

PRINSIPPER FOR RUTETILBUDET

November 2020



Prinsippdokumentene operasjonaliserer AKTs strategiplan

AKT har publisert følgende prinsippdokumenter og veiledere:

Del 1 -

Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling

Handler om markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk, og de overordnede rammebetingelsene for å oppnå en høy kollektivandel.

Hensikten med veilederen er å øke den tverrfaglige forståelsen mellom arealplanleggere og kollektivtrafikkplanleggere, ved å vise hvordan man i arealplanleggingen kan legge til rette for en effektiv og attraktiv kollektivtrafikk.

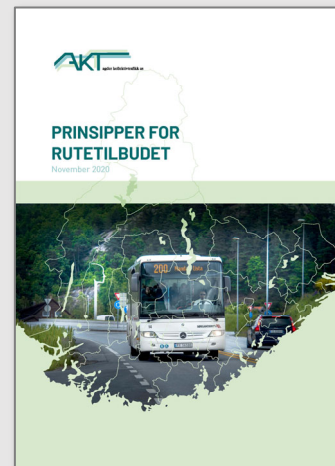


Del 2 –

Prinsipper for rutetilbudet

Dette prinsippdokumentet operasjonaliserer AKTs strategiplan innenfor trafikkområdet, og tilhører det taktiske nivået innen planlegging.

Etablerer prinsipper for tilbudsnivå i ulike områder i Agder, med utgangspunkt i markedsgrunnlag og mobilitetsbehov, forankret i overordnede planer, og med blick til tilgjengelig økonomisk ramme.

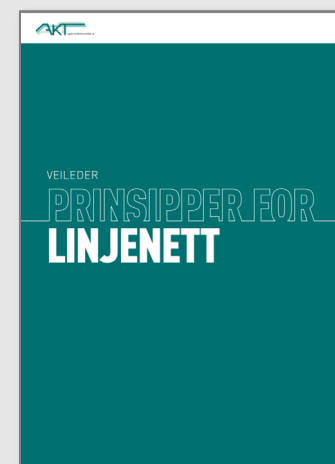


Del 3 –

Prinsipper for linjenettet

Handler om den detaljerte utformingen av tilbudet, og etablerer prinsipper om trasévalg, linjekonsepter og ruteplanlegging i AKT.

Denne veilederen bygger på empiri om sammenhengene mellom tiltak og effekt/nytte («best practice»), med fagteoretisk utgangspunkt i HiTrans 2005.



Dokumentene er tilgjengelige på <https://akt.no/rapporter>

Forord

AKTs trafikkområde spanner over områder med tett befolkning, der kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å ta markedsandeler, til områder med lav befolkningstetthet der markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk er svakere. Økonomiske ressurser setter rammene for hvilket mobilitetstilbud AKT har mulighet til å gi. Dette peker på behov for prioritering av ressursbruk, og tilpasning av rutetilbudet til ulike etterspørsel i ulike markeder. Samtidig skal AKT sikre et forsvarlig mobilitetstilbud i regionen, innenfor de rammene som er gitt. Betjening av ulike markeder krever ulike løsninger.

Agder fylkeskommune vedtok i møtet 18.12.2019 i sak 29/2019 Agder fylkeskommunes økonomiplan 2020-2023 og budsjett 2020:

«Bedre busstilbud: Fylkestinget ber om en oversikt over hvilke områder som kan være aktuelle for reduserte busspriser eller endringer av soneinndeling. Saken må belyse hvordan et eventuelt fylkeskommunalt tilskudd for reduserte priser kan gi synergier til det varslede bidrag fra staten om å redusere priser. Fylkestinget ønsker også at saken inneholder forslag til hvordan bestillingstransport og nye løsninger kan gi bedre mobilitet i distriktene.»

I AKTs oppfølging av vedtaket har det vært ønskelig etablere prinsipper for hvilket rutetilbud som kan tilbys i de ulike områdene i Agder, forankret i overordnede strategier og planer. Prinsippene har både en ekstern og intern funksjon.

Eksternt:

- Øke forutsigbarheten for hvilket rutetilbud skal kan tilbys i ulike markeder, for kommuner, utbyggere og innbyggere, eller andre med en aksje i kollektivtilbudets utvikling.

Internt:

- Styrke det strategiske fokuset i trafikkplanleggingen,
- sørge for at AKT gir et likeverdig rutetilbud i sammenlignbare markeder, og
- bygge planleggingen på «best practice», lære av egne og andres erfaringer, og overføre de suksesser man oppnår til andre og sammenlignbare markeder.

Arbeidet er gjennomført i perioden februar-november 2020 av en prosjektgruppe i AKT med plansjef Hilde Bergersen som prosjektleder. Representanter fra Innlandstrafikk og Skyss (Vestland fylkeskommune) har deltatt i en ekstern referansegruppe. Strategisk Ruteplan AS har konsultert arbeidet. Underveis har det vært gjennomført dialog med kommunene om innholdet i strategien, gjennom regionrådene i Agder. Regionrådene har gitt konstruktive innspill til strategien og samarbeidsformen framover. Det er ønskelig at AKT møter regionrådene med en viss frekvens, forslagsvis årlig.

November 2020

Sammendrag

AKT skal forvalte de samlede ressursene til kollektivtrafikk på best mulig måte, innenfor tilgjengelig tilskudd. Transportmarkedene i Agder er svært ulike, og peker på behovet for differensiering av rutetilbudet i ulike områder. Matrisen nedenfor etablerer rammer for hvilket tilbuds nivå som kan forventes i ulike geografiske markeder. Matrisen er veiledende, og lokale avvik vil forekomme:

Type marked	Kristiansandsregionen*		Byer 20.000+	Mindre byer	Distrikt
	Den tette byen <i>F.eks. Slettheia, Hellmyr, Justnes</i>	Områdene rundt <i>Søgne, Vennesla, Lillesand</i>	Arendal, Grimstad	<i>F.eks. Mandal, Risør, Farsund, Lyngdal, Flekkefjord</i>	
Målgruppe for faste ruter	Alle målgrupper og reisemål			Arbeids- og skolereiser. Samordning av ulike transporter for å sikre passasjervolum og utnytte kapasiteten godt.	
Regionalt tilbud	Langruter sakl ikke ta lokaltrafikk i byen, og terminerer i sentrum.	"Ekspresser" til/fra Kristiansand, stopper ved knutepunkter.	Langruter som stopper lokalt uten påstigningsrestriksjoner, og kjører motorvei mellom byer. På strekninger der det også finnes et lokalt tilbud, tar langrutene normalt ikke lokaltrafikk.		
Lokalt tilbud (faste ruter)	Høy frekvens, høy kapasitet, enkel linjestruktur. Bylinjene terminerer normalt i bydeler >2,5 km fra sentrum. På kortere avstander må kollektivtilbudet vurderes i sammenheng med gang og sykkel. Fokus på konkurransedyktig reisetid mot bil på de tunge relasjoner.	Lokalt tilbud minimum hver halvtime. Driftsoptimalisering tilsier at linjer til Kristiansand prioriteres.	Enkel linjestruktur. Lokalt tilbud innrettes mot markeder >2,5 km fra sentrum. Bylinjer bør minimum ha halvtimesrute.	Grunntilbud basert på åpne skolelinjer, pga. sammenfall i behov mellom arbeidsreisende og vgd. skoleelever. Driftstilpassede turer mellom skoletider som ikke dimensjonerer, sikrer mobiliteten.	Grunntilbudet gis av åpne skoleruter.
Målgruppe bestillingstilbud	Bestillingsruter som erstatter eller utfyller ordinært tilbud innrettes mot alle reisende. Bestillingsruter for å gi mobilitet rettes mot målgrupper, f.eks. eldre, bevegelseshemmede.				
Prinsipp for bestillingstilbud	Fleksibelt bestillingstilbud som gir flatedekning i områder med ordinært kollektivtilbud, men som noen kunder ikke har mulighet til å benytte.			Bestillingsbasert tilbud med faste ruter og avgangstider som erstatter ordinære linjer eller utfyller tilbudet på kveld/helg, samt gir mobilitet til kunder som ikke kan benytte seg av annet tilbud.	
Innfartsparkering og sykkel	Sykkelparkering på holdeplasser utvider kollektivtrafikkens markedsområde.	Innfartsparkering for bil og sykkelparkering utvider kollektivtrafikkens markedsområde. Strategisk lokalisert og tilrettelagt parkering, med vekt på å mate til regionlinjer.			

*J Distrikter innenfor ATP-områder behandles som "Distrikt"

Kollektivtrafikkens begrunnelse er tredelt:

1. Sikre funksjonsdyktige byer og samfunn, der kollektivtrafikk er mer effektivt enn bilbruk for å unngå kø, og sikre et mer attraktivt bymiljø.
2. Redusere utslipp, ved at kollektivtrafikken erstatter bilreiser og ved at kollektivtilbudet produseres ved lavest mulig utslipp.
3. Gi mobilitet, slik at innbyggere uten biltilgang kan ha et tilbud om å reise til prioriterte reisemål.

Utfordringsbildet framover viser at det er i byområdene at behovet for mobilitet og transport vil øke mest. Dette er områder som allerede i dag utfordres av kø, arealknapphet og krav til effektiv transport. Selv om biltrafikken blir helelektrisk og kjøretøyene autonome, vil arealknapphet og utfordringer med kø, trengsel og parkering fortsatt gjelde i byområdene. Derfor prioriteres det å tilby et mobilitetstilbud med høy kvalitet i byområdene, der de tre behovene (funksjonalitet, miljø og mobilitet) kan innfris med et og samme rutetilbud.

Pga. ulik markedsstørrelse, praktiserer AKT en differensiering mellom tilbuds nivået i det tette byområdet i Kristiansandsregionen, og i andre byer i Agder. I Kristiansand styres transportpolitikken mot et nullvekstmål for biltrafikk, og styrket kollektivtilbud er et viktig virkemiddel for å innfri dette. Kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen har de siste årene vist en fin passasjerutvikling, og dette prinsippdokumentet bereder grunnen for en ytterligere opptrapping av tilbudet.

I bykommuner med mer over 20.000 innbyggere (Arendal og Grimstad) skal AKT gi et rutetilbud som er innrettet mot å betjene alle målgrupper og reisemål. Dette forutsetter åpningstider fra tidlig til sent. På bylinjer bør det minimum tilbys halvtimesrute på dagtid. Det skal være god kobling mellom det regionale og lokale rutetilbudet slik at overganger kan tas smidig, og reisemulighetene utvides.

I mindre byer er utfordringen først og fremst at markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk er svakere, og at det ressursmessig er krevende å gi et kollektivtilbud med god nok kvalitet til at folk vil oppleve det som attraktivt på daglige reiser. Målgruppen for det ordinære kollektivtilbudet vil derfor være arbeids- og skolereiser. Grunntilbudet gis av åpne skoleruter som er tilgjengelig for alle passasjerer, eventuelt med noen driftstilpassede turer mellom skoletidene for å sikre mobilitet. Bybusstilbud kan ikke forventes i mindre byer. Innfartsparkering utvider kollektivtrafikkens markedsdekning på første/siste del av reisen.

Bestillingstransporten i AKT er definert som et område med noe lav bruk, lav kjennskap til tilbudet, høye enhetskostnader, og ulik utforming av tilbudet i ulike deler av fylket. Utredningen anbefaler at det settes økt fokus på bestillingstransport internt i AKT, og at rutetilbudet utformes mer strategisk. Dette er ikke det samme som å gi identisk bestillingstilbud overalt. Tvert imot er det viktig å la lokale forhold og forutsetninger bli tatt i betraktning ved utforming av tilbud. Harmonisering av tilbudet handler i første rekke om å gjøre tilbudet tilgjengelig og relevant for flere, og at bestillingslinjene henger godt sammen med resten av mobilitetstilbudet.

Prinsippdokumentet foreslår to konsepter innen bestillingstrafikk, fast og fleksibel, som bør utvikles videre. Utredningen anbefaler at erfaringer med AKT Svipp legges til grunn for å ta fram nye konsepter innen bestillingstrafikk, basert på:

- Teknologi som automatiserer bestillinger, ruteplanlegging, kundeinformasjon og oppfølging
- Samordning av ulike typer transport for å oppnå større volum, herunder pasientreiser.
- Integrert reisenettverk, der bestillingslinjer mater passasjerer til det øvrige tilbudet.
- Kontraktstrategi som tar i betraktning konsekvenser ved liberalisert drosjemarked.

