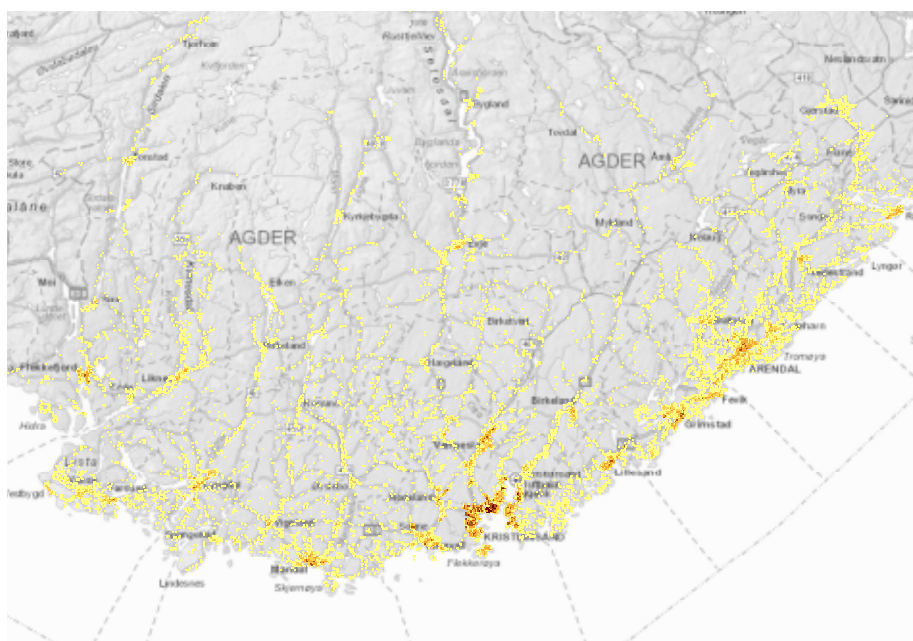
²⁵ Aldersgruppens andel av befolkningen vil øke fra ca. 14,8 % til 21,5 % i fra 2018 til 2040

²⁶ Agdertall 2019

døgnet. Med en aldrende befolkning vil man kunne se et behov for ytterlige tilrettelegging av kollektivtransporten enn det som er tilgjengelig i dag. Bestillingstransport er på bakgrunn av dette et av transporttilbudene som vil være viktig å arbeide mot i tiden som kommer.



Figur 15: Linjekart over hele Agder



Figur 16: Befolkningstetthet i Agder

3.2. INNBYGGER- OG KUNDEBEHOV

Optimal ressursutnyttelse, effektive og integrerte løsninger

Befolkningsøkning og stadig fortetting åpner for optimal ressursutnyttelse, effektive og integrerte løsninger. Økt velstand, kontinuerlig teknologiutvikling og forbedring av tjenester gjør at innbyggerne forventer at nye løsninger tilpasses egne behov, og et økende ønske om «det urbane livet», preges av mange muligheter, enkelhet og effektivitet.

Digitalisering, globalisering og urbanisering driver frem forbedringer og differensiering av mobilitetstjenester. Informasjon, billettering, transportmåte, tidspunkt og komfort på reisen tilpasses kontinuerlig den enkeltes preferanser. Skal AKT bli gode og relevante i fremtiden må vi satse på digitalisering, som åpner opp nye markedsmuligheter og tilrettelegger for individualisering.

Selvbetjening

Befolkningen er i dag vant til en høy grad av selvbetjening. De reisende ønsker å velge transportmiddel, avreisetid og pris ut fra behovet for den aktuelle reisen. Informasjonen skal være tilpasset og relevant, med intuitiv og enkel billettering og betaling, med presis og lettfattelig sanntids- og avviksinformasjon. Det stilles høye krav til en sømløs opplevelse for informasjon, bestilling og betaling for ulike mobilitetsløsninger. Dette betyr at kundene forventer et helhetlig og lett tilgjengelig tilbud hvor de kan bruke én løsning for å dekke behovet knyttet til reiser, fremfor å måtte laste ned og bruke flere ulike løsninger for eksempelvis buss, sykkel, sparkesykkel m.m.

Reisemønstre

Utvikling innenfor digitalisering og nettbaserte tjenester vil påvirke reisemønstre. Totalt reisebehov er forventet å øke i årene som kommer, men endringer i alderssammensetning, arbeidsmarked med mer vil kunne endre etterspørselens døgnfordeling, krav til utnyttelse av reisetid, både under transport, og ved terminaler/holdeplasser.

3.3. MOBILITET SOM EN TJENESTE (MAAS)

Mobilitetstilbud

Mobilitet er muligheten til å bevege seg fra A til B med ulike transportmidler, eksempelvis buss, bil, tog, ferge, sykkel, sparkesykkel, gange med mer.

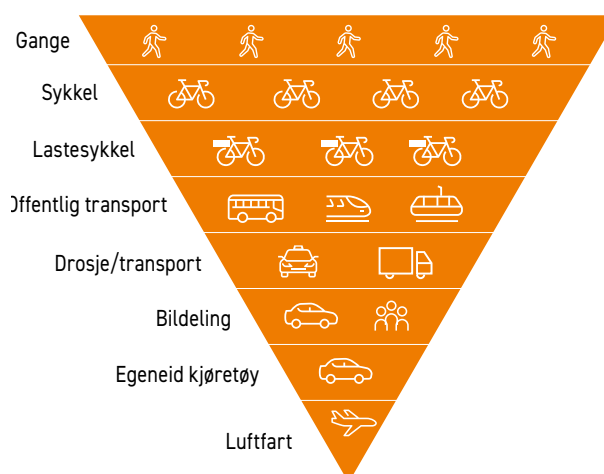
Prinsipper for utviklingen av et attraktivt mobilitetstilbud handler om å bygge et nett som øker reisemulighetene for innbyggerne i regionen. Ved å flytte oppmerksomheten fra enkeltlinjer og forskjellige driftsarter til et nettverk med høy frekvens og stor fleksibilitet, vil man gi et stadig bedre tilbud til flere, og dermed bidra til å øke markedsandelene for kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Gjennom god mobilitet sikres den mest miljøvennlige måten å bevege seg på, som bidrar til

bedre kapasitetsutnyttelse på veien og redusert trengsel. Det eksisterer imidlertid variasjoner i markedsgrunnlaget for kollektivtransport, sykling og gange i regionen, noe som tilsier at transportmidlene i et samlet mobilitetstilbud vil variere mellom ulike områder og reisemål.

Ved å tilrettelegge for mobilitet er målet å bidra til at det blir enklere for alle innbyggere å etablere grønne reisevaner. Gjennom å endre rekkefølgen på prioriterte transportformer, vil fly og egenreid bil havne nederst i mobilitetspyramiden i byene, mens gange, sykkel og kollektiv får høyere prioritet, se figur 17. Det som imidlertid kjennetegner det nye mobilitetsparadigmet er at ingen av transportformene favoriseres, men man arbeider mot å samordne dem.

3.4. NY TEKNOLOGI



Figur 17: «Pyramide» for rangering grønne reisevaner, gjengitt fra Bicycle Innovation Lab.

For å lykkes med mobilitet er det viktig å legge vekt på å videreutvikle og forbedre infrastrukturen for å sikre fremkommelighet, attraktivitet og integrasjon mellom ulike transportmidler. Det må det samarbeides med aktører som bidrar til «grønne reisevaner» hos innbyggerne. Ved å knytte transporttilbudet opp mot arealplanleggingen kan det tilrettelegges for at en større andel av reisene tas med gange, sykkel, og kollektivtransport.

Nye transportformer

Flere sterke trender vil kunne påvirke fremtidens transportformer. Spesielt teknologisk utvikling og digitalisering kan bidra til bedre mobilitetstilbud og transportformer²⁷. Teknologiutvikling får konsekvenser for utviklingen ellers i samfunnet; det åpner for nye muligheter, men gir også nye utfordringer. Det kan være vanskelig å forutse hvilken påvirkning dette kan ha på transportsektoren. Eksempelvis har mindre arealkrevende transportmidler som sparkesykler fått en rolle i mange byområder. I løpet av kort tid har publikum omfavnet tilbudet, mens kommunene har blitt eksponert for manglende regelverk for å regulere slik virksomhet. Elektriske sparkesykler illustrerer godt utfordringen vi står overfor når ny teknologi tas hurtig i bruk av innbyggerne, og få eller ingen kunne forutse dette.

Kunstig intelligens, tingenes internett, stordata og digitale tvillinger

Det eksisterer flere muliggjørende teknologier som er med på å påvirke fremtidens transportsektor. Kunstig intelligens, tingenes internett, stordata og digitale tvillinger er fire teknologier som er særlig relevante og som vil få stor betydning for transportsektoren fremover.

Stordata er summen av store mengder strukturerte og ustrukturerte data fra ulike kilder. «Tingenes internett» innebærer at man kan automatisk samle, tolke og dele informasjon fra ulike kilder som er koblet sammen ved hjelp av data. Tingenes internett fungerer mest optimalt i kombinasjon med stordata og skybaserte løsninger²⁸. Det er åpenbare og betydelige gevinster knyttet til datadreven innovasjon, men det er utfordrende å forstå det fulle potensialet som ligger i å forvalte data optimalt. Et viktig element i utviklingen er at man må sikre forsvarlig håndtering av data og personvern²⁹.

Data er driver i den digitale økonomien. Tilgang til data, og god forvaltning av denne gir uante muligheter når det kommer til potensialet for å tilby mer attraktive tjenester, gjennom blant annet å skape persontilpassede og bedre tjenester³⁰. Dersom kundedata håndteres riktig kan det brukes til å produsere personlig tilpasset kommunikasjon og tjenester som gir muligheter når det kommer til eksempelvis trafikkplanlegging, varsling av trafikkulykker, trafikkregulering og trafikkovervåkning³¹.

Digitale tvillinger vil bli mer vanlig. De vil bli et vanlig verktøy for planlegging, utvikling, drift og vedlikehold av eiendeler og infrastruktur. En digital tvilling er en kopi av et fysisk objekt, som en bil, en bygning, en vei eller en by. Tvillingen oppdateres kontinuerlig med sanntidsdata og tar i bruk sensorer og andre programvareverktøy. Kunstig intelligens og maskinlæring kan deretter brukes for å forutse fremtidige tilstander og dermed foreslå handlinger som kan gjøres med den fysiske tvillingen (for eksempel den faktiske veien, den faktiske bygningen e.l.).

²⁷ <https://kollektivtrafikk.no/statsbudsjettet-2019-onsker-mer-satsing-pa-teknologi/>

²⁸ TØI 2018, Teknologitrender i transportsektoren i norsk kontekst

²⁹ <https://www.abelia.no/bransjer/teknologi-og-digitalisering/Nyheter/data-som-ressurs/>

³⁰ https://www.cisco.com/c/no_no/solutions/small-business/resources/competing-with-customer-experience.html

³¹ Kundedata og strategier for lønnsom vekst

Autonome kjøretøy

Autonome busser kan 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. Økt komfort og funksjonalitet er attraktive fordeler, som forventes å gi økt etterspørsel.

Bildeling og samkjøring

Bilindustrien forbereder seg på en fremtid der færre vil kjøpe og eie sin egen privatbil. Bilene blir smartere og kjører selv uten manuell innblanding. Tjenester innen bildeling, transportdeling og samkjøring gir muligheter knyttet til høyere utnyttelse av bilen, samtidig muliggjør dette at personer som ikke trenger bil daglig kan reise kollektivt og benytte bil tilgjengelig gjennom bildeling ved behov.

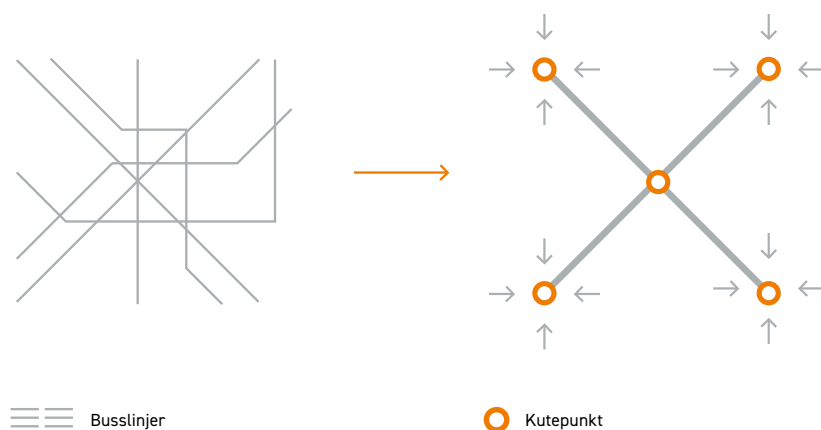
Foruten rimeligere leie enn i det tradisjonelle bilutleiemarkedet, bidrar bildeling til reduserte bilkostnader for både leier og eier. Det er nå også flere bildelingstjenester som tilbyr privat langtids- og korttidsleie, og helt ned til timesleie.

Økt bildeling kan støttes opp av forretningsmodeller, som eksempelvis innmelding av private selvkjørende biler inn i taxiflåte. Det arbeides med muligheter knyttet til bildeling gjennom bruk av app som vil bli aktuelt når flere og flere produsenter tilbyr autonome biler. Om dette skal kunne innføres må det imidlertid tillates av myndighetene.

Etterspørselsstyrt transporttilbud

Etterspørselsstyrt transporttilbud kan gjennom bruk av teknologi utføres ved bestillings-transport, som kan og bør være et supplement til et ellers mer markedsrettet rutesatt, kollektivtilbud. Bestillingstransport kan fungere med eller uten kobling til tradisjonelt kollektivtilbud og man skiller på tilbringertransport, og servicetransport. Tilbringertransport er en tjeneste hvor kunden kan bli transportert til andre kollektivruter, til og fra hjemmet eller bussholdeplass. Tilbringertransport kan benyttes i kombinasjon med eksisterende fylkeskommunalt rutetilbud. Med servicetransport menes bestillingsruter som går til fastsatte tider med fastsatt start- og stoppested, men med avstikkere for å plukke opp reisende som har bestilt transport. Formålet med ruten kan være transport til et handesenter, aktivitetssted, kommunesenter eller annet lokalt senter eller til et arrangement.

Bestillingstransport på tvers av tjenestene pasientreiser, skoleskyss, bestillingsruter, gir store mulighetsområder ved samordning og koordinering og kan dermed bidra til både økt mobilitet og økt fleksibilitet for innbyggerne.



Figur 18: Fra mange busslinjer, til få linjer med mange avganger. Busslinjene vil utvikles med knutepunkter som mates av tilbringertransport. Pilene illustrerer bestillingstransporten.

AKT samler inn mye data om reiser. Bestillingstransport kan i større grad avdekke kapasitetsbehov og hvordan etterspørselen dermed kan løses. Ved større, faste volumer av bestillinger kan overgangen til rutesatt, tradisjonell kollektivtrafikk være aktuelt. Bestillingstransporten må imidlertid utføres i samsvar med lovfestede krav til behandling av personopplysninger, herunder sensitive personopplysninger når det er aktuelt. Det er sentralt å sikre at grunnleggende personvern hensyn ivaretas.

Nullutslippskjøretøy

Transportmidler drives i større grad av lav- og nullutslippsteknologi, som hydrogen og helelektrisk drift. Utviklingen tilsier at man får økt kjørelengde per kjøretøy hvilket gir en forventning om at elbiler vil få større markedsandel, gitt lavere kostnad per kilometer kjørt.

Utvikling av helelektriske busser har kommet langt og de første rutegående batteridrevne elbussene var i drift i Norge i 2015. Klimamålsetninger og historikk for å ta i bruk ny klimavennlig teknologi, vil trolig medvirke til at elektrifisering av busser i Norge går minst like fort som øvrig elektrifisering av bilparken i landet. I 2018 fikk Kristiansandsregionen fem elbusser i drift, Mandal fikk sin første elbuss i 2019, og sommeren 2020 settes tre elbusser i drift i Arendal. Innfasing av elbusser gir i første omgang en moderat miljøeffekt, da volumene er begrensede, men tiltaket er viktig gjennom at AKT, som stor offentlig innkjøper er med på å sette krav som driver frem klimavennlig teknologi og nullutslippskjøretøy.

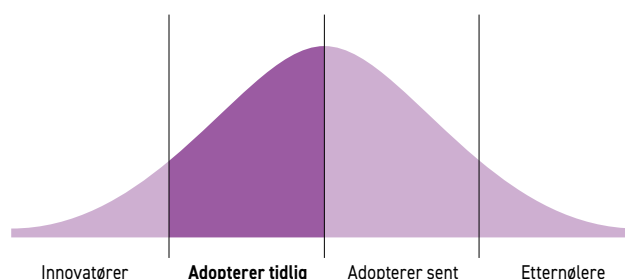
Ved en fremtidig høy andel elektriske kjøretøy vil dette medføre nye krav til strømnettet. Det igjen vil kreve utvikling av infrastruktur og innføring av nye løsninger knyttet til produksjon og lagring av elektrisitet.