AKT svipp er en pilot på neste generasjons bestillingstrafikk (foto: AKT)



Innhold

Sammendrag	4
1. Mål og føringer	7
1.1 Mål.....	7
1.2 Strategiske føringer	8
1.3 Prosjektmål og mandat	9
1.4 Metode	9
2. Markedsanalyse.....	10
2.1 Befolkningsstruktur og -prognose	10
2.2 Arbeidsplasskonsentrasjoner og pendling	12
2.3 Markedsandeler	14
2.4 Trender og fremtidens persontransport	15
2.5 Hva ønsker kundene?	16
2.6 Grunnlaget for markedsandelen legges gjennom arealbruk.....	17
3 Oversikt og analyse av dagens rutetilbud	18
3.1 Dagens tilbud	18
3.2 Nøkkeltall passasjerer	19
3.3 Nøkkeltall miljø.....	20
3.4 Nærmere om skoleskyss.....	21
3.5 Nærmere om bestillingstransport	22
3.5.1 Dagens bestillingsruter i Agder	22
3.5.2 Kartlegging av bestillingstransport i bruk andre steder	28
3.5.3 Oppsummert: Funn fra innsiktsfase om bestillingstransport.....	29
4 Prinsipper for rutetilbudet	30
4.1 Tilbudsnivåer	30
4.2 Prinsipper for linjenettet	31
4.3 Rutetilbud i den tette byen (Kristiansand)	33
4.4 Rutetilbud i Kristiansand omegn	34
4.5 Rutetilbud i byer med mer enn 20.000 innbyggere	35
4.6 Rutetilbud i mindre byer	36
4.7 Rutetilbud i distriktene	36
5. Nærmere om bestillingstransport	37
5.1 Økonomisk bærekraftige løsninger	37
5.2 Tydelige konsept(er) innen bestillingstransport	39

1. Mål og føringer

1.1 Mål

AKTs visjon er at *det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt*. AKT vil tilrettelegge for at kollektivtrafikken kan framstå som et relevant alternativ i stadig flere reisesammenhenger.

Det overordnede målet 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.*

Kollektivtrafikkens hensikt er flere:

1. Sikre funksjonsdyktige byer og samfunn, der kollektivtrafikk er mer effektivt enn bilbruk for å unngå kø, og sikre et mer attraktivt bymiljø.
2. Redusere utslipp, ved at kollektivtrafikken erstatter bilreiser og ved at kollektivtilbudet produseres ved lavest mulig utslipp.
3. Gi mobilitet, slik at innbyggere uten biltilgang kan ha et tilbud om å reise til prioriterte reisemål.

Det er i byene at de tre behovene opptrer samtidig, og der kollektivtrafikken innrettes mot å svare på alle reisehensikter og . I distriktene er trafikkgrunnlaget svakere, kapasitetsproblemene i veinettet eksisterer normalt ikke, og miljøgevinsten ved å ta buss i stedet for bil kan være begrenset eller negativ. Kollektivtrafikkens rolle i distriktene handler ikke om å ta markedsandel fra bil, men om å binde regionene sammen, og sikre mobilitet til reisende uten andre alternativer. Samtidig vil de med lavest mobilitet ha rett på annet tilbud, og kollektivtilbudet legges ikke opp med denne gruppen som premiss. Flere passasjerer og økt markedsandel oppnås gjennom å sette inn ressursene der de gjør best nytte for seg. AKT har utviklet passasjerregnskap for alle linjer, som viser at kostnadene pr passasjer varierer fra 2 til 20 kr per passasjerkilometer for ulike geografiske områder i Agder.

FNs bærekraftsmål treffer AKTs virksomhet på flere områder. Det mest sentrale målet for AKT er nr 11 «Bærekraftige byer og samfunn», som peker på behovet for trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer, og omhandler kjernevirksomheten til AKT. Også bærekraftsmål nr 8 «Anstendig arbeid og økonomisk vekst» og nr 10 «Mindre ulikhet» berører kjernen av prosjektet.



Illustrasjon: FNs bærekraftsmål, der målene som AKT har valgt ut som særlig relevante er uthevet.

Nullvekstmålet er en veletablert politikk for de største byområdene, og for AKT. I tråd med bompengeavtalen fra 2019 har Regjeringen i juni 2020 fastsatt et videreutviklet nullvekstmål; *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Kristiansandsregionen har inngått belønningsavtale med staten for perioden 2020-2023, som sikrer finansiering til en videreført satsing på styrket kollektivtilbud. Det er søkt om byvekstavtale, som eventuelt erstatter belønningsavtalen, og sikrer videreført finansiering av et styrket kollektivtilbud, som sammen med økt satsing på gang og sykkel, vil framstå som kapasitetsstrekt og attraktivt nok til å ta trafikkveksten. Restriktive tiltak som bompenger, parkeringsavgift og færre parkeringsplasser er tiltak for å redusere bruken av personbiler, og at kollektivtrafikk.

1.2 Strategiske føringer



Ved utforming av prinsipper for rutetilbudet har AKT tatt utgangspunkt i de gjeldende strategier, planer og vedtak knyttet til regional utvikling, klimamål og kollektivtrafikk. AKT har nylig rullert strategiplanen for selskapet (**AKT Strategiplan 2020-2025**). Dette danner grunnlaget for all aktivitet i AKT, dermed også dette prinsippdokumentet. «Prinsipper for rutetilbudet» er en operasjonalisering av strategien på trafikkområdet.

Strategiplanen bygger på **Regionplan Agder 2030**, der hovedmålet er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. **Klimaveikart Agder** ligger til grunn for regionplanen, og er et veikart for gjennomføring av klimatiltak. Agder skal redusere sine klimagassutslipp i tråd med Parisavtalen. Klimamålet er uttrykt ved en 45 % reduksjon i klimagasser innen 2030. Veitrafikk står for høyest andel utslipp i Agder, og tiltak i transportsektoren er sentralt for å nå målet.

Et godt samarbeid mellom myndigheter, næringsliv, eiere, operatører og kunder er den forutsetning for å nå et felles mål om et bærekraftig samfunn. Et mulig samarbeidsområde der AKT kan bidra inn, er samordning av offentlig betalt transport i Norge. AKT jobber langsiktig sammen med Sørlandet sykehus HF og Pasientreiser HF for å utvikle et felles system for bestillingstransport.

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.

1.3 Prosjektmål og mandat

Prosjektmålet er å etablere og forankre prinsipper for rutetilbudet i ulike geografiske områder.

Forventningen er særlig knyttet til:

- tilbudsstandarder i byområder,
- et nedre nivå for grunntilbud med ordinært tilbud,
- skisse til en bærekraftig forretningsmodell for bestillingstransport basert på samordning av ulike trafikantgrupper,
- samt en fast struktur på dialogen med kommunene for å styrke gjensidig forståelse og samarbeid, med fokus på premissene for kollektivtrafikk.



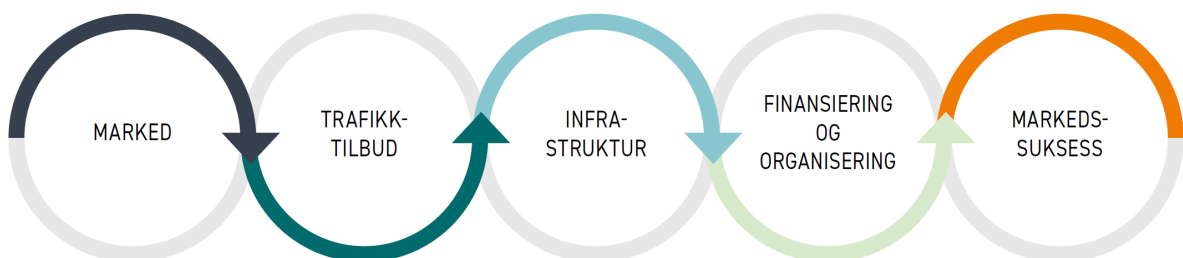
Prosjektet forventes å føre til (delmål):

- Økt forutsigbarhet for hvilket tilbud som kan forventes eksternt.
- Likebehandling av sammenlignbare markeder.
- Økt strategisk fokus i ruteplanleggingen.
- Supplerer «Prinsipper for linjenettet» med prinsipper for tilbuds nivå og omfang/volum.

Det skal presenteres en kollektivtrafikkfaglig utredning basert på oppdatert kunnskap om trafikktilbud, marked, treder og «best practice», innenfor de overordnede mål for AKT og eierne, og med et blikk til de tilgjengelige økonomiske rammene i kollektivtrafikken.

1.4 Metode

Markedsanalyser er utgangspunktet for utforming av trafikktilbudet. Når målet er markedssuksess, uttrykt ved flere kunder og økte markedsandeler, bør tilbudet svare på kundebehovene. Da trenger vi kunnskap om størrelsen på de ulike markedene i dag, og innsikt om endringer som kan påvirke behovet. Perspektivet handler altså både om dagens kunder og framtidens kunder:



III: Markedsorientert tilbudsutvikling. Ruter AS, adoptert av Statens Vegvesen, Kollektivhåndboka V123.

Av denne årsak innledes utredningen med markedsanalyser og behov, og etterspørsel etter dagens tilbud. Infrastrukturen legger også føringer for persontransporten. I forbindelse med utbygging av nye veier, må kollektivtrafikken gis gode forutsetninger for å kunne konkurrere med bil på reisetid dør-til-dør.

2. Markedsanalyse

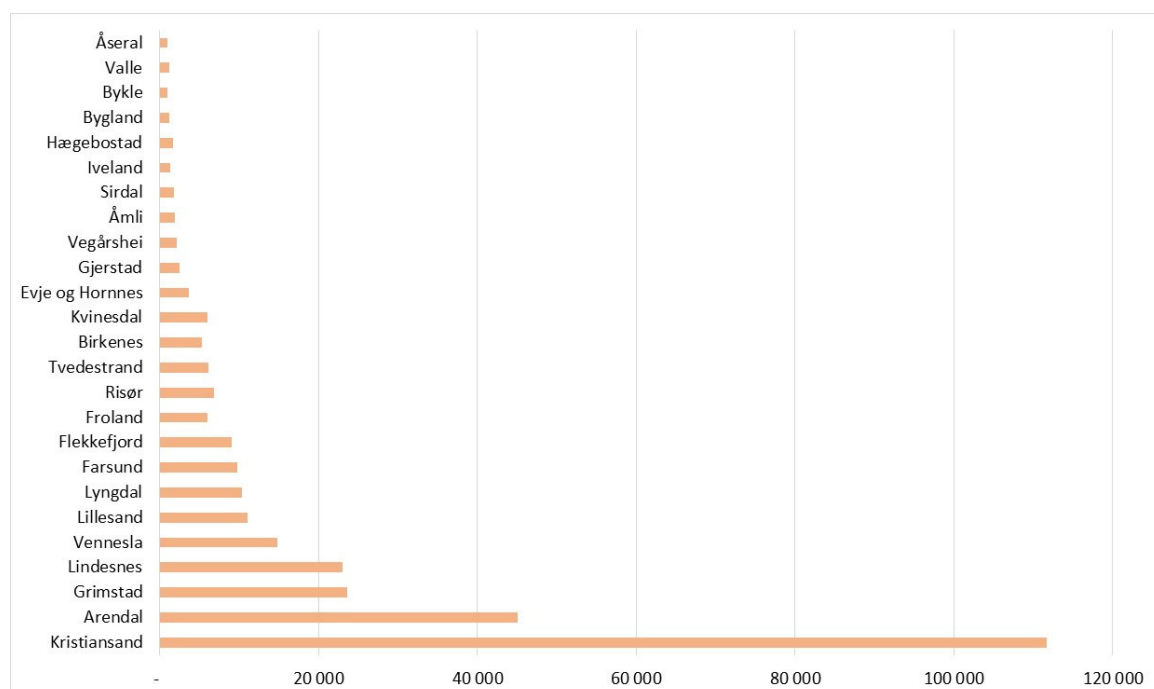
2.1 Befolkningsstruktur og -prognose

Agder hadde ca 310.000 innbyggere ved inngangen til 2020. Mer enn 1/3 bor Kristiansand kommune, mens et titalls kommuner har mindre enn 5.000 innbyggere.

Befolkningstettheten er et uttrykk for markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk. Ved å legge til grunn tettstedsdefinisjonene til Statistisk sentralbyrå, kan man på kartet på motstående side illustrere at befolkningen i Agder er ujevnt fordelt. Kartplottet viser Agder som et stort fylke med varierende befolkningsgrunnlag og store geografiske avstander. Store avstander og små markeder preger en del distrikter, som er utfordrende med hensyn til å gi et konkurransedyktig kollektivtilbud. Folk flest bor langs kysten, og mulighetene for AKT ligger i at en stor andel av befolkningen bor i tettbygde strøk, der kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å lykkes med å ta andeler.