Foto:

Tidlig ta i bruk nye løsninger

AKT jobber kontinuerlig med utvikling og forbedring av tjenestene som leveres. En grunnleggende strategi på tvers av målområdene for AKT er tett samarbeid med andre kollektivselskap. Dette gir AKT muligheten til å tidlig ta i bruk teknologi og innovasjon tidlig uten like store utviklingsbudsjetter som de større aktørene, for så å samarbeide med bl.a. medlemmene i Kollektivtrafikkforeningen. AKT har et tydelig mål om å være en pådriver for delingskultur for å finne felles løsninger på felles utfordringer.



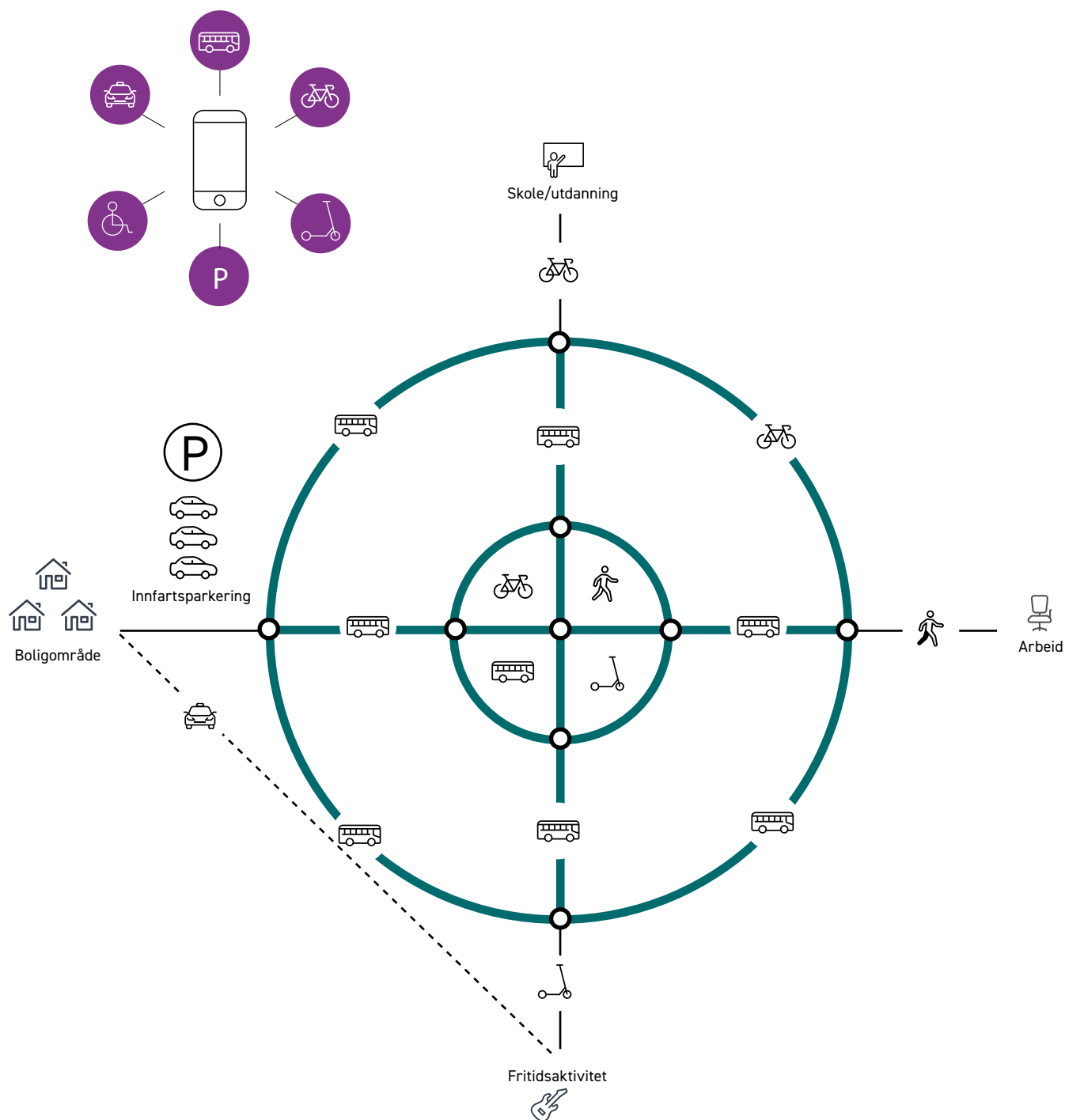
Figur 19: Adopsjonskurven ved innovasjoner og AKTs strategiske posisjon. AKT vil tidlig ta i bruk ny teknologi, så fort den er kommersielt tilgjengelig. Samtidig er det naturlig at andre innkjøpere (med større utviklingsbudsjetter, i praksis storbyene) tar innovatørrollen

I rollen som selskap som tidlig tar i bruk ny teknologi og løsninger vil eksempelvis AKT i 2020 igangsette AKT Svipp, som er en pilot for å teste ut bestillingstransport med dør-til-dør transport. Piloten vil benytte to minibusser som opererer mellom kl 10 og 17 innad i Vågsbygd bydel i Kristiansand og til ulike kollektivknutepunkt, med mål om å teste optimaliseringsfunksjon. Minibussene vil operere hverdager, samt lørdag, og målgruppen vil være Honnør. Gjennom piloten vil man tilegne seg verdifull erfaring som kan benyttes videre i arbeid med å utarbeide mobilitetstjenester, herunder bestillingstransport, i samarbeid med kommuneregionene og andre offentlige aktører som eksempelvis Sørlandet sykehus HF og Agder fylkeskommune. En slikt bestillingstransportløsning kan bidra til å gi kundene et bedre mobilitetsbud.

Mobilitetstilbud

Som regionalt trafikkelskap vil AKT bidra til å sikre en region i vekst, gjennom å skape gode forutsetninger for vekst, trivsel og miljø. AKT skal bidra til at kollektivtrafikken knytter alle mobilitetstilbudene sammen og har som mål at kunden skal kunne for å få dekket sitt mobilitetsbehov gjennom AKT.

Fremfor å ta utgangspunkt i et bestemt transportmiddel må det tenkes helhetlig. Gjennom utvikling av et tett og fleksibelt nettverk av integrerte mobilitetsløsninger med høy kvalitet vil man kunne møte behovene på både arbeids-, skole- og fritidsreiser, som illustrert i figur 17.



Figur 20: Mobilitetstilbud. AKT ønsker å gjøre det lettere å komme seg «fra og til» og «på kryss og tvers».

AKT ønsker å etablere et mobilitetstilbud til kundene som i størst mulig grad erstatter behovet for egenid kjøretøy og som hjelper kundene «fra og til» og «på kryss og tvers». Tilbudet for reisende som sykler og går må styrkes slik at man får et godt samspill og lett tilgjengelighet mellom transportformene gange, sykkel og kollektivtransport. For å oppnå dette er det nødvendig med utvikling av et sikkert sykkelveinett i regionen, økt etablering av sykkelparkering, og integrerte løsninger for bysykkel-/sparkesykkel ved knutepunkter. Det er viktig at tilbudet tilpasses de ulike områdene på Agder, og AKT skal bidra inn i utarbeidelse av Agder Fylkeskommunes - og andre aktørers mobilitetsplaner.

4.1.TEKNOLOGI

For AKT omfatter teknologi mer enn valg av tekniske løsning

Vi er opptatt av den til enhver gjeldende forventning og standard innbyggerne kan og bør ha til verktøyene som skal bidra til å løse deler av hverdagen. I løpet av de siste 10 årene har vi gått fra betaling med bankkort til betaling med smarttelefonen og apper. En slik utvikling var det vanskelig å forestille seg ville skje så raskt og med så stor utbredelse. Det er derfor vanskelig – om ikke umulig – å forutse hvordan utviklingen vil finne sted de neste 10 årene. Som organisasjon er det kanskje aller viktigste å være i stand til å fange opp nye behov og være i stand til å gjøre riktige valg når disse skal implementeres i en økt endringstakt. «Gjør de riktige tingene og gjør tingene riktige» er trolig viktigste rettesnor.

AKT har som virksomhet gått fra en mer rendyrket bestillerrolle for transporttjenester til å bli stadig mer teknologiorientert og fokusert på innbyggernes behov for teknologiske hjelpemidler for å løse sine mobilitetsbehov. Målet er ikke lenger at innbyggerne skal sette seg på en buss, men at de skal reise mer bærekraftig enn tidligere. Etablering av «grønne reisevaner» og utnyttelse av kapasitet ved hjelp av ny teknologi vil være viktig for AKT fremover.