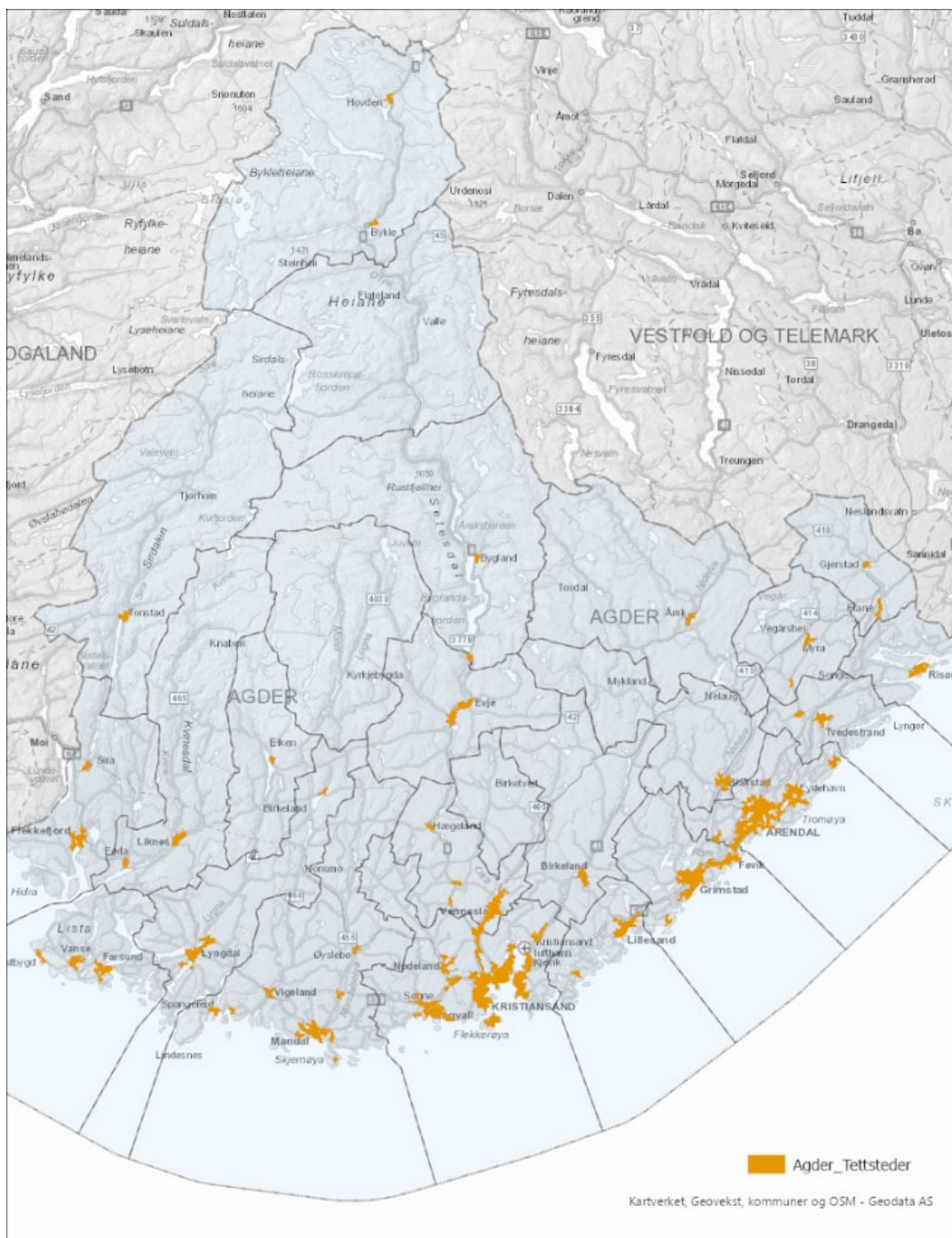
Statistisk sentralbyrås prognose estimerer at befolkningen på Agder vil øke med ca 50.000 i 2040, som tilsvarer ca 0,7 % årlig vekst (kilde: SSB, scenario MMMM, dvs. middels forventning på indikatorene fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring, som er byrådets hovedalternativ). Veksten er ulikt fordelt i Agder. Et generelt trekk er at byer, kommunesentre og tettstedene vokser, og dermed er befolkningsveksten forventet å skje der det bor flest folk fra før, og i markeder der kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å lykkes.

2/3 av veksten forventes å skje i Kristiansandsregionen. Mer enn 90 % av veksten forventes skje i Kristiansandsregionen og Østre Agder¹ til sammen. I noen kommuner forventes negativ utvikling. Det er ulike konsekvenser knyttet til urbanisering, men når det gjelder potensialet for flere grønne reiser (med gang, sykkel og kollektivtrafikk) er markedskonsentrasjon som positivt å regne.

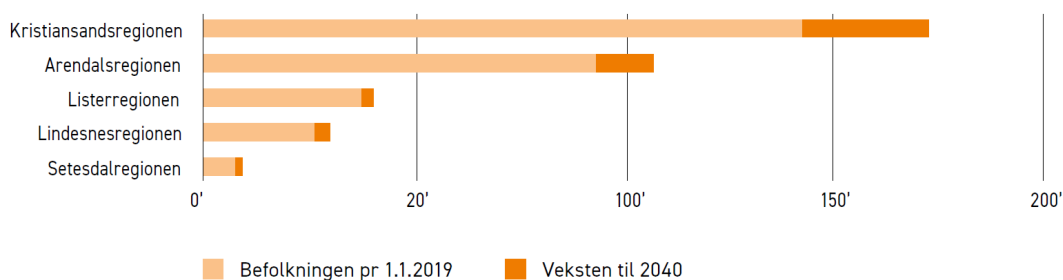


Befolkningen fordelt på kommuner, pr 2020 (kilde: SSB).

¹ Østre Agder består av kommunene Risør, Grimstad, Arendal, Gjerstad, Vegårshei, Tvedestrand, Froland, Lillesand, Birkenes, Åmli, Iveland, Evje og Hornnes, Bygland, Valle og Bykle.



Markedsgrunnlag: Befolkningen i tettsteder jf. SSB tettstedsdefinisjon (>200 personer, <50 m. mellom husene).



Forventet markedsutvikling: Befolkningsvekst 2040, sortert på regioner (kilde: SSB, prognose pr Q4 2018). Gruppert etter regionråd iflg. inndeling pr 2019.

2.2 Arbeidsplasskonsentrasjoner og pendling

Arbeidsreiser utgjør en betydelig del av transportarbeidet. Dette er ofte faste reisemønstre mellom bosted og arbeidssted som kan la seg betjene med et tilpasset rutetilbud, i de periodene på døgnet da belastningen på veinettet er størst. Arbeidsreisende er derfor en opplagt målgruppe for kollektivtrafikken, der konsentrasjon (tetthet) av arbeidsplasser vil være et uttrykk for markedspotensielt. Også type næring er av betydning for muligheten til å betjene de reisende med kollektivtrafikk.

Arbeidsplasskonsentrasjonene i Agder er ujevnt fordelt:

- Kristiansand er Agders største arbeidsplassstyngdepunkt med ca 52.000 arbeidsplasser.
- Arendal og Grimstad har til sammen ca 30.000 arbeidsplasser, 55 % av Kristiansands volum.
- Mandal har 6.500 arbeidsplasser, som på sin side er en halvpart større enn Farsund, Flekkefjord og Lyngdal.
- Tvedestrand med 2.300 ansatte og Risør med 2.500 ansatte følger deretter.

En pendler omtales her som en sysselsatt person som jobber ved en arbeidsplass med postadresse i en annen kommune enn bostedskommunen. Når det gjelder hvor langt en person er villig til å pendle mellom bosted og arbeidssted, vil det være individuelle forskjeller. Nedenfor noen generelle betraktninger rundt hva som kan ansees å «akseptabel avstand» mellom bosted og arbeidssted:

- Statens vegvesen omtaler øvre pendleravstand som normalt 60 minutter (kilde: Statens vegvesen, håndbok V712).
- Dette sammenfaller godt med nasjonale reisevaneundersøkelser, der omfanget av arbeidsreiser avtar betydelig ved reiseavstander lenger enn en time hver vei.
- Kvaliteten på veier og kollektivtilbudet er av betydning for reisebelastningen, herunder muligheten for å bruke reisetiden konstruktivt, mv.
- Litteraturen antyder også at pendlernes reisetid er konstant, dvs. at akseptabel pendleravstand øker når reisetiden blir raskere (sted-rom-utstrekning).

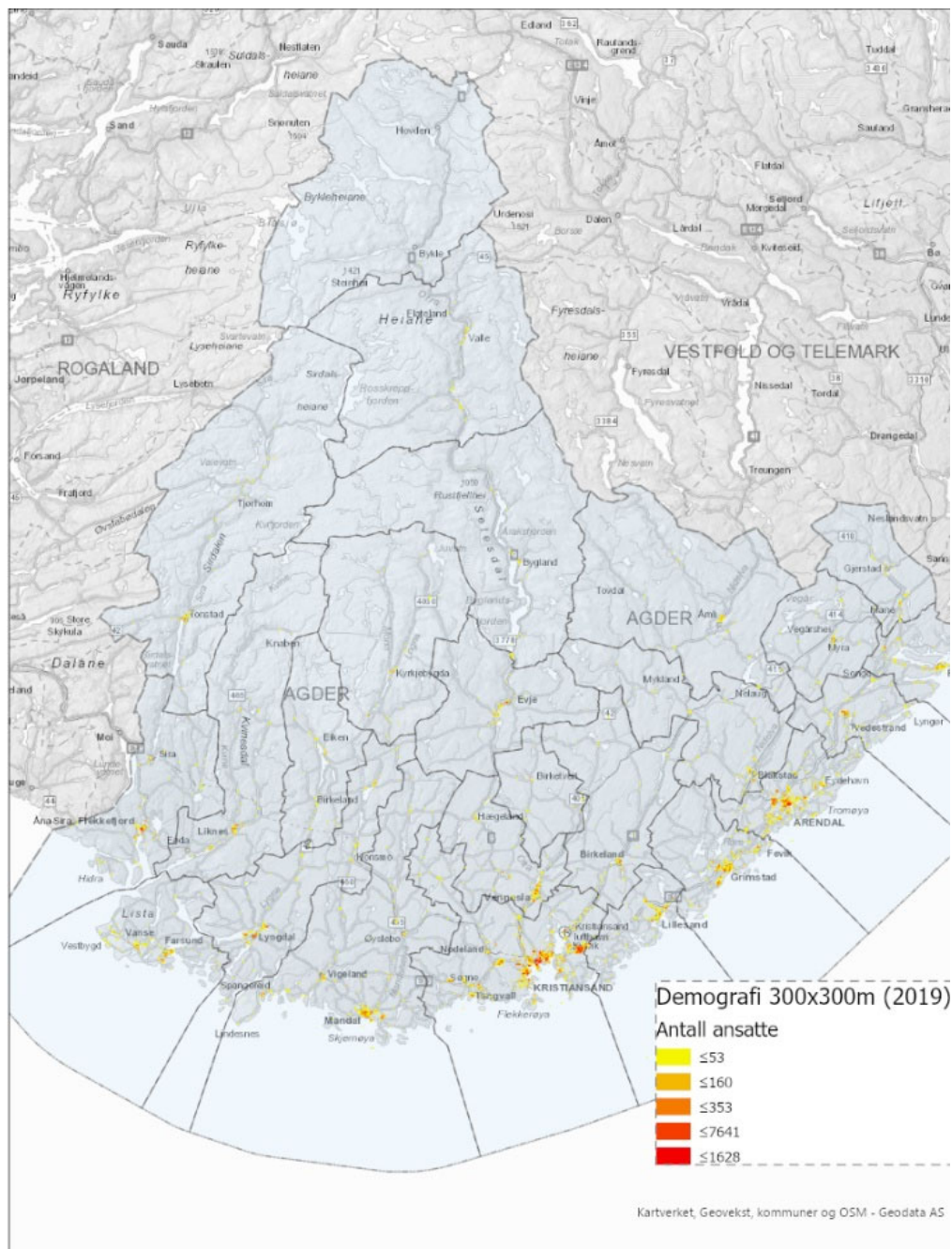
Kollektivtrafikken spiller en viktig rolle for å redusere avstandsulempene i Agder. Ved tilbudsutforming synes det robust å anta en øvre grense for akseptabel pendleravstand er på 60 minutter. En bussreise Mandal – Kristiansand ligger godt innenfor denne reisetiden, det samme gjør reiser Kristiansand – Lillesand/Grimstad/Arendal (ekspressavganger) og Tvedestrand – Arendal. Nye motorveier og andre infrastrukturtiltak kan potensielt endre reisetiden. Ny E39 under planlegging vest for Kristiansand, vil redusere reisetiden og utvide omlandet for daglig arbeidspendling.



Illustrasjon: Bostedskommuner for sysselsatte i Kristiansand, kommunestruktur pr Q4 2019 (kilde: SSB, bygger på Skatteetaten). Datakvaliteten vurderes som god og feilkildene handler i første rekke om ansatte som av ulike årsaker jobber et annet sted enn på bedriftens kontoradresse, graden av hjemmekontor, deltidsarbeid mv. Skoleelever og studenter kommer i tillegg.



Illustrasjon: Bostedskommuner for sysselsatte i Arendal kommune, Q4 2019 (kilde: SSB).



Illustrasjon: Konsentrasjon av arbeidsplasser. Antall ansatte, 300 x 300 m rutenett.

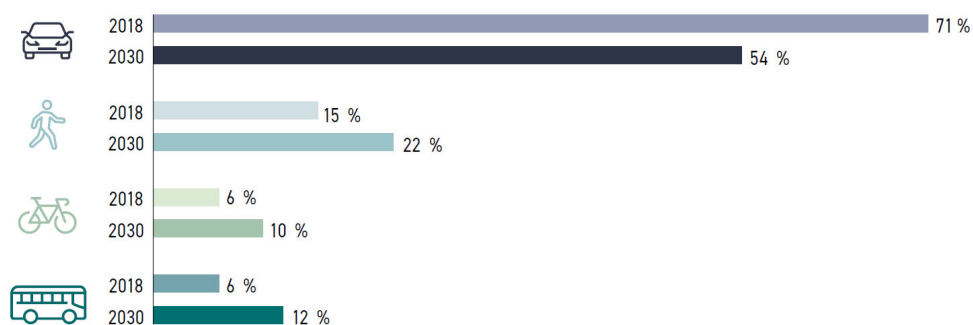
2.3 Markedsandeler

Gjennom den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) henter Statens vegvesen inn et omfattende kunnskapsgrunnlag om befolkningens reisevaner og transportmiddelbruk, som kan regnes om til markedsandeler. Tallene er hentet fra RVU 2018. I Kristiansand by tar kollektivtrafikken en markedsandel på 9 % av alle reiser, som er på nivå med det nasjonale gjennomsnittet. I Kristiansandsregionen (ATP-området) er andelen 6 %. Arendalsregionen oppnår en kollektivandel på moderate 4 %. Sykkelen oppnår en betydelig markedsandel i Agder, høyere enn det nasjonale gjennomsnittet på 4 %. Kristiansand by skiller seg ut med en sykkelandel på 8 %, mens i Kristiansandsregionen er andelen 6 % og i Arendalsregionen 4 %.

Bilen står sterkt i Agder, både i distriktene og byene. 7 av 10 reiser i Kristiansandsregionen foretas med bil. Bilførerandelen er relativt sett lavest i sentrumsområdene, øker i avstand fra sentrum, og er høyest i distriktene. 90 % av de spurte i Kristiansandsregionen svarer at de eier bil, herav 11 % el-bil. 86 % svarer at de har mulighet til å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer, som utgjør høyest parkeringsdekning blant storbyene. Dette er spesielt utfordrende for kollektivtrafikken, fordi tilgangen til parkering ved bosted og arbeidsplass er den viktigste determinanten for om man velger bil eller kollektivtrafikk på arbeidsreiser. 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 (kilde: TØI).

Markedsandeler

Prosent av alle personreiser



Markedsandeler for Kristiansandsregionen i 2018 og 2030, gitt at nullvekstmålet for biltrafikk skal nås. 12 % andel i 2030 forutsetter kraftig satsing på kollektivtrafikk, og andre tiltak (kilde: AKT strategiplan).

Kollektivtrafikkens markedsandel henger sammen med tilgangen til kollektivtilbud. I Kristiansand svarer 60 % at de har god eller svært god tilgang til kollektivtransport. I Kristiansandsregionen er andelen 45 %. Innbyggerne foretar til sammen ca 3 reiser pr dag, fordelt på alle driftsarter. Blant reisemålene som dominerer er handels- og servicereiser, arbeidsreiser og skole/utdanning.

I 2020 ble verden rammet av covid-19. Konsekvensene for økonomi og samfunn er betydelige, og det påvirker etterspørselen etter persontransport. På kort sikt opplevde kollektivtrafikken en kraftig reduksjon i antall passasjerer, og midlertidig kapasitetsreduksjon pga. smittevern. Effekten på lang sikt er usikker. Et scenario med lavere sysselsetting og økt bruk av hjemmekontor vil gi redusert behov for persontransport. Fra å jobbe målrettet i årevis for å rekruttere kunder til kollektivtrafikken, har AKT i 2020 aktivt oppfordret til å la være å reise, eller benytte alternativer. Hvordan dette påvirker markedsandelen på lang sikt, kan det foreløpig ikke sies noe sikkert om.

2.4 Trender og fremtidens persontransport

Mobilitetstilbud. Mobilitet er muligheten til å bevege seg fra A til B, understøttet av gode transporttilbud gjennom ulike transportmidler. 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 til et nettverk med frekvens og fleksibilitet, vil man tilby et stadig bedre tilbud til flere, og bidra til å øke markedsandelene for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Variasjoner i markedsgrunnlaget tilsier at transportmidlene i et samlet mobilitetstilbud vil variere mellom ulike områder og reiseformål. Ved å tilrettelegge for mobilitet er målet å bidra til at det blir enklere for alle innbyggere å etablere grønne reisevaner.

Teknologisk utvikling og digitalisering kan legge grunnlaget for nye mobilitetstilbud og transportformer. Det eksisterer flere muliggjørende teknologier som er med på å påvirke fremtidens transportsektor. Data er driver i den digitale økonomien. Tilgang til data, og god forvaltning av denne gir muligheter når det kommer til potensialet for å tilby mer attraktive tjenester, bl.a. gjennom persontilpassede tjenester. Kundedata kan brukes til å produsere personlig tilpasset kommunikasjon og tjenester, trafikkplanlegging, varsling av hendelser i trafikken og trafikkovervåkning. Et viktig element i utviklingen er at man må sikre forsvarlig håndtering av data og personvern.

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 for høyere utnyttelse av bilene, og muliggjør at personer som ikke trenger bil til daglig, kan reise kollektivt for det meste og benytte bildeling ved behov. Økt bildeling kan støttes opp av forretningsmodeller, som eksempelvis innmelding av eide selvkjørende biler inn i taxiflåte. Bildeling via app blir aktuelt når flere produsenter tilbyr autonome biler. Om dette skal kunne innføres må det imidlertid tillates av myndighetene.

Nytt drosjeregulverk trer i kraft 1.11.2020. Det er dyrt for forbrukerne å ta drosje i dag og drosjenæringen har hatt en nedgang i omsetningen de siste årene. Regelverket endres for å bidra til at folk får et bedre drosjetilbud i hele landet, og ta i bruk mulighetene i dagens og morgendagens teknologi. Det skal ikke lenger være tak på antall drosjeløyver som kan tildeles, og drosjene trenger ikke lenger å være tilknyttet en drosjesentral (kilde: regjeringen.no). Dette åpner opp for nye tilbydere, ny måte å organisere transportene på, og nye vurderinger omkring buss- og drosjeandbud.

Samfunn. 60 % av befolkningsveksten til 2040 forventes å skje i aldersgruppen 65 år og eldre. Endringen i alderssammensetning kan endre fremtidig kundebehov, bl.a. tilrettelegging av informasjons- og betalingstjenester og universell utforming. En forskyvning i alderssammensetning kan også øke behovet for kollektivtransport på dagtid utenom tradisjonelle rushtider, da målgruppen i større grad har et reisemønster som innrettet mot handel- og fritidsreiser. Med en aldrende befolkning vil man kunne se et behov for ytterligere tilrettelegging av transport.

Etterspørselsstyrt transporttilbud kan gjennom bruk av teknologi utføres med bestillingstransport, og bør være et supplement til det rutesatte kollektivtilbudet. Ny teknologi kan forenkle bestillings- og betalingsløsningen, forenkle ruteplanleggingen som kan skje i sanntid, og styrke informasjonen til kunden før, under og etter reisen. AKT samler inn mye data om reiser, og utfordringen handler i første rekke om å omskape dette til gode tjenester, og fortløpende evaluering av tilbudet. Der bestillingene preges av større, faste volumer kan det være aktuelt å tilby fast, rutesatt kollektivtrafikk. I andre markeder vil man se at et fleksibelt tilbud basert på bestillinger ved behov, gir et bedre mobilitetstilbud enn en stor buss et par ganger i døgnet.

2.5 Hva ønsker kundene?

Innsikt i kundebehov er grunnleggende for å kunne utvikle og tilby relevante mobilitetstilbud til befolkningen. AKT samler informasjon om og analyserer kundebehov på en lang rekke måter, herunder analyse av hvordan dagens tilbud etterspørres, utviklingen i reisevaner over tid, trafikkmengde og -fordeling basert på tilgjengelige datakilder, supplert med kvantitative og kvalitative undersøkelser mot utvalgte kundegrupper.

Merk at perspektivet inkluderer både dagens kunder og framtidens kunder. For å innfri vekstmålene til AKT framover, handler utfordringen i stor grad om å rekruttere nye kunder. Flere av de som i dag kjører bil, må velge andre alternativer i framtida hvis nullvekstmålet skal nås. Som AKTs strategiplan redegjør for (AKT 2020) handler dette ikke bare om styrket kollektivtilbud, men om arealplanlegging og fortetting, parkeringspolitikk og andre restriksjoner som kan legges på bruken av privatbil i byene.

Erfarne kunder ønsker at ting skal flyte, gå raskt og være enkelt. Dagens kunder ønsker flere avganger (økt frekvens), kortere reisetid, mulighet for direkteise eller bedre bytteforhold. Tilfeldige reisende og de som ikke er kunder i dag, trenger informasjon om tilbudet i forkant av reisen og underveis, kunnskap om hvordan man betaler, de svarer at de bekymrer seg for konsekvensen av forsinkelser som måtte oppstå, og trenger å vite hvor bussen hjem går i fra. Selv om «alle» ønsker lavere pris på kollektivreisen, er styrket rutetilbud er mer effektivt tiltak for å øke antall passasjerer, enn å redusere prisen på reisen. Undersøkelsen viser også at tilfredsheten med kollektivtilbudet øker med praktisk brukserfaring (kilde: Ipsos for AKT, blant bosatte i Arendal og Grimstad).

Kundenes ønsker, forventninger og reisebehov er i utvikling. Et fremtidsrettet tilbud må utvikles med kundene i sentrum, og i praksis balanseres mot effektive løsninger og god utnyttelse av tilgjengelige midler. Kundene vil forvente at tilbudet i større grad tilpasses individuelle behov og gir fleksibilitet. I tillegg er reisetid en viktig faktor, og at hele kundereisen skal henge sammen. Kombinasjon av ulike transportmidler må i den grad det er mulig, foregå sømløst og med minst mulig ventetid. Dersom det ikke er mulig å tilby et kollektivtilbud for hele reisestrekninger, er det viktig å legge til rette for å kunne kombinere bil og kollektivtrafikk.



Det er ingen grunn til å tro at behovet for å reise til jobb og skole blir drastisk endret de nærmeste årene, men det vil kunne være behov for mer fleksible løsninger som er tilpasset en annen rytme. Behovet for reise til handel og offentlige tjenester er i endring og vil i noen grad avta. Utvikling av infrastruktur og tilrettelegging av handel, fritid og næring i den enkelte kommune, vil påvirke hvordan reisestrømmene, og kollektivtrafikkens markedspotensial.

2.6 Grunnlaget for markedsandelen legges gjennom arealbruk

Fremtidens reisevaner og reisebehov vil avhenge av befolkningssammensetning, beliggenhet og arbeidsmarked. Det er viktig å se arealplanlegging, transport - og samferdselssystem i sammenheng for på best mulig måte å legge til rette for god tilgang til kollektivtransport, og samtidig se på muligheten for å redusere en del av reisebehovet.

God arealplanlegging er et godt virkemiddel for å redusere transportbehovet for innbyggerne i Agder, og grunnlaget for kollektivtrafikkens markedsandel legges gjennom arealbruk. Når nye boligområder plasseres i og ved sentrumsområder, nær kollektivakser eller i gang-/sykkelavstand fra viktige målpunkter, kan innbyggerne bruke mindre tid på transport og ha mulighet til å reise på flere måter. Fortetting innenfor eksisterende strukturer er nær sagt alltid gunstig for kollektivtrafikkens potensial. Med fortetting menes all byggevirksomhet innenfor dagens utbygde eller regulerte områder som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse.

Å drive god arealplanlegging er ikke forbeholdt byområdene. For å oppnå ønsket utvikling innen persontransporten er det avgjørende hvor folk bor og hvor arbeidsplasser, studiesteder og handel er lokalisert. 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.

AKT mener at kollektivtrafikkens behov bør tas inn tidligere i arealplanleggingen. Ved enhver utbygging bør det tidlig undersøkes hvordan området best kan betjenes med kollektivtrafikk. Kollektivtrafikken bør legge premissene for arealplanene, og ikke omvendt. En bussvei gjennom området kan være det som skal til for å gi kundene kortest mulig avstand til holdeplassene samtidig begrense biltrafikken i boligområdene. Erfaring viser at når kollektivtrafikkens behov kommer i annen rekke, blir resultatet (målt i markedsandel) sjelden vellykket.

Involvering av og kommunikasjon med de berørte kommunene er sentralt i arbeidet med å videreutvikle kollektivtilbudet. AKT har utviklet en veileder «Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling» som er basert på best practice, og inviterer til samarbeid med arealmyndighet og veiholder.