Økt kapasitetsutnyttelse ved teknologi

Kollektivtrafikken pr 2020 er i stor grad tilbudsstyrt, men tilpasset en etterspørsel som har utviklet seg over mange 10-talls år. På lik linje med at en privatbil blir benyttet til og fra jobb, blir bussene også i stor grad også benyttet to ganger per dag. En svak kapasitetsutnyttelse for privatbilen (ca 3% av tilgjengelig tid) kjennes til en viss grad igjen i dagens tradisjonelle kollektivtilbud. På hverdager er det i perioden mellom klokken 7–8 og 14–16 etterspørselen etter transport er størst, enten det er for bilen eller for bussen. Bedre kapasitetsutnyttelse må være et mål, både bedrifts- og samfunnsøkonomisk. Ny teknologi kan bidra her.

Digitale tvillinger vil bli mer vanlig

De vil bli et vanlig verktøy for planlegging, utvikling, drift og vedlikehold av eiendeler og infrastruktur. En digital tvilling er en kopi av et fysisk objekt, som en bil, en bygning, en vei eller en by. Tvillingen oppdateres kontinuerlig med sanntidsdata og gjør omfattende bruk av sensorer og andre programvareverktøy. Kunstig intelligens og maskinlæring brukes deretter for å forutse fremtidige tilstander og kan dermed foreslå handlinger som kan gjøres med den fysiske tvillingen (for eksempel den faktiske veien, den faktiske bygningen e.l.). Ettersom de aller fleste bussavganger i dag avgir informasjon i sanntid har AKT i dag et godt grunnlag for å etablere en slik digital tvilling.

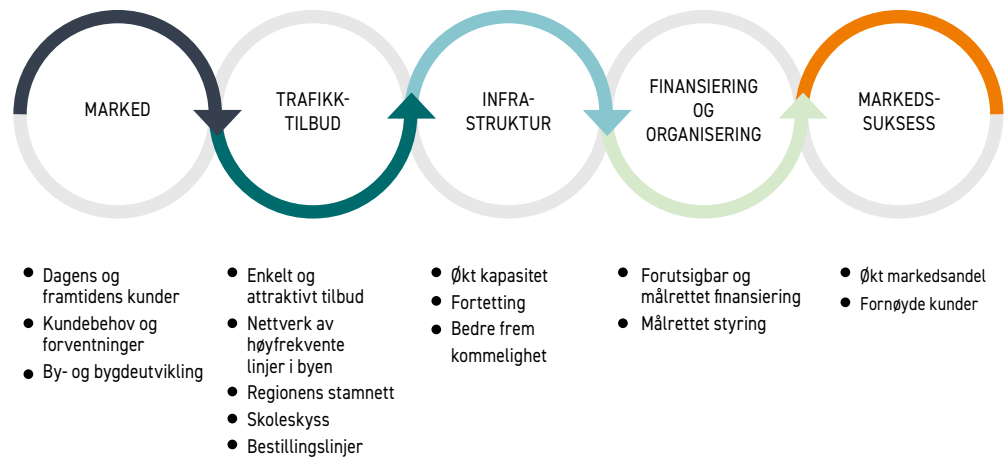
Tillit til å forvalte personopplysninger

Flere og flere vil få øynene opp for at søkemotorer og sosiale medier egentlig ikke er gratis. Flere og flere personopplysninger deler vi på nettet og selskapene som mottar disse ser verdien av dataene. Der private, profittmaksimerende virksomheter kan bli møtt med økende skepsis fra forbrukerne som avgir sine personopplysninger, kan derimot offentlige aktører som AKT bli møtt med større tillit. Dette er en posisjon AKT og tilsvarende virksomheter bør være bevisste på.

Datadrevet utvikling

AKT har over lang tid gjennomført investeringer i ny teknologi som samler inn store mengder data om etterspørsel etter kollektivtilbud (bl.a. sensorer for automatisk passasjertelling). AKT bør i fremtiden være i posisjon til å skreddersy et transporttilbud rundt den enkeltes mobilitetsbehov basert på allerede eksisterende datafangst. Dersom våre kunder er villige til å avgi mer informasjon om sine mobilitetsbehov, skal AKT, i tråd med personvernlovgivningen, være i stand til å forvalte denne informasjonen til kundenes beste. AKT kan også utnytte allerede eksisterende datafangst til mer omfattende analyser, eksempelvis digital tvilling, kapasitetsutnyttelse, økonomiske beregninger med videre.

4.2. MARKEDSRETTET TRAFIKKTILBUD



Figur 21: 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).

Trafikktilbudet baseres på markedets behov

AKT samler informasjon om markedet fra en rekke ulike kilder, og legger dette til grunn for tilbudsutviklingen. Markedsrettet tilbudsutvikling er AKTs viktigste bidrag for å innfri de ambisiøse målene for kollektivtrafikken i regionen. AKTs tilbudsutvikling balanseres mot samfunnsoppdraget, om å gi grunnleggende mobilitet til innbyggerne.

Det skal være best tilbud der flest reiser. Markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk varierer. Innbyggerne i landsdelen kan ikke forvente å få det samme mobilitetstilbudet 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 passasjergrunnlag.

Høy frekvens i byene

I byene skal tilbudet preges av høy frekvens og enkel linjeføring. 10 minutters intervall mellom avgangene i rushtiden morgen og ettermiddag, 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 fremstår som best mulig i områdene som passerer underveis. Tilgjengelighet gjennom døgnet må tilpasses slik at tilbudet kan fungere for de fleste reisemål, både arbeids- og fritidsreiser.

Regionlinjene binder Agder sammen

Hovedkorridorene gjennom Agder går langs kysten, og gjennom Setesdal til Hovden. Regionlinjene knytter byer og regionsentra sammen, gir lokalt tilbud underveis, med frekvens tilpasset 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, men med av- og påstigningsrestriksjoner der tilbudet er godt på øvrige linjer. 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. Nye motorveier som reduserer reisetiden antas å forsterke pendlingen. Der det er markedsgrunnlag bør også regionlinjene følge motorvei for å kunne være konkurransedyktige i forhold til bil på reisetid.

Utenfor tettbygde områder skal det opprettholdes et rimelig nivå for mobilitet. Skolebusser 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.

AKTs trafikkområde spenner fra byområder med tett konsentrasjon av befolkning og arbeidsplasser og trafikale problemer, til distrikter med spredt bebyggelse. Markedet for kollektivtrafikk og forutsetningene for å lykkes er ulikt, samtidig som betjening av ulike markeder krever ulike løsninger. AKT utvikler derfor prinsipper for rutetilbudet som skal uttrykke tilbudsstandard i ulike markeder, forankret i overordnede mål for kollektivtrafikken. Dialog med kommuner står sentralt, for å oppnå et samlet grep for areal- og transportplanlegging som AKT er avhengig av for å innfri vekstmålene for kollektivtrafikken. Implementering vil skje i tett samarbeid med kommunene.

Lokale linjer vurderes der det er marked for det

I markeder med lavt befolkningsgrunnlag øker kostnaden per passasjerer betydelig. AKT utarbeider prinsipper for prioritering av ressursene i kollektivtrafikken og hvordan kollektivtrafikken kan gi et bedre miljøregnskap enn bilbruk.

Bestillingslinjer

Bestillingslinjer tilbys der det eksisterer et behov, men 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 transporter både med hensyn til å redusere transportkostnadene og for å styrke etterspørselen lokalt ved at flere reisebehov sees i sammenheng. En samordning av offentlig betalt transport kan også være en løsning for et utvidet mobilitetstilbud i distriktene med lavt passasjergrunnlag dersom ressurser som i dag brukes på transport kan effektiviseres og tilsvarende ressurser av AKT/fylkeskommunen beholdes til persontransportformål.

4.3. RADIKALT KUNDEFOKUS

Kunden må være i fokus og inkluderes i utviklingen

For å sikre at flere innbyggere på Agder reiser kollektivt i framtida, må vi lytte til kundene for å gjøre tilbudet enklere og mer attraktivt. Kunden skal være i sentrum, og vi skal ha et radikalt kundefokus. Hvis AKT skal være en kundeorientert virksomhet, må dette gjennomsyses og gjenspeiles i hele organisasjonen. Operatører er nærmest kundene, og det er naturlig å inkludere dem i arbeidet med å tilstrebe riktig kundefokus. Denne utvekslingen finner sted på samhandlingsmøter med operatørene. Kundefokus handler også om kundeinnsikt, som igjen handler om å se og oppleve våre tjenester gjennom kundens øyne. AKT innhenter innsikt blant annet via kundeforhold, spørreundersøkelser, fokusgrupper, praktisk brukserfaring, i dialog med operatører, ved å kartlegge beste praksis og diskutere med fagekspertisen. Som ansatte i kollektivtrafikken er det lett å havne i en situasjon der man «slutter å være kunder», og begynner å være «eksperter». Derfor er det viktig å inkludere «ekte kunder» for å skaffe korrekt og viktig kundeinnsikt. Ved å ha et gjennomgripende og overordnet radikalt kundefokus skal AKT bidra til at eierne våre når sine mål.