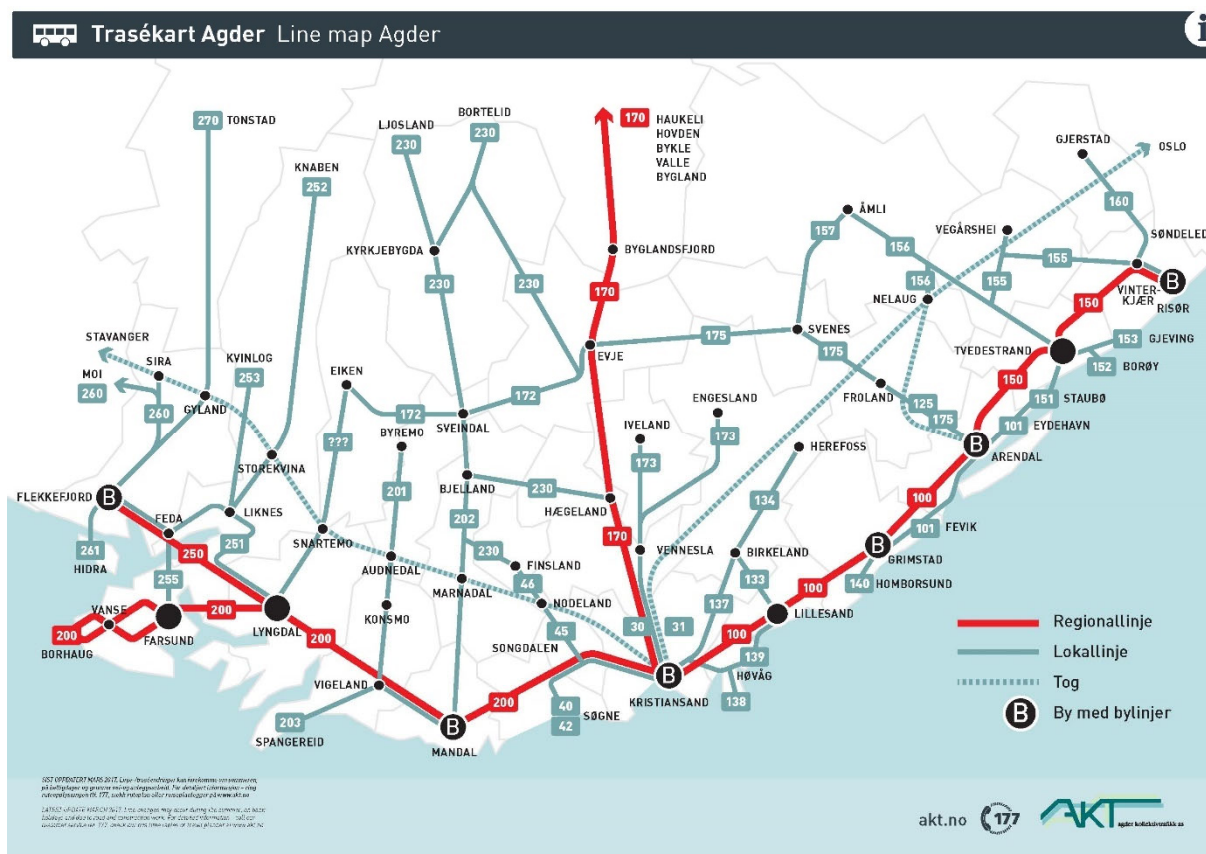
Illustrasjon: AKTs veileder for kollektivtrafikkvennlig arealplanlegging. www.akt.no/rapporter.

3 Oversikt og analyse av dagens rutetilbud

3.1 Dagens tilbud

Det samlede kollektivtilbudet mot kundene i Agder består av en rekke ulike tilbud, i og utenfor AKT. Oversikten nedenfor viser det mangfoldige rutetilbudet til kundene:

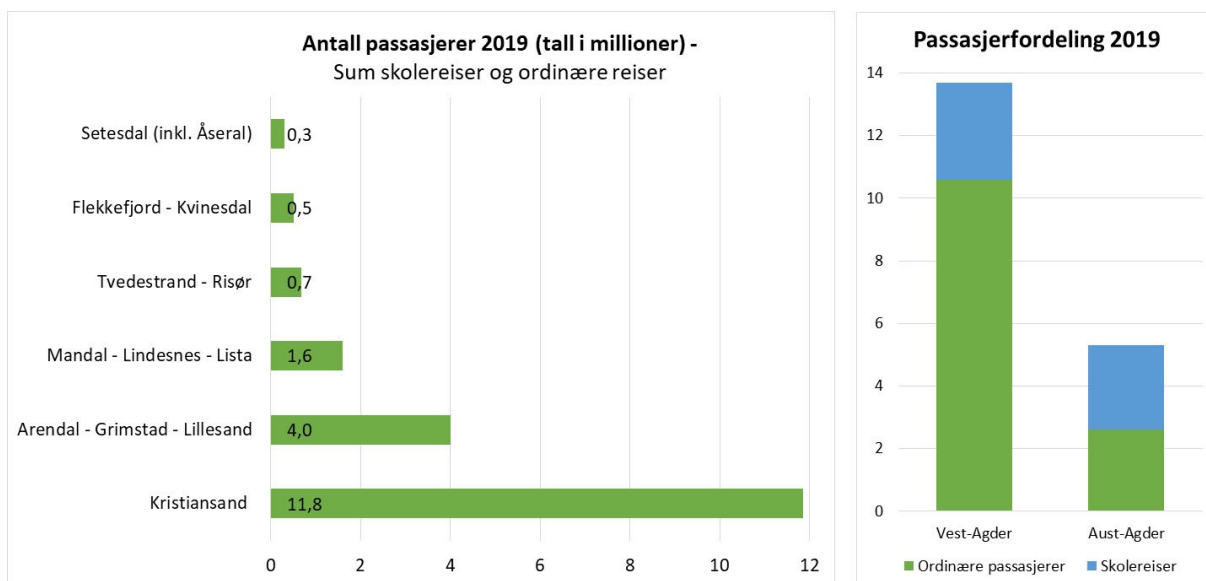
<i>Ordinære busslinjer</i>	AKTs ordinære busstrafikk varierer fra metrolinjer i Kristiansand, tunge bylinjer, langruter som binder regionen sammen, til lokale ruter med behovstilpasset frekvens.
<i>Taxus</i>	Taxus er bybussen i Mandal og Flekkefjord. Taxus kjører på dagtid mellom sentrumsnære boligområder og bysentrum.
<i>Skoleskyss</i>	AKT har ansvar for skoleskyss til grunnskoler og videregående skoler. Skoleskyssen organiseres av AKT, i nært samarbeid med rutebilselskaper, drosjer og andre undertransportører. Viser til nærmere omtale i kap. 3.5.
<i>Bestillingsruter</i>	Bestillingsruter er opprettet for å forbedre transporttilbudet og gi nye reisemuligheter for alle brukergrupper. Ordningen baserer seg på at rutene forhåndsbestilles, og kjøres kun dersom det kommer inn bestilling på forhånd. Eksisterer i mange varianter, se nærmere omtale i kap. 3.6.
<i>Ekspressbusser</i>	For reiser til/fra/mellom byene i Agder kan man benytte ekspressbussruter. Kommersielle ekspressbusser kjører etter egne takstregulativer der AKTs billetter som hovedregel ikke kan benyttes. Tilbudet gis av: - NW 191 Lavprisekspressen Oslo-Sørlandet-Stavanger-Oslo - NW 192 konkurrenten.no Kristiansand-Arendal-Oslo - VY 190 Vy express Kristiansand-Arendal-Grenland-Oslo
<i>Flybusser</i>	Flybussene mellom Kristiansand, Arendal/Grimstad og Kristiansand lufthavn Kjevik er kommersielle tilbud som kjører med egne priser, utenom de ordinære fylkesbaserte takstregulativene. AKTs billetter gjelder ikke.
<i>Tog (Sørtoget)</i>	Oslo S – Kristiansand – Stavanger (Sørlandsbanen) med forbindelse til Arendal (Arendalsbanen) opereres for tiden av Go Ahead på kontrakt med Jernbanedirektoratet. Det tilbys ca to timers rute. Toget kjøres med egne priser, og har begrenset rolle i den lokale kollektivtrafikken i Agder. Flere av AKTs linjer kjører til/fra tog. Se https://www.go-aheadnordic.no/ .
<i>Båtruter</i>	AKT tilbyr båtruter Kongshavn – Randøyane og Høllen – Borøya – Ny Hellesund for å betjene skoletransport. I tillegg opereres båtruter i Tvedestrand med finansiering fra Agder fylkeskommune. Båtrutene i Arendal bl.a. til Tromøy og Hisøy kjøres kommersielt, men utvalgte periodebilletter utstedt av AKT gjelder.
<i>Taxi</i>	Samlet gjorde AKT kjøp av drosjetjenester på 93,8 mill. kr i 2019, innenfor skoleskyss, spesialskyss og ordinær rutekjøring og tilbringertjenester. I mange kommuner rekvirerer AKT maksimal tilgjengelig drosjekapasitet.



Illustrasjon: Kartet viser ordinære linjer i Agder, utenom byområdene. Regionlinjene (100, 150, 160, 170, 175) i rød farge omtales gjerne som «ankeret» med Kristiansand som trafikktungdepunkt.

3.2 Nøkkeltall passasjerer

Totalt ble det gjennomført 19 millioner reiser med AKT i 2019 fordelt på følgende måte:



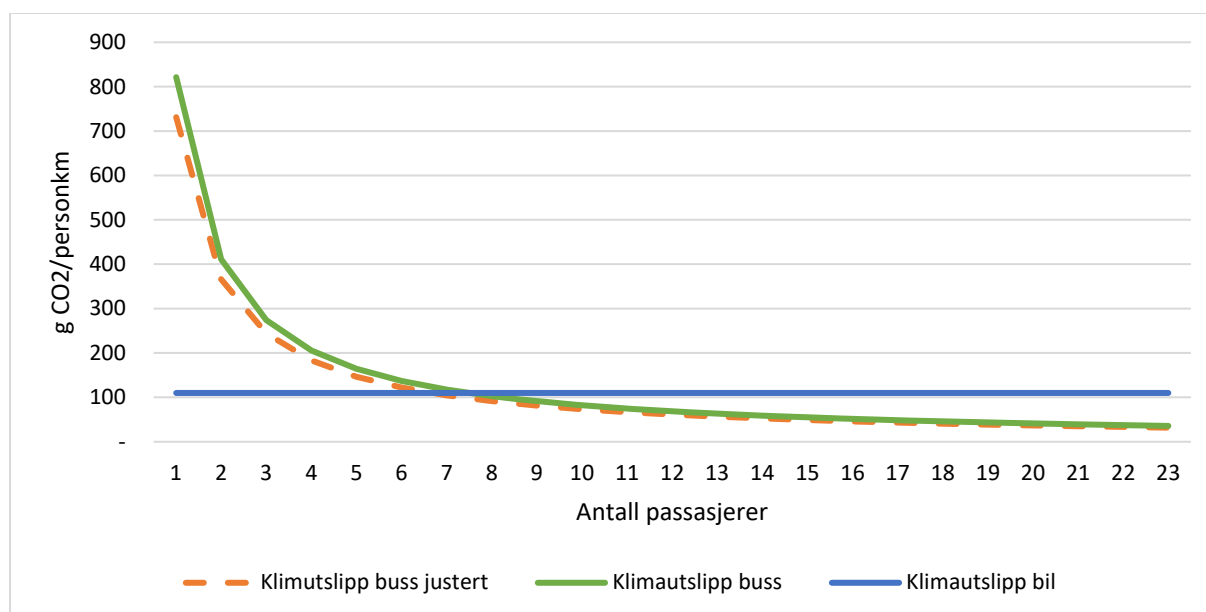
Antall passasjerer er svært ulik pr marked. 80 % av ordinære reiser i Agder utføres i Kristiansandsområdet. Dette tilsier at en differensiering av tilbudsstandard ut fra marked er både nødvendig og riktig, innenfor tilskuddsnivået.

3.3 Nøkkeltall miljø

Et utgangspunkt er at kollektivtrafikk bør ha et bedre miljøregnskap enn bilbruk. En tidligere analyse viste at et gjennomsnittlig belegg på minst 5 passasjerer må til for at bussen skal konkurrere med bilbruk med hensyn til miljø (kilde: AKT strategiplan, Ruter AS, Urbanet analyse 2015). Ved innledningen til denne utredningen ble det stilt opp to hypoteser:

1. Teknologit utviklingen i årene 2015-2020 har endret kravet til antall passasjerer.
2. Bil har hatt en raskere utvikling mot lavutslipp i perioden 2015-2020.

Norge har verdens høyeste andel nullutslippsbiler, og andelen vil øke ytterligere. Markedsandelen for elbiler i personbilmarkedet var ca 55 % i Vest-Agder og 45 % i Aust-Agder i 1. kvartal 2020 (kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken). Nedenfor beregner vi klimagassutslipp pr personkilometer og innslagspunktet for passasjerbelegg der bussen er mer miljøvennlig enn bilbruk:



Analysen viser at et gjennomsnittlig belegg på 8 passasjerer er nødvendig for at buss skal være et mer miljøvennlig alternativ enn bil².

Det er også sett på et justert klimagassutslipp for buss, da 822 g CO2-ekv/personkm synes noe høyt tatt i betraktning at AKT foretar fortløpende fornyelse av bussparken mot lav- og nullutslipp. Brakar AS (tidl. Buskerud fylke) har foretatt en betydelig fornyelse av bussparken, og rapporterer 615 g CO2/personkm i 2019. Hvis vi antar drivstofforbruk på 0,25 liter/km på langruter og i distriktene, og 0,3 liter/km i bykjøring (pga. flere stopp og mer kø), justeres utslippet til 731g CO2/personkm (stiplet kurve i figuren). 6-7 passasjerer om bord kreves for at bussen skal ha bedre miljøregnskap enn bil.

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

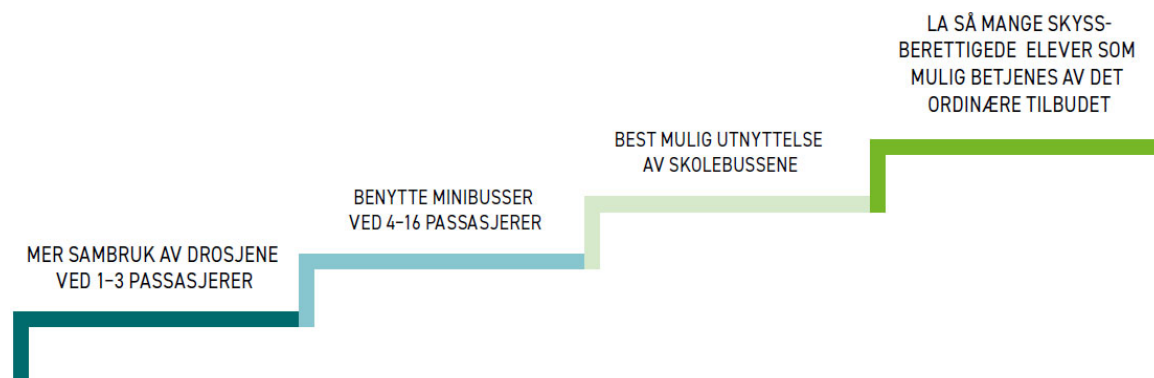
² Forutsetninger: Utslippsfaktor bil: nasjonale tall for klimautslipp pr personkilometer. Bensin: 133,28g og Diesel: 122,23 g CO2-ekv./pkm. (Kilde: ssb.no). Bilmiljø: Nasjonale tall er benyttet for å vekte utslippsfaktor for bil iht drivstofftype. Bensin: 37 %. Diesel: 46 %. El: 9 %. Hybrid (ladbar): 4 %. Hybrid (ikke ladbar: 4 %) (kilde: SSB). Utslippsverdier buss: Nasjonale verdier. Tilsv. datagrunnlag som for miljøberegninger i AKT årsrapport (Multiconsult 2020), 822 g CO2-ekv./rutekm. Produksjonsdata 2019: Informasjon fra AKT om ruteproduksjon pr kontraktssområde. Reell andel busser pr drivstofftype. Benytter ikke reelt forbruk (diesel).

Selv om biltrafikken blir helelektrisk og kjøretøyene autonome, vil arealknapphet og utfordringer med kø, trengsel og parkering fortsatt gjelde i byområder. En økning i biltrafikken vil ikke bare medføre økte klimagassutslipp, men også gi redusert fremkommelighet og større kø enn i dag. Det er heller ikke noe som tilsier at utslipp av mikroplast og svevestøv vil reduseres ved en elektrisk (tyngre) bilpark. Det vil også i fremtiden være nødvendig å begrense bilbruken i områder med høy befolkningstetthet, selv om andelen nullutslippsbiler vil øke og utslippene av klimagasser reduseres.

3.4 Nærmere om skoleskyss

Skoleelevene er blant AKTs mest lojale kunder. 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, og i distriktene utgjør skoleskyssen en vesentlig del av rutetilbudet.

Som det eneste transportoppdraget i AKT er skoleskyssen lovpålagt, jf. Opplæringsloven. Dette tilsier at denne delen av rutetilbudet vurderes på et annet grunnlag enn markedsbehov. Det er aldri et alternativ å ikke tilby skoleskyss pga. svakt markedsgrunnlag. Skoleskyss kjøres for å oppfylle elevers rett til opplæring, og de pedagogiske hensynene kommer først. Samtidig har AKT fått et oppdrag med å organisere skoleskyssen rasjonelt og kostnadseffektivt, på vegne av samfunnet. Dette griper inn i tematikken for denne utredningen. Det gjøres individuelle vurderinger, men hensynet til rasjonell og effektiv organisering tilsier at eleven forsøkes betjent så høyt opp i reisekjeden som mulig:



Illustrasjon: Strategi for organisering av skoleskyss.

Strategien er å la så mange som mulig reise med det ordinære tilbudet. Det er rimeligere, fordi man kan spare en skolebuss i samme område, og det kan bygge opp marked og begrunne å kjøre flere avganger på ordinære linjer. Innsikt om skolestruktur og elevene bosted, er viktig innsikt i arbeidet med utviklingen av tilbudet.

Skoleelever, spesielt til/fra videregående skoler, utgjør en betydelig andel av de reisende med det ordinære rutetilbudet i Agder. Fritt skolevalg og spesialiserte fagtilbud innebærer at en del videregående elever reiser betydelige avstander på sine daglige reiser. Videregående elever har i en del grad fleksibel timeplan, samt fritidsaktiviteter, og reiser med buss store deler av driftsdøgnet. Det er gode grunner til å praktisere et prinsipp der skoleskyssen er åpen for alle reisende, fordi det ofte er sammenfallende reisebehov mellom arbeidsreisende og videregående skoleelever. Dette kan medføre noen flere stopp, men kan gi økt belegg og grunnlag for å tilby flere ordinære avganger.

3.5 Nærmere om bestillingstransport

3.5.1 Dagens bestillingsruter i Agder

På akt.no omtales bestillingsruter på følgende måte: *Bestillingsruter er opprettet for å forbedre transporttilbudet og gi nye reisemuligheter for alle brukergrupper. Ordningen baserer seg på at rutene forhåndsbestilles, og kjøres kun dersom det kommer inn bestilling på forhånd.*

Bestillingsrutene følger som regel en definert hovedstrekning, men det er også i en viss utstrekning mulig å bestille ekstra henting og tilkjøring utenfor hovedstrekningen. Bestillingsruter kjøres med vanlig drosje eller minibuss, som oftest av drosjetransportører. Rullestolbrukere må oppgi dette rullestolbehov ved bestilling slik at det kan settes inn tilrettelagt materiell.

Denne beskrivelsen er vid, og dekker opp et stort antall varianter av rutetilbud når det kommer til detaljert tilbudsutforming. Beskrivelsen er heller ikke definerende for hvor og når det skal tilbys bestillingsruter. I dag er noen ruter faste, mens andre ruter kan ta avstikkere på inntil 5 km fra oppgitt trasé for å hente eller levere på adresse, mot et pristillegg på 20 kr. Bestillingstider varierer fra område til område, fra dagen i forveien til 2 timer før. Korrekt telefonnummer for bestilling er angitt i den enkelte rutetabell og i reiseplanleggeren, og skjer normalt direkte til transportøren, som kan være drosjeeieren, drosjesentralen, busselskap mv.

AKT brukte ca. 9,4 mill. kr på bestillingstransport i 2019 (kilde: Årsrapport 2019). Under redegjøres nærmere for dagens bestillingslinjer i Agder, sammen med informasjon om bruken av tilbudet. Delkapitlet inneholder også en kategorisering av tilbudene, som grunnlag for utvikling av strategi.

Tidligere Vest-Agder

I tidligere Vest-Agder fylke betjener bestillingsrutene mange ulike formål og kundebehov, bl.a. tilbringertjeneste til tog, skyss til lokale kommunesentre og mating til knutepunkter for overgang til ordinære busslinjer. Kommunene delfinansierer tilbudet i noen områder. En samlet oversikt over dagens bestillingstransport omfatter følgende tilbud:

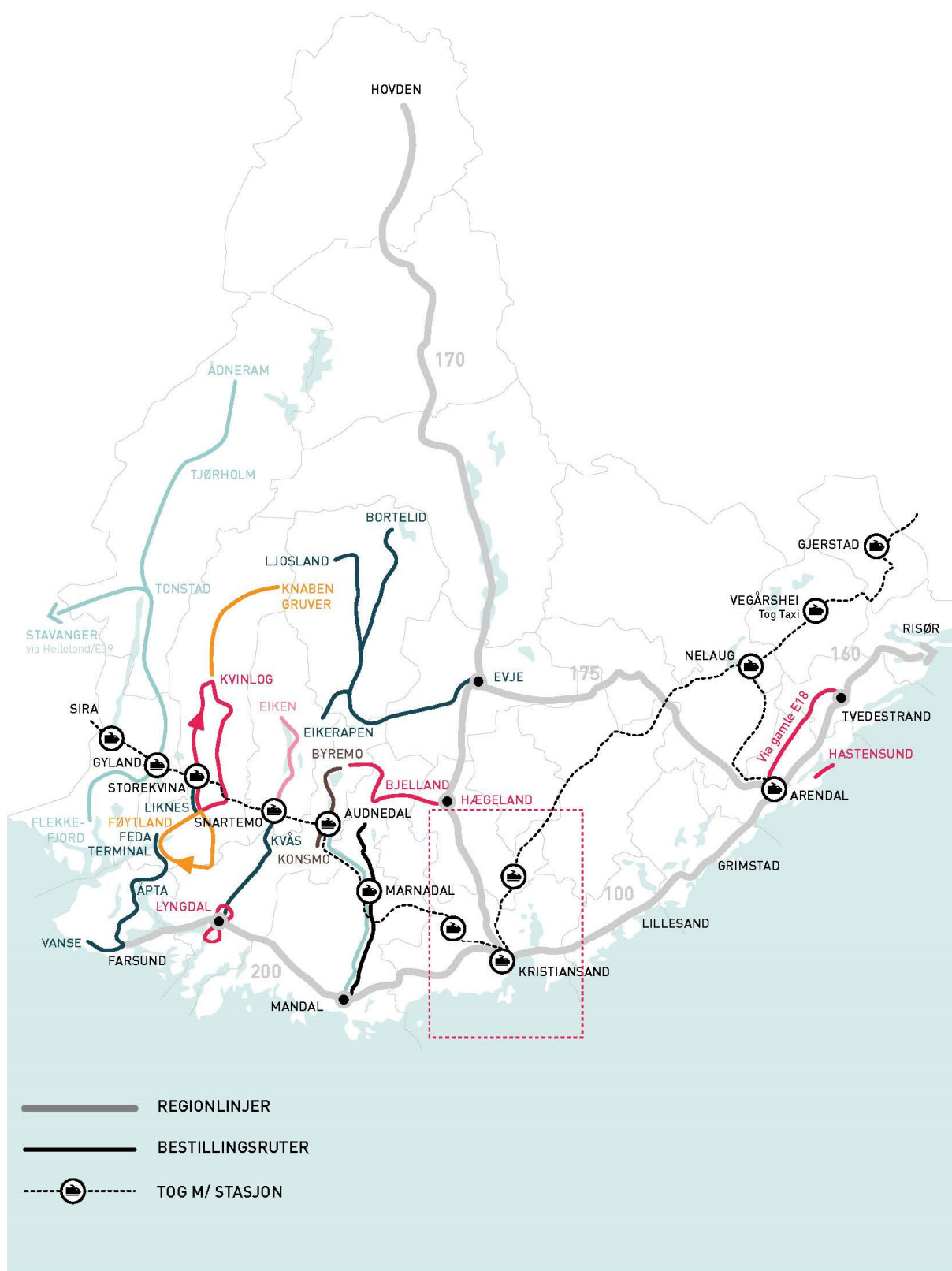
- Sirdal:
 - o Tonstad – Gyland st. – Flekkefjord
 - o Ådneram – Sinnes – Tjørhom – Tonstad
 - o Tonstad – Helleland/E39 – Stavanger (fredager og søndager)
- Kvinesdal:
 - o Liknes – Kvineshei – Opofte/E39 - Frøytland – Liknes (inntil 3 turer, onsdager)
 - o Liknes – Kvinlog – Fjotland – Liknes (inntil 3 turer, torsdager)
 - o På strekningen Knaben Gruver – Risnes – Kvinlog tilbys en morgenavgang mandager-fredager, for videre reise med linje 252 til Liknes.
 - o Tog Taxi Liknes – Storekvina stasjon til og fra alle togstopp til/fra Stavanger eller Oslo unntatt nattog.
 - o Fra ungdomsklubben i Liknes til Feda, Austerdalen, Vesterdalen (fredagskveld).
- Farsund
 - o Vanse – Farsund – Åpta – Feda terminal, to bestillingsturer hverdager til/fra som gir forbindelser til Flekkefjord (bytte til ordinær linje 250) og Kvinesdal (linje 251).
- Lyngdal og Hægebostad
 - o Lyngdal – Kvås – Snartemo (bestillingsturer dagtid, kveld og helg som en del av det samlede tilbudet på linje 411. Innrettet mot korrespondanse tog ved Snartemo st.)
 - o Eiken – Snartemo (det tilbys 5 turer hverdager mot korrespondanse tog ved Snartemo st.)
 - o Bestillingsrute Lyngdal (forbinder Oftebro/Romskogen, sentrum og Sørlandsbadet/Hamran med inntil to avganger mandager, onsdager og fredager).