Passasjerene våre skal møte et tilbud som er lett å bruke

Det er viktig at tilbudet holder høy kvalitet gjennom hele reisekjeden. Kundene ønsker selvbetjening og verktøy for å bestille reiser på egenhånd. Dette gir retning for hvilke tiltak AKT bør prioritere: Reiseplanlegger, sanntidsinformasjon, mobilbillett, nettbutikk og selvhjelpsterminaler. Smarttelefonen som informasjonskanal, i tillegg til lystavler og den faste infrastrukturen på holdeplassene, er både kostnadseffektivt, og noe kundene selv ønsker. På telefonen har kundene tilgang til relevant informasjon der de befinner seg, når som helst. AKT skal til enhver tid ha et av Norges ledende informasjonssystemer for kundene. Når noe ved vårt tilbud svikter, skal relevant avviksinformasjon være tilgjengelig raskt, 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.

Forsterket tilstedeværelse i sosiale medier

AKT har forsterket sin tilstedeværelse i sosiale medier, og hver kanal har sin egen «tone of voice» som henvender seg til ulike mål- og aldersgrupper. Målsettingen er å skape engasjement og påvirke publikums reisevaner. Virkemiddelet er ofte historiefortelling som underbygger viktigheten av kollektivtrafikk, men også en bevisstgjøring av eksisterende kollektivtilbud som finnes for publikum.

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?

Kunnskap om tilbudet

Mange har allerede et godt kollektivtilbud i nærheten av der de bor og jobber, men kunnskapen om tilbudet er gjennomgående for svak³³. Der rutetilbudet er godt, viser tidligere erfaringer at «myke» tiltak (som f.eks. «informasjon» eller «bedre markedsføring») kan være vel så effektive for å rekruttere nye passasjerer som «harde» tiltak (som f.eks. «infrastruktur» eller «frekvensøkning»)³⁴. Mer aktiv markedsføring av tilbudet mot konkrete kundegrupper krever betydelig innsats, og er et område som AKT vil prioritere høyere framover, også i lys av det langsiktige vekstmålet for kollektivtrafikken.

Ensbetydende med kollektivtrafikken

AKT skal være 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 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.

Gjennom bruk av relevante markedsføringskanaler og sosiale medier som allerede benyttes, og som kommer i tiden fremover, skal AKT gjøre tjenestetilbudet synlig og tilgjengelig for alle relevante målgrupper.

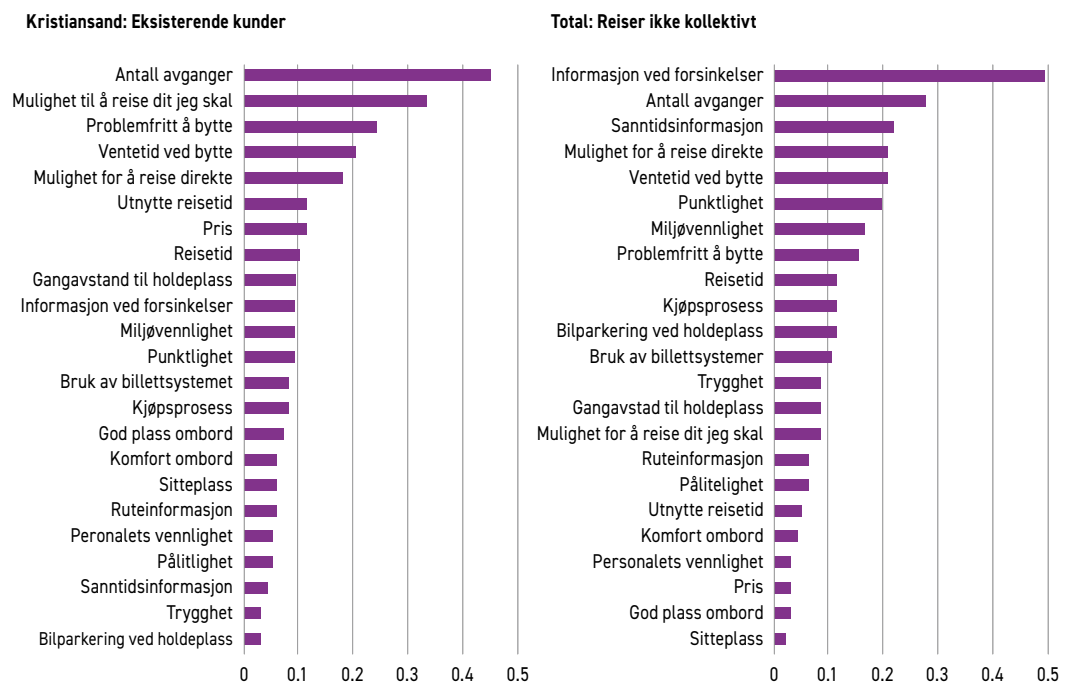
³³ Ipsos for AKT 2016

³⁴ Evaluering av informasjonstiltak, Ruter AS

Proaktiv i møte med eksisterende og potensielle nye kunder

Ved å agere proaktivt i møte med kundene skal AKT ta tak i tilbakemeldinger, reagere, og fokusere på løsninger fremfor ansvarsforhold. Kunden skal oppleve å bli hørt, forstått og hjulpet i alle situasjoner, fra håndtering av klager, til opplæring av selvbetjeningsterminaler. Kunden skal alltid være i sentrum.

KTI-undersøkelsene er en temperaturmåler på hva kundene mener om kollektivtilbudet. Å følge med på hva kundene til enhver tid sier, er en påminnelse om hvilke konsekvenser våre avgjørelser får for publikum. For å sikre kontinuerlig utvikling innen tilbud og kundeservice, også utenom undersøkelser, ønsker man en kultur for å ta initiativ og søke tilbakemeldinger. Figur 20 gir et utdrag fra driverundersøkelsen i 2016 som viser hvor hvor AKT har mest å hente for å gjøre dagens kunder mer fornøyde og potensielt få nye kunder til å benytte kollektivtransport.



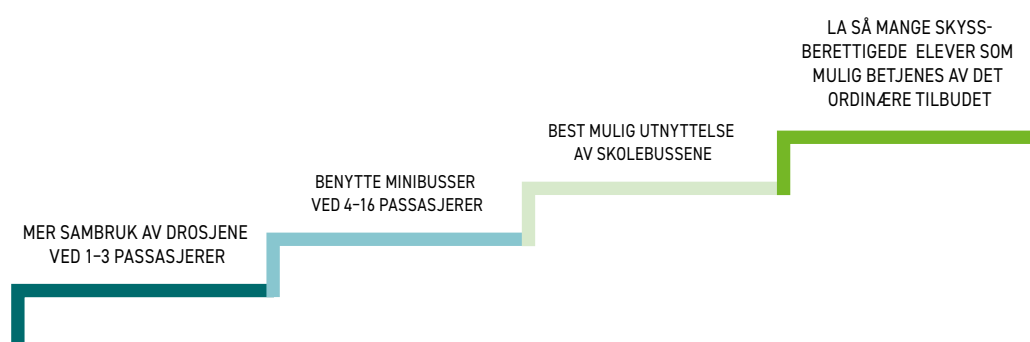
Figur 22: Rangering av hvor AKT har mest å hente i forhold til å gjøre dagens kunder i Kristiansand mer fornøyd, samt reisende som ikke bruker kollektivtrafikk. Skalaen uttrykker effekten på total tilfredshet ved en forbedring på det enkelte kvalitetselementet (kilde: Driverundersøkelse, Ipsos for AKT 2016)

Gjennom å utnytte utviklingen innen intelligent samhandling skal det arbeides mot et felles digitalt økosystem som bygger opp under kundens behov. Gjennom å følge utviklingen og arbeide mot god mobilitet skal det gis et helhetlig tilbud til kunden for alle transportmidler.

I 2020 etableres en tverrfaglig gruppering i AKT med kundefokus som misjon. Arbeidet vil blant annet bestå i å kvalitetssikre rutiner på tvers av organisasjonen ved ruteomlegginger, som også vil inkludere brukerinvolveringsmetoder. Målsettingen er å skape enda bedre troverdighet og pålitelighet knyttet til AKTs kundeinformasjon.

4.4. STRATEGI FOR SKOLESKYSS

Så mange elever som mulig betjenes av det ordinære busstilbudet. Deretter må det sikres best mulig utnyttelse av skolebussene. Det settes inn minibusser eller drosje når elevtallet ikke forsvarer en normal buss. Ved 1–3 elever må det sikres samkjøring ved at elever deler drosje.



Figur 23: Strategi for skoleskyss. Skoleelevene er blant AKTs mest lojale kunder. AKT er ansvarlig for å organisere den daglige skyssen for 16.000–17.000 elever i Agder.

AKTs mest lojale kunder

Skoleelevene er 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 Agder fylkeskommunes reglement knyttet til kvalitet. 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 skal ha et forutsigbart og forsvarlig system for skoleskyss som sikrer likebehandling.

AKTs mest lojale kunder

Skoleelevene er 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 Agder Fylkeskommunes reglement knyttet til kvalitet. 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 skal ha et forutsigbart og forsvarlig system for skoleskyss som sikrer likebehandling.

Rett til opplæring

Skoleskyss kjøres for å oppfylle elevers rett til opplæring. De pedagogiske hensynene 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 blant annet via skolestruktur, skoleruta og skolestart og -slutt.

Skolestruktur: Lokalisering av skoler i sentrumsområder reduserer transportbehovet. Mer spesialiserte videregående skole- tilbud 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 elevene. Dette er lite effektiv bruk av ressursene, og skolerutene bør samordnes.

Skolestart og -slutt: AKT er avhengig av god dialog med skoleeierne om skolens start- og sluttid og skyssbehov. Samarbeidet til nå har vist at ved relativt små tilpasninger kan busser og drosjer utnyttes mer effektivt enn før.

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

- Så mange skyssberettigede elever som mulig betjenes av det ordinære busstilbudet. Dermed styrkes markedsgrunnlaget for ordinære linjer
- Best mulig utnyttelse av skolebussene ved at bussene fylles opp, kjører lengre ruter, betjener flere skoler med mer.
- Det settes inn minibusser eller drosje når elevtallet ikke forsvaret en normal buss eller når fremkommelighets- utfordringer gjør at det må benyttes mindre biler

- Fortsatt samkjøring ved at 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.

4.5. KONTRAKTSTRATEGI

Langsiktige kontrakter

Samarbeidet med busselskapene er regulert via langsiktige kontrakter etter bussanbud, normalt med ca. 8-10 års varighet inkludert opsjoner. Det benyttes bruttokontrakter med incentiver, hvor AKT fastsetter rutetilbudet og takstene. Det settes et minimumskrav til materiell, utførelse og kvalitet som operatør skal overholde, og ved manglende oppfyllelse kan AKT ilegge gebyr. AKT ønsker operatører som fortsetter å jobbe for å få flest mulig passasjerer på bussene, og kontraktene bør gjenspeile AKTs målområder. Ved bruk av incentiver bør disse i hovedsak være 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 ønsker å ha kontrakter som inviterer operatørene til å ta en mer aktiv rolle for tilbudsutvikling. I de tilfeller endringsforslagene leder til et bedre tilbud for flere, og bedre utnyttelse av ressursene, bør operatøren selv få ta del i gevinsten.

Attraktiv oppdragsgiver

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 passasjervekst, 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.

Drosjemarkedet

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 drosjetjenestene. 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, dersom spesialskyss, skoleskyss, pasientreiser og evt. annen offentlig kjøring sees i sammenheng. AKT og fylkeskommunen har som målsetning at drosjene skal være utslippsfrie i fremtidige kontrakter.

4.6. INFRASTRUKTUR

Ansvaret for infrastrukturtiltak tilhører vegeier

AKTs viktigste rolle er å være en pådriver for best mulig tilrettelegging for kollektivtrafikken. AKT ønsker raskere tempo i gjennomføringen av lønnsomme infrastrukturtiltak som kan redusere reisetiden med buss, og gi bussen varige konkurransefortrinn i forhold til personbilen.

Utbedring av infrastruktur er en viktig faktor for kundens opplevelse av kollektivreisen. En kollektivreise består av flere elementer som gangtid til holdeplass, ventetid på holdeplass, reisetid og tid til eventuell omstigning. Infrastrukturen knyttet til alle delene av reisen må sees i sammenheng.

Raskere, hyggeligere og sikrere gangforbindelse

Gangforbindelsen til holdeplassen kan gjøres raskere, hyggeligere og sikrere. En viktig faktor for valg av transportmiddel er total reisetid, hvor avstand og reisetid i mange tilfeller er en avgjørende faktor. Det bør utarbeides en plan for å etablere og forbedre snarveier til holdeplasser, samt tilrettelegge for tilbringerreiser ved etablering av sykkelparkering ved holdeplasser.

Holdeplasser

God og universell utforming av holdeplassene gjør ventetiden komfortabel for alle. Tilgjengelig informasjon om rutetider og trasékart reduserer usikkerhet for kunden. I tillegg til universell utforming bør holdeplassene ha funksjonelle og godt vedlikeholdte leskur. AKT utarbeider prinsipper for utforming av holdeplasser og ulike kvalitetsnivåer for holdeplassene avhengig av antall påstigende.

Tidseffektiv holdeplassutforming og riktig holdeplassavstand 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. Ferdigstillingen 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 med riktig holdeplassavstand, uten unødvendig tidstap ved å kjøre av og på motorveien, vil være en forutsetning for å lykkes med en slik strategi. Gode knutepunkt gjør og omstigning mellom linjer enklere.

Sjåførfasiliteter

Gode arbeidsforhold for sjåførene med tilgang til sjåførfasiliteter på endeholdeplasser er viktig. For å sikre gode arbeidsbetingelser for buss-sjåførene har AKT ambisjon om å kunne tilby pauserom for sjåførere på endeholdeplassene der det er behov.

Innfartsparkering

Innfartsparkering kan bidra til å begrense bilbruk 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. Bilistene bør fanges opp tidlig på reisen. Ved riktig lokalisering kan innfartsparkering fungere godt på innfartsårer inn til byene. Det bør utarbeides en plan som beskriver behovet for innfartsparkering både langs E18 og E39, og på kollektivakser langs fylkesvei.

Holdt opp mot de ambisiøse vekstmålene for kollektivtrafikken i Agder, er innfartsparkering ikke det den største, og vil ikke gi tilstrekkelig effekt som eneste løsningen for å svare på utfordringene i byområdene, men den er imidlertid en viktig del av totalløsningen.

Bussanlegg

Bussanlegg er – ved siden av terminaler, holdeplasser og kollektivfelt – bussens viktigste infrastruktur. Et bussanlegg inneholder parkeringsarealer, vaskehall og drivstoffpåfylling, pauseareal for sjåførere, og normalt også bussverksted.

Operatørene leier bussanlegg av AKT. Når bussanlegg tilbys i en kontrakt gir det operatørene like vilkår i konkurransen om nye kontrakter. Agder fylkeskommune eier bussanlegg i Arendal og Kristiansand.

Med ambisiøse mål for trafikkvekst, følger også behovet for mer parkeringskapasitet for buss. Vekst i kollektivtrafikken krever en videreutvikling av eksisterende bussanlegg. AKT mener at det er behov for å etablere mindre anlegg i øvrige deler av Agder.