- Audnedal og Marnadal
 - Byremo – Hægeland (korr. med linje 170 til/fra Kristiansand, tilbys 6 dager i uken).
 - Byremo – Audnedal st. - Konsmo (to avganger tirsdager og fredager, en avgang onsdag kveld, og en daglig ettermiddagsavgang fra stasjonen).
 - Konsmo – Mandal (lørdager tilbys 4 turer på bestilling, erstatter ordinær busslinje).
 - Bjelland – Marnadal – Øyslebø (korr. tog på ettermiddagen mandager-fredager, kveld onsdager og fredager, utfyller ordinær linje 202)
 - Bjelland – Marnadal – Øyslebø - Mandal (4 bestillingsturer lørdager, når ordinær linje 202 ikke går).
- Åseral
 - Bestillingsturer mellom Eikerapen/Ljosland/Bortelid til Kyrkjebygda, for bytte til ordinær linje 178 til Evje. (Tilbys inntil 2 ganger pr dag, bestilles dagen i forveien).
 - Evje – Kyrkjebygda utvalgte avganger på linje 178 er behovsbaserte (gjelder formiddagsavgangen fra Evje og alle lørdagsruter, bestilles dagen i forveien).

Tabellen viser bruken av bestillingstilbudet i tidligere Vest-Agder ekskl. Kristiansandsområdet i 2019, sammen med økonomiske nøkkeltall for driften:

				Totalt i 2019				
Område	Rute	Trase	Dager	Ant. avganger kjørt	Ant. pass.	Pass. pr avgang	Kostnad pr. passasjer (kr)	Årlig kostnad (kr)
Sirdal	883	Åderam - Tjørhom-Tonstad	man.-fre.	243	1 135	4,7	456	517 049
Sirdal	884	Tonstad-Gyland-Flekkefjord	man.-søn.	908	3 085	3,4	382	1 178 470
Sirdal	472	Tonstad- Stavanger	kjøres siste skoledag i hver uke kl 1415 og kvelden før skoledager hver uke kl 1900, skolerute for Sirdal vgs.	75	577	7,7	695	400 969
Kvinesdal	882	Liknes-Kvienshei-Frøytland-Liknes	onsdag	50	75	1,5	509	38 210
Kvinesdal	881	Liknes-Kvinlog-Fjotland-Liknes	torsdag	47	147	3,1	355	52 119
Kvinesdal	457	Liknes-Storekvina	til alle togstopp og lokale reiser	2 978	3 375	1,1	378	1 275 851
Kvinesdal	252	Knaben Gruvor-Risnes bro	man.-fre. skoledager Skolefri mandag, onsdag og fredag	99	103	1,0	379	39 040
Farsund	256	Vanse - Farsund - Åpta - Feda terminal (Innstilt aug.-des. pga. tunnelarbeider).	man.-fre.	29	29	1,0	857	24 848
Lyngdal	411	Lyngdal-Kvås-Snartemo	Alle dager	1 425	4 693	3,0	306	1 436 903
Lyngdal	417	Lyngdal-Oftebro -Romskogen-Lyngdal-Sørlandsbadet	mandag, onsdag og fredag	64	80	1,3	147	11 774
Hægebostad	412	Eiken -Snartemo	man.-fre.	1 216	8 981	7,4	167	1 497 223
Audnedal	413 (682)	Konsmo-Marnadal (Bjelland)-Mandal	lørdag	208	1 276	6,1	542	691 975
Audnedal	414 (683)	Byremo-Audnedal st.-Konsmo	man-fre.	14	16	1,1	1 228	19 648
Marnadal	415 (684)	Bjelland-Laudal-Øyslebø	man-fre.	129	901	7,0	205	184 444
Marnadal	416 (685)	Byremo-Bjelland-Hægeland	man.-fre.	377	765	2,0	586	448 435
Marnadal	416 (685)	Byremo-Bjelland-Hægeland	lørdag	107	293	2,7	359	105 284
Åseral	178	Bortelid-Kyrkjebygda, Ljosland-Kyrkjebygda, Eikerapen-Fiskland, Fiskland-Eikerapen, Kyrkjebygda-Losjland, Kyrkjebygda- Bortelid	man.-søn.	630	1 530	2,4	467	714 510
Sum				8 599	27 061	3,1	319	8 636 750

Etterspørselen varierer med område og linje. Flere av tilbudene har lite samkjøring, dvs. et passasjergjennomsnitt nær 1,0. Det kan indikere at antall tilbudte avganger er noe høyt noen steder. Kostnaden pr passasjer varierer fra ca 150 kr til vel 1200 kr. Mange tilbudte avganger kjøres ikke. De latente kostnadene er dermed langt høyere enn de faktiske kostnadene.



Illustrasjon: Oversikt over dagens bestillingstransport i Agder. Se eget utsnitt for Kristiansandsregionen.



417 Lyngdal - Oftebro - Romsbogen - Lyngdal - Sørlandsbadet

Mandag, onsdag, fredag	
Lyngdal Rutebilstasjon	0930
Oftebrofjell (Skogveien)	0932
Romsbogen (Romsbogveien)	0935
Rom Terminal	0936
Oftebrofjell (Skogveien)	0939
Lyngdal Rutebilstasjon	0943
Sørlandsbadet	0946
Hamran (Nordliveien)	0947
Lyngdal Rutebilstasjon	0950

Mandag, onsdag, fredag	
Lyngdal Rutebilstasjon	1300
Hamran (Nordliveien)	1301
Sørlandsbadet	1303
Lyngdal Rutebilstasjon	1307
Oftebrofjell (Skogveien)	1309
Rom Terminal	1312
Romsbogen (Romsbogveien)	1314
Oftebrofjell (Skogveien)	1317
Lyngdal Rutebilstasjon	1320

Illustrasjon: En bestillingsrute i Lyngdal ble startet opp i 2019, som et ettårig prøveprosjekt i samarbeid med Lyngdal kommune. Det tilbys avganger tre dager i uka, med to avganger hver av disse dagene. Ruta betjenes med taxi. Kostnadene deles likt mellom AKT og Lyngdal kommune, og bestillingsruta skal evalueres i 2020.

Bestillingstransporten i tidligere Aust-Agder fylke

Tilbudet er innrettet mot å gi flatedekning og utvide driftsdøgnet, på tidspunkter av døgnet når ordinære ruter ikke går. Rutene som tilbys er:

- Arendal - Tvedestrand langs gamle E18
- Hastensund på Tromøy i Arendal, i korrespondanse med linje 102 ved Sandnes skole.

Tabellen nedenfor angir bruken av tilbudene, som ble etablert 1.7.2019, og tallene må tolkes i lys av dette:

			2. halvår 2019 (rutene startet opp 1.7)				
Område	Rute	Trase	Ant. avganger kjørt	Ant. pass.	Pass. pr avgang	Kostnad pr. passasjer (kr)	Årlig kostnad (kr)
Tvedestrand	158B	Grønstøl, Fiansvingen, Brekka	26	26	1,0	508	13 200
Arendal	102B	Sandnes skole-Hastensund	78	78	1,0	448	34 953
Sum			104	104	1,0		48 153

Bestillingstilbud i regi av andre

Togtaxi Vegårshei er et samarbeid mellom Agder fylkeskommune, togoperatøren og Vegårshei kommune. Togtaxien kjører til/fra Vegårshei stasjon fra/til alle steder i Vegårshei kommune etter behov. Tilbudet koster 100 kr pr tur, og må bestilles to timer før avgang. Tilbudet kjøres utenom AKTs regi.

Kristiansandsregionen

Et tilbud med tilrettelagte bestillingsruter tilbys i Kristiansand og Vennesla kommuner. Tilbudet ble etablert i 2012, og har blitt videreført nokså uendret fram til nå. På akt.no ligger det ute rutehefte pr 2013. Bakgrunnen for å etbalere tilbudet, var å betjene TT-reiser. Det ble i liten grad tatt hensyn til flatedekning mot ordinært tilbud. Derfor eksisterer parallellkjøring med ordinære linjer i en del grad.



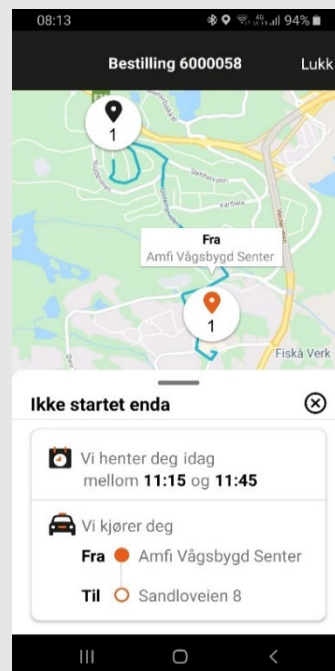
Tabellen nedenfor gir oversikt over tilbudet, sammen med bruken i 2019:

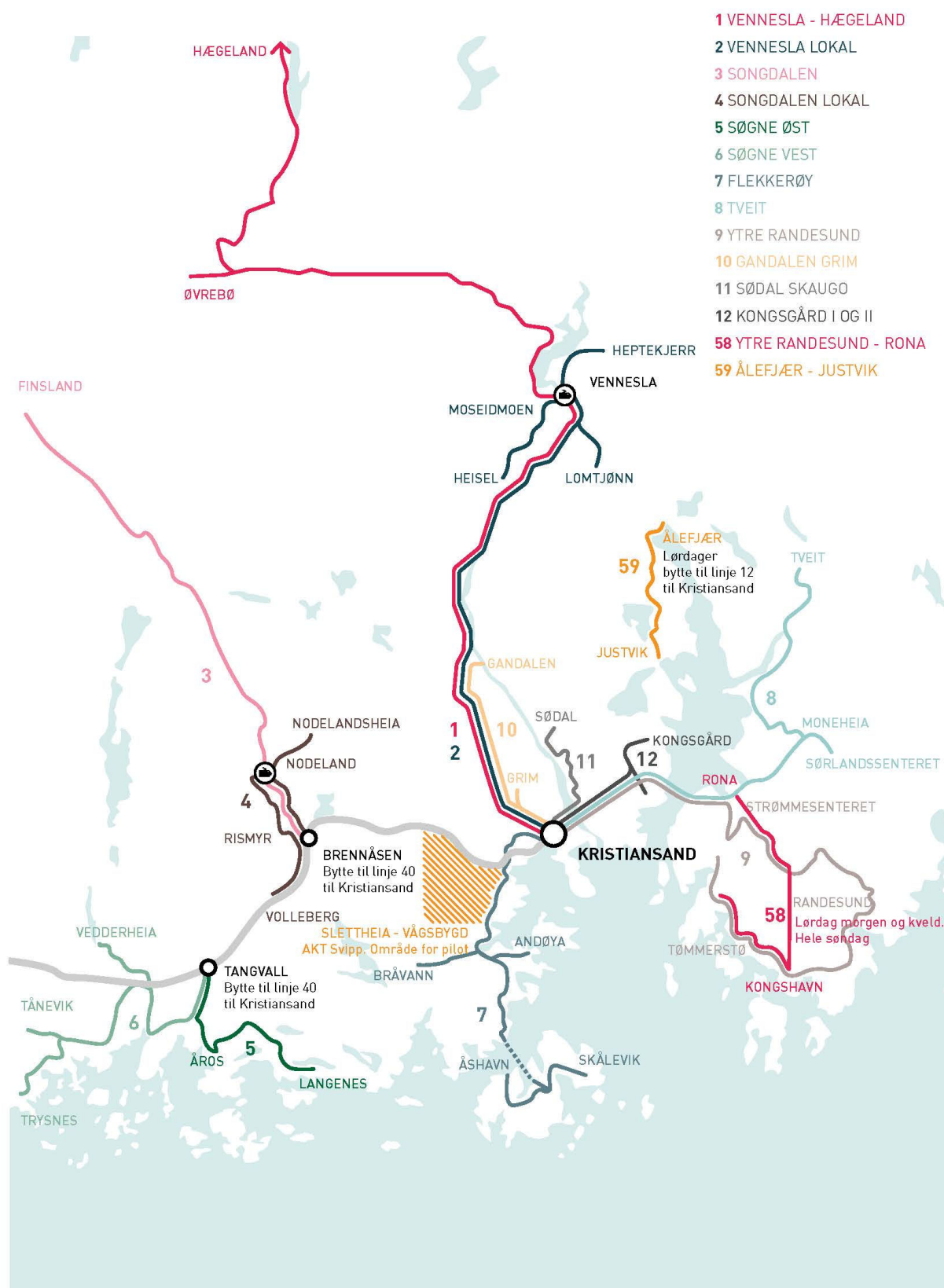
Område	Rute	Trase	Dager	Totalt i 2019				
				Ant. avganger kjørt	Ant. pass.	Pass. pr avgang	Kostnad pr. passasjer (kr)	Årlig kostnad (kr)
Kristiansand	1	Vennesla/Hægeland	tirsdag og torsdag	Ingen bestillinger i 2019				
Kristiansand	2	Lokalt Vennelsa	man, ons, fre	Ingen bestillinger i 2019				
Kristiansand	3	Songdalen (Finsland)	tirsdag og torsdag	36	36	1,0	956	34 416
Kristiansand	4	Lokalt Songdalen	onsdag og fredag	Ingen bestillinger i 2019				
Kristiansand	5	Søgne øst	onsdag og fredag	69	69	1,0	320	22 080
Kristiansand	6 (44)	Søgne vest	tirsdag og torsdag	462	462	1,0	140	64 680
Kristiansand	7	Flekkerøy	man.-fre.	49	52	1,1	400	20 800
Kristiansand	8	Tveit	mandag, onsdag og fredag	Ingen bestillinger i 2019				
Kristiansand	9	Ytre Randesund	mandag, onsdag og fredag	Kjørt som linje 58				
Kristiansand	58	Ytre Randesund	lørdag og søndag	226	255	1,1	630	160 650
Kristiansand	10	Gandalen/Grim	man.-lør.	Ingen bestillinger i 2019				
Kristiansand	11	Sødal/Skaugo	man.-lør.	52	62	1,2	100	6 200
Kristiansand	12	Kongsgård 1 og 2	man.-lør.	13	16	1,2	n/a	n/a
Kristiansand	593	Kjerrheia-Vågsbygd senter	man.-lør.	Avsluttet august 2019				
Kristiansand	59	Justvik-Ålefjær	lør.	87	88	1,0	n/a	n/a
Sum				994	1 040	1,0		308 826

Pilot AKT Svipp

AKT Svipp er en pilot på neste generasjons bestillingstransport. Piloten har til hensikt å teste ut og hente erfaringer med dør-til-dør-transport i innenfor et geografisk avgrenset område, Vågsbygd bydel i Kristiansand kommune. I piloten benyttes to minibusser som opererer hverdager og lørdager mellom kl 10 og 17. Den primære målgruppen er eldre, men tilbudet er ikke eksklusivt for denne gruppen.