Utbygging av ladeinfrastruktur

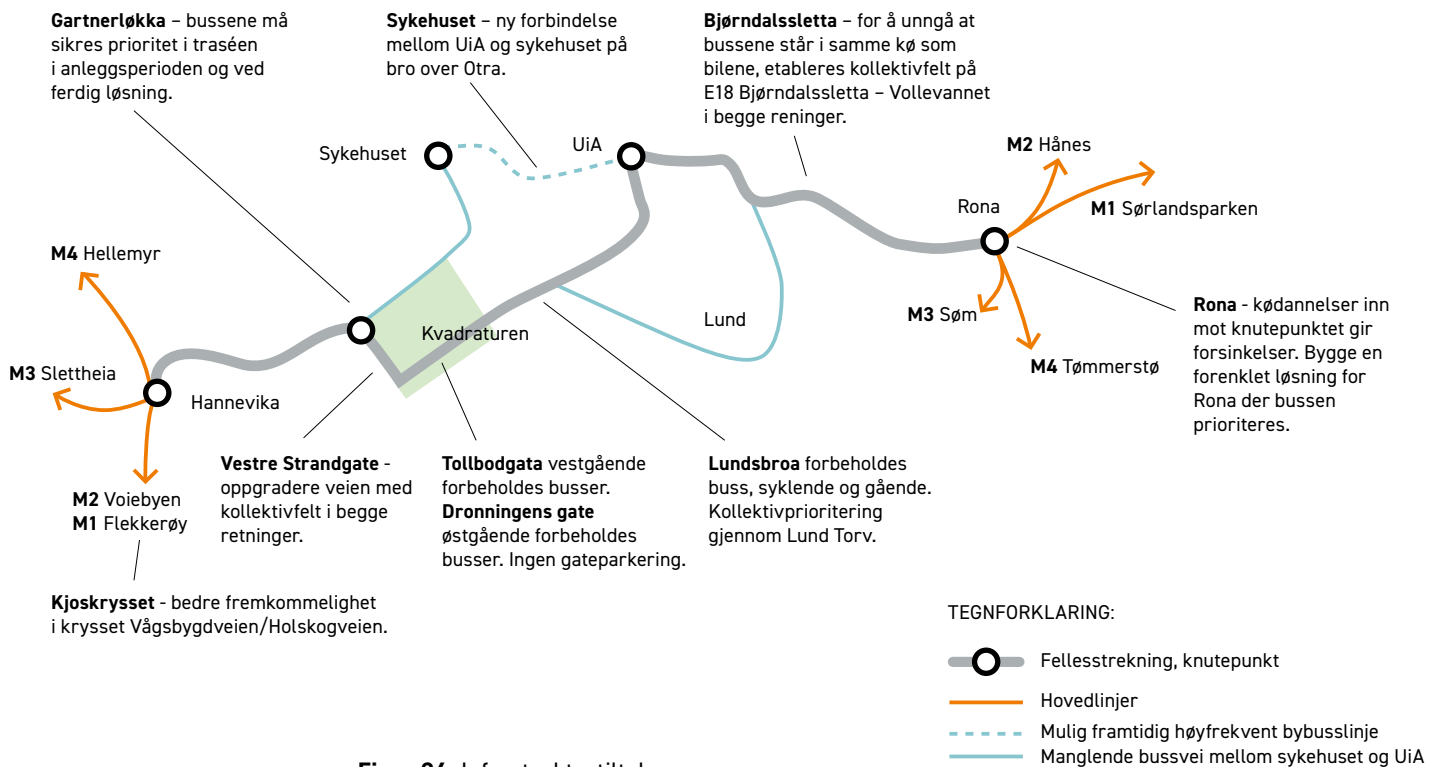
Utbygging av ladeinfrastruktur på bussanleggene og for lading av buss i rute. Ambisjonen om full elektrifisering av bussparken eller annet materiell med nullutslipp, krever utbygging av ladeinfrastruktur med tilstrekkelig ladekapasitet på bussanleggene og etablering av ladeinfrastruktur for lading av buss i rute.

Raskere reisetid ved bedre fremkommelighet

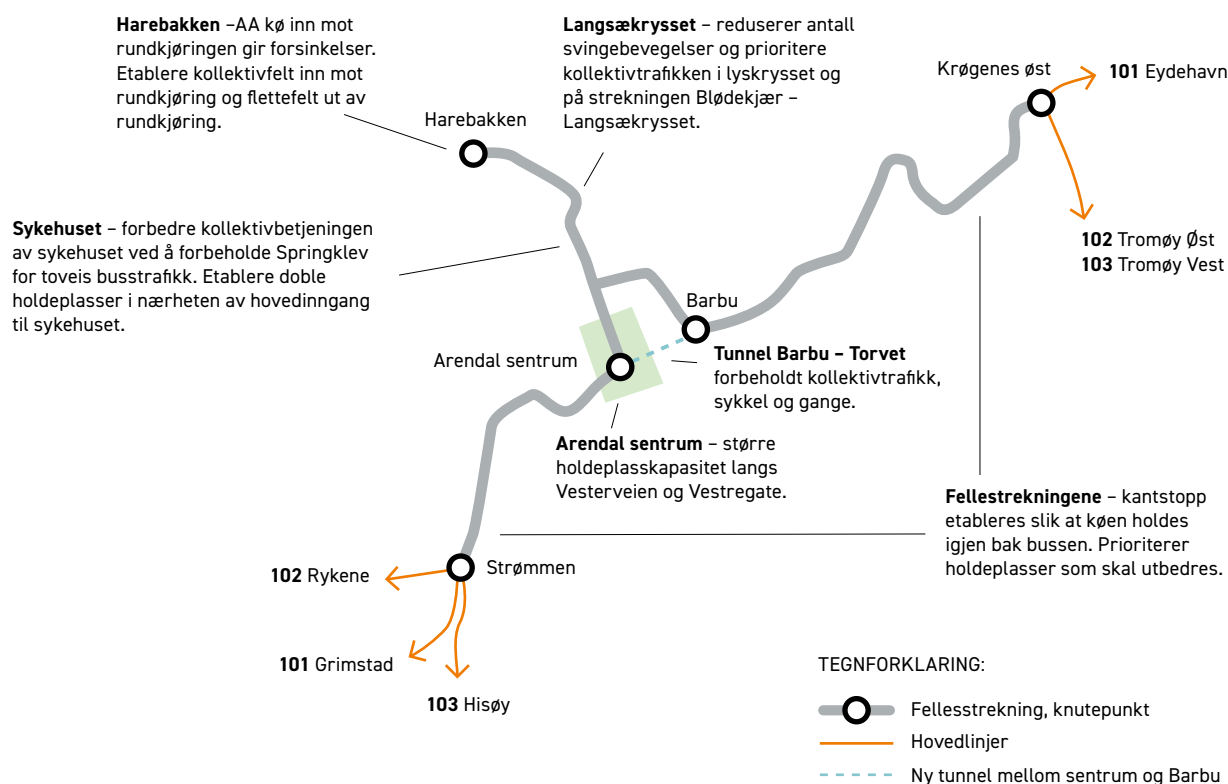
God fremkommelighet for bussen gir raskere reisetid. Det betyr mye for kundene at kollektivtrafikken har en konkurransedyktig reisetid i forhold til bil og at de kan stole på at bussen kommer fram til planlagt tid. Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken gir færre forsinkelser og redusert reisetid. Tiltak for bedre fremkommelighet for bussen vil nødvendigvis kunne medføre en prioritering av bussen på bekostning av bilen.

Infrastrukturtiltak i by bør prioriteres først

Infrastruktur i by har gjennomgående høy kundenytte og bør prioriteres først. Dermed kan nytten av tiltakene realiseres raskere til glede for kundene. En kollektivtrasé med høy kvalitet har få svingbevegelser, forutsigbar framføring, og er uforstyrret av annen trafikk. 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 fellesstrekningen for metrolinjene; holdeplasskapasitet, kollektivfelt og egne bussveier, se figur 21. I Arendal er det behov for å redusere antall svingbevegelser og prioritere kollektivtrafikken, etablere kollektivfelt, doble holdeplasser, kantstop på fellesstrekninger, større holdeplasskapasitet og endeholdeplasser utenfor Arendal sentrum. Tunnel Barbu vil bygge opp under at torvet skal være forbeholdt kollektivtrafikk, sykkel og gange, se figur 24.



Figur 24: Infrastrukturtiltak som understøtter implementering av nytt rutetilbud i Kristiansand.



Figur 25: Infrastrukturtiltak som understøtter implementering av nytt rutetilbud i Arendal

4.7. PLANER FOR TILBUDET I KRISTIANSAND OG ARENDAL

4.7.1 Planer for tilbudet i Kristiansand

Busstilbudet i Kristiansand

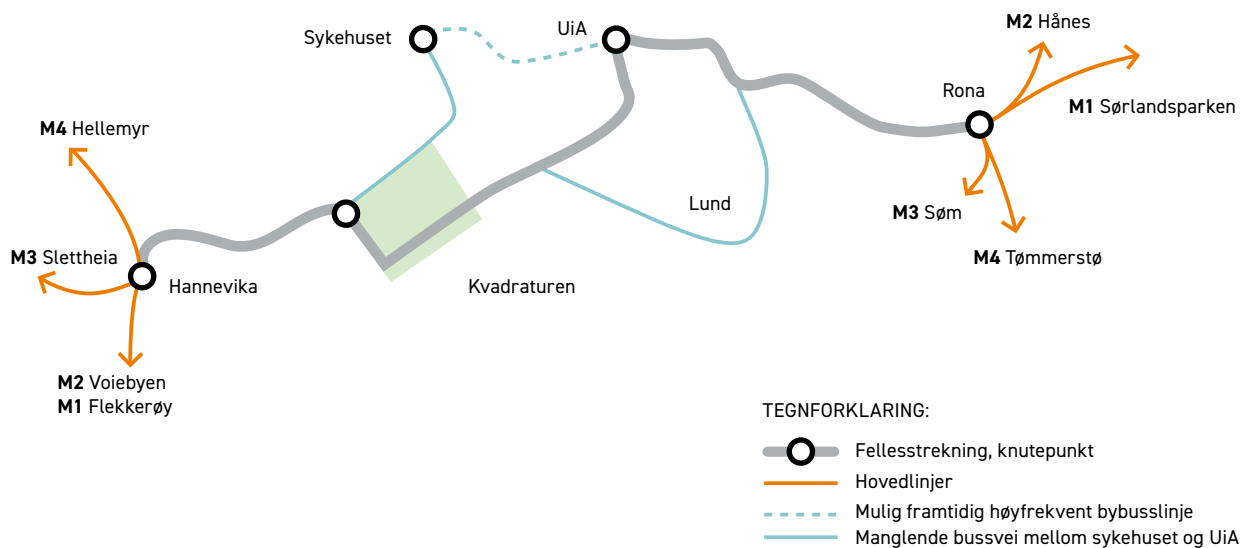
Bussen skal være et fullverdig alternativ til bil for reiser på de viktigste strekningene i Kristiansand, hele dagen og alle dager. Dette gjelder for metrolinjene og de tyngste bylinjene. På andre viktige linjer skal tilbudet være et godt alternativ til bil størst mulig del av dagen og flest mulig dager. Frekvens og reisetid er viktig for å oppnå økt markedsandel. Bybusstilbudet i Kristiansand skal ha 10 minutters frekvens i rush, og 20 minutters frekvens utenom rush. Det tilstrebes at avgangstidene blir jevnt fordelt, slik at tilbudet på fellesstrekninger blir mest mulig attraktivt. Dette er spesielt viktig for kundene i lavtrafikkperioder.

Konkurransedyktig. For å gjøre bussen mer konkurransedyktig i reisetid i forhold til bil kjøres det i dag egne direktelinjer i rush mellom Søm og Kvadraturen og mellom Hånes, Kvadraturen og Vågsbygd sentrum. Disse kjøres i tillegg til metrolinjene, men kjører raskere trasé enn metrolinjene og betjener ikke Universitetet. Linjene har blitt markedssuksesser på grunn av sin

reisetid. Utfordringen med direktelinjer er at de går på bekostning av frekvensen på metrolinjene, samt at de kompliserer tilbudet. Direktelinjene kan ses på som et resultat av utfordringer med kapasitet og fremkommelighet langs traséen for metrolinjene. Målet må være å utvikle direktelinjene på sikt, fordi metrolinjene har fått tilsvarende kort reisetid.

Metrolinjene trenger kollektivfelt eller egen trasé på mest mulig av fellesstrekningen dersom bussen skal kunne konkurrere med bil på reisetid, tilsvarende det man i dag har på strekningen Oddemarka - Lund torv. Ny og mer effektiv trasé gjennom Kvadraturen er en viktig del av dette. På sikt ønsker AKT også at det etableres bussvei gjennom Gimlemoen og bro over Otra ved Sykehuset. Dette vil gjøre det mulig å etablere en høyfrekvent linje mellom Kvadraturen, Sykehuset, Universitetet og Lund, som vil knytte Sykehuset til busslinjene på østsiden av byen.

Ønske om ny bussvei sykehuset – UiA:



Figur 26: Ønske om ny bussvei sykehuset –UiA. AKT ønsker å etablere en høyfrekvent linje mellom Kvadraturen, Sykehuset, Universitetet og Lund, som vil knytte Sykehuset til busslinjene på østsiden av byen.

4.7.2 Planer for tilbudet i Arendalsregionen

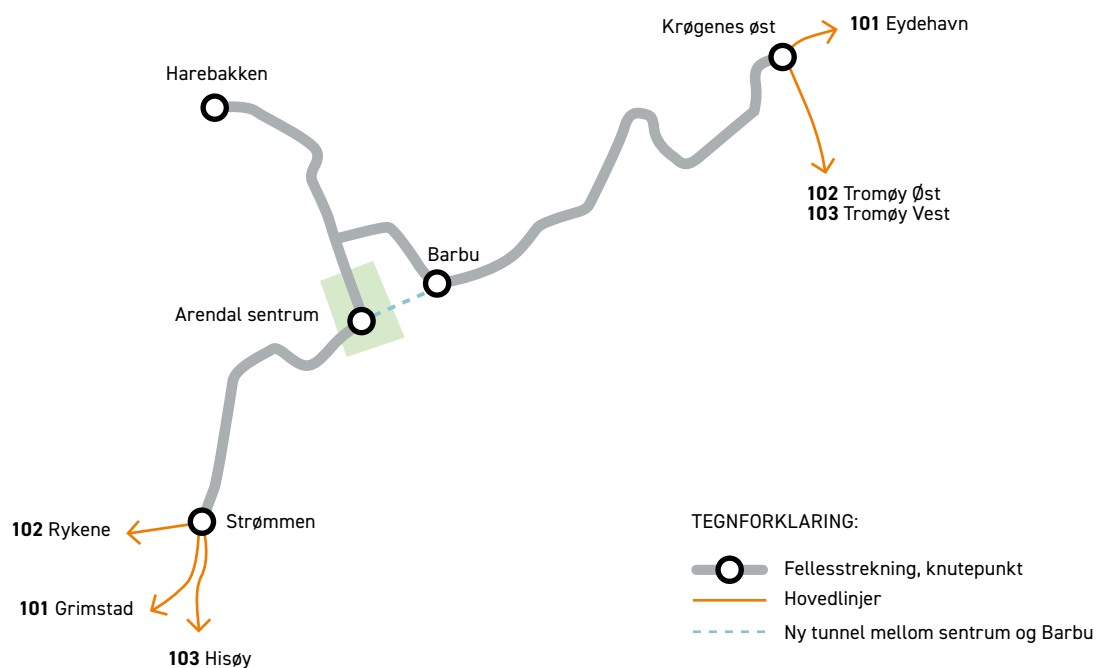
Rutetilbudet i Arendalsregionen

Rutetilbudet i Arendalsregionen kjennetegnes fortsatt av at det er mange linjer med høy flatedekning og lav frekvens. Det betyr at mange har en busslinje i nærheten, men lav frekvens og lang reisetid gjør at tilbudet ikke fremstår som attraktivt. De siste årene har rutetilbudet i Arendal utviklet seg i tråd med AKTs prinsipper for ruteplanlegging, en prosess som det skal bygges videre på de neste årene.

Det er behov for å redusere reguleringsstid i bysentrum, redusere bruken av ringlinjer, og fokusere på økt frekvens på de tyngste strekningene. Det skal arbeides mot avganger minst hvert 10. minutt på fellesstrekninger, og 15-30 minutters frekvens i rush på øvrige strekninger. For å få til dette vil det være nødvendig å omfordele ressurser ved å redusere flatedekningen, og i områder der belegg på avgangene ikke gir grunnlag for fast rutekjøring skal tilbudet vurderes erstattet med bestillingstransport.

AKT vil prioritere ressursene i markeder der kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes, og sikre et best mulig tilbud for flest mulig.

Ønske om ny busstunnel sentrum –Barbu:



Figur 27: Ønske om ny bussvei sentrum-Barbu.

En videre styrking av tilbudet i Arendal er avhengig av økt fremkommelighet slik at oppholdstiden på sentrumsholdeplassene kan reduseres. Det vil også være behov for redusert innslag av privatbiler i sentrumsgatene slik at friksjonen reduseres og eksisterende holdeplasskapasitet kan utnyttes bedre.

I tillegg vil det være behov for økt holdeplasskapasitet i retning vest (dagens holdeplass G) for å kunne øke frekvensen på viktige strekninger.

Det er fortsatt flere ringlinjer i Arendal og Grimstad som i årene fremover skal legges om til pendellinjer gjennom sentrum. I dette arbeidet må det sikres tilstrekkelig kapasitet og frekvens til Myra/Sam Eyde, Stoa og andre målpunkter, samt tettbygde boligområder der bussen kan konkurrere med bilens reisetid.

Busstilbudet Risør – Tvedestrand – Arendal – Grimstad – Lillesand – Kristiansand er mye brukt og må videreutvikles i takt med utbedring av E18 slik at bussen ikke taper konkurransekraft mot bil. Frekvens og trase må treffe godt, og bussens fremkommelighet må prioriteres. Spesielt er dette viktig på innfartene til bysentrum. Siden nødvendig fokus på reisetid og frekvens reduserer flatedekningen er innfartsparkering med tilstrekkelig kapasitet viktig for å gi gode overganger fra bil til buss. Dette gjelder også lokale innfartsparkeringer i bydelene slik at strekningen det er nødvendig å bruke bil blir så kort som mulig

- Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling
- Prinsipper for linjenett
- Fremkommelighetstiltak for buss



Agder kollektivtrafikk