Gjennom piloten skal AKT tilegne seg verdifull erfaring som skal benyttes i det videre arbeidet med å utvikle mobilitetstjenester. En viktig del av piloten er å søke erfaring med app for bestilling av reiser og informasjon til kunde, i målgruppen. Fra oppstart vil det også være mulig å bestille pr telefon. En del av piloten er å høste erfaring med dynamisk ruteplanlegging og optimalisering, ved økt samtransport av flere reisende og betjening av ulike reisebehov. Piloten startet opp oktober 2020.



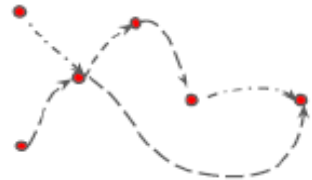
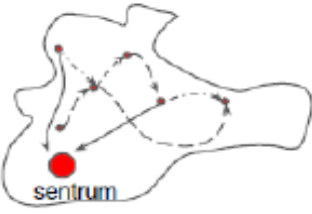


Illustrasjon: Oversikt over dagens bestillingstransport, utsnitt Kristiansandsregionen.

3.5.2 Kartlegging av bestillingstransport i bruk andre steder

Som del av utredningen er det gjennomført en informasjonsinnhenting om de ulike typer bestillingstransport som tilbys i ulike deler av landet, og hvilke resultater man har oppnådd. Målet med datainnsamlingen har vært å identifisere en «rollemodell» innen området. AKT har også deltatt på møter i Kollektivtrafikkforeningens faggruppe omkring samme tema.

Bestillingstransport kan defineres som en «*offentlig åpen transportløsning som kan gi et transporttilbud til innbyggerne i områder der det ikke er hensiktsmessig å opprettholde et rutebasert busstilbud pga. lavt passasjergrunnlag, eller i områder der denne type transport vil være mer lønnsomt, samtidig som det gir innbyggerne et mer fleksibelt reisetilbud*». Konsepter i bruk varierer mht. fast eller fleksibel tid, fast eller fleksibel trasé, i hvilken grad det kjøres fra holdeplasser eller på adresse, avstikkere fra rute og servicenivå ellers, prisen man betaler, og graden av samordning mellom ulike former for offentlig betalt transport.

Navn	Figur	Forklaring
Servicelinjer		
Enkel servicelinje		Fast bestillingslinje linje, med faste stoppepunkt, som kun stopper hvis noen har bestilt transport.
Fleksibel servicelinje		Tilsvarende enkel servicelinje, men som også kan hente bestilleren dersom man bor X antall km utenfor linjen. Eksempelvis i Østfold er avstanden X = 2 km.
Bestemt start og sluttspunkt		Tilbud hvor man kan hentes på flere valgte hentepunkt, men blir kun kjørt til ett målpunkt. Reiseruten avhenger bestilling.
Sonetransport		
Sone med fast stoppesteder		Tilbud hvor man kan hentes på flere valgt hentepunkt innenfor sone, men blir kun kjørt til ett målpunkt. Reiseruten avhenger bestilling.
Sone uten faste stoppesteder		Tilbud hvor man hentes der man vil, kjøres hvor man vil innenfor avgrenset sone. Tilbudet fremstår som en taxi, der man må være fleksibel på tid og samkjøre med andre kunder.

*Illustrasjon:
Varianter av
bestillingstrafikk.
(kilde for
illustrasjon og
definisjon:
Kunnskapsgrunnlag
mobilitetsstrategi
Midt-
Telemarksregionen,
Cowi 2019).*

3.5.3 Oppsummert: Funn fra innsiktsfase om bestillingstransport

Gjennomgangen av dagens bestillingsruter i AKT viser at tilbudet er mangfoldig og tjener mange ulike roller og oppdrag:

- Korrespondanser til/fra tog for å utvide togets markedsområde
- Korrespondanser til/fra ordinære busslinjer for å utvide kollektivtrafikkens marked.
- Erstatning for ordinært rutetilbud som har blitt lagt ned
- Erstatning for faste avganger på ordinære busslinjer, midt på dagen, på kveld og helg
- Tilbringerreise til service, handel og avtaler
- Tilbringerreise til lokale møteplasser, som f.eks. dagaktiviteter for eldre, pub, fritidsklubb for unge
- Reise til Stavanger i helgene for skoleelever i Sirdal
- Helgeutfart fra Stavanger til Sirdal

Å lage et felles konsept for bestillingstrafikk i AKT som fanger opp alt det overnevnte, synes krevende. Noen av tilbudene på listen utfordrer muligens også AKTs samfunnsoppdrag, herunder skillet mellom kollektiv- og individuell transport.

Ca 28.000 kunder betjenes med bestillingslinjene pr år, og samkjøringsandelen er høyest akseptable 2,9 passasjerer pr tur. Fire linjer skiller seg ut ved å betjene 3/4 av totalt antall passasjerer, med 60 % av ressursene. Felles for de fire linjene med størst markedssuksess, er at de gir korrespondanse til/fra tog (ved Gyland, Storekvina og Snartemo stasjoner).

I tillegg til overnevnte kjører AKT spesialtransport til og fra skole, som er en annen type bestillingstransport. Dette gjelder elever med varig eller midlertidig nedsatt funksjonsevne.

Kommunene tilbyr TT-reiser til personer som kommer inn under ordningen.

I tillegg tilbyr helseforetaket pasientreiser, som i stor grad er behovsbaserte og individuelt tilpassede reiseruter i forbindelse med ulike behandlinger på sykehusene.

Prosjektgruppen har samlet seg om følgende seks områder som tas videre fra innsiktsfasen, som grunnlag for utforming av strategi for bestillingstransport:

1. *Økonomisk bærekraftige løsninger.* Det finnes for mange eksempler på bestillingsruter som har svært lav kostnadsdekning, og er avhengig av høyt tilskudd i all mulig framtid. Tilskuddet som ytes pr reise må reduseres dersom omfanget skal utvides i en viss skala. Ekstra service bør kunne koste mer.
2. *Volum.* Bestillingstransport er ikke forbeholdt byer og tettsteder, men det trengs et visst «marked». Forretningsideen ved kollektivtrafikk er at flere reiser sammen.
3. *Integrert tilbud.* Bestillingsruter forsøkes koblet sammen med resten av kollektivtrafikken og må framstå som en del av et helhetlig tilbud. «Stand-alone» løsninger er sjelden vellykket.
4. *Samordning med andre transporter er en nøkkel* - for å sikre tilstrekkelig marked, medfinansiering av tilbudet og effektiv bruk av biler og sjåfører.
5. *Effektiv utnyttelse av vogner og mannskap* – ikke-tidssensitiv etterspørsel bør ikke dimensjonere vognparken.
6. *Tilbudsutvikling i lys av deregulert drosjemarked.* Foreløpig en del usikkerhet om konsekvenser og nye muligheter som oppstår etter 1.11.2020. AKT kan påvirke utviklingen via fylkeskommunen.

4 Prinsipper for rutetilbudet

4.1 Tilbudsnivåer

Utgangspunktet er at AKT skal forvalte de samlede ressursene til kollektivtrafikk på best mulig måte, innenfor tilgjengelig tilskuddsramme. Markedsanalysen i kap. 2 viste at transportmarkedene i Agder er svært ulike, og peker på behovet for differensiering av rutetilbudet i ulike områder.

Gjennomgangen av dagens tilbud og etterspørsel i kap. 3, viste at det finnes en del variasjoner i hvordan rutetilbudet utformes i sammenlignbare markeder, med tilhørende variasjon i passasjertall.

Matrisen nedenfor trekker opp nivåene for rutetilbudet i ulike geografiske markeder. Lokale avvik vil forekomme, men prinsippene danner et utgangspunkt for hvilket tilbud som kan forventes:

Type marked	Kristiansandsregionen*		Byer 20.000+	Mindre byer	Distrikt
	Den tette byen F.eks. Slettheia, Hellmyr, Justnes	Områdene rundt Søgne, Vennesla, Lillesand	Arendal, Grimstad	F.eks. Mandal, Risør, Farsund, Lyngdal, Flekkefjord	
Målgruppe for faste ruter	Alle målgrupper og reisemål			Arbeids- og skolereiser. Samordning av ulike transporter for å sikre passasjervolum og utnytte kapasiteten godt.	
Regionalt tilbud	Langruter sakl ikke ta lokaltrafikk i byen, og terminerer i sentrum.	"Ekspresser" til/fra Kristiansand, stopper ved knutepunkter.	Langruter som stopper lokalt uten påstigningsrestriksjoner, og kjører motorvei mellom byer. På strekninger der det også finnes et lokaltilbud, tar langrutene normalt ikke lokaltrafikk.		
Lokalt tilbud (faste ruter)	Høy frekvens, høy kapasitet, enkel linjestruktur. Bylinjene terminerer normalt i bydeler >2,5 km fra sentrum. På kortere avstander må kollektivtilbudet vurderes i sammenheng med gang og sykkel. Fokus på konkurransedyktig reisetid mot bil på de tunge relasjoner.	Lokalt tilbud minimum hver halvtime. Driftoptimalisering tilsier at linjer til Kristiansand prioriteres.	Enkel linjestruktur. Lokalt tilbud innrettes mot markeder >2,5 km fra sentrum. Bylinjer bør minimum ha halvtimesrute.	Grunntilbud basert på åpne skolelinjer, pga. sammenfall i behov mellom arbeidsreisende og vgd. skoleelever. Driftstilpassede turer mellom skoletider som ikke dimensjonerer, sikrer mobiliteten.	Grunntilbudet gis av åpne skoleruter.
Målgruppe bestillingstilbud	Bestillingsruter som erstatter eller utfyller ordinært tilbud innrettes mot alle reisende. Bestillingsruter for å gi mobilitet rettes mot målgrupper, f.eks. eldre, bevegelseshemmede.				
Prinsipp for bestillingstilbud	Fleksibelt bestillingstilbud som gir flatedekning i områder med ordinært kollektivtilbud, men som noen kunder ikke har mulighet til å benytte.			Bestillingsbasert tilbud med faste ruter og avgangstider som erstatter ordinære linjer eller utfyller tilbudet på kveld/helg, samt gir mobilitet til kunder som ikke kan benytte seg av annet tilbud.	
Innfartsparkering og sykkel	Sykkelparkering på holdeplasser utvider kollektivtrafikkens markedsområde.	Innfartsparkering for bil og sykkelparkering utvider kollektivtrafikkens markedsområde. Strategisk lokalisert og tilrettelagt parkering, med vekt på å mate til regionlinjer.			

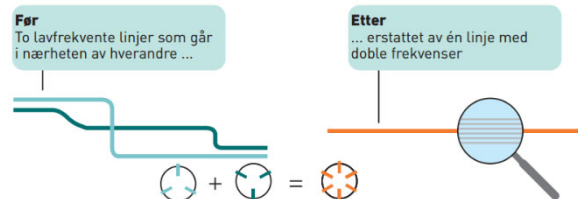
*) Distrikter innenfor ATP-områder behandles som "Distrikt"

Fra kapittel 4.3 og videre presenteres prinsipper for rutetilbudet i de ulike delmarkedene. I kapittel 4.2 presenteres AKTs generelle prinsipper for ruteplanlegging, som kommer til anvendelse i alle områder.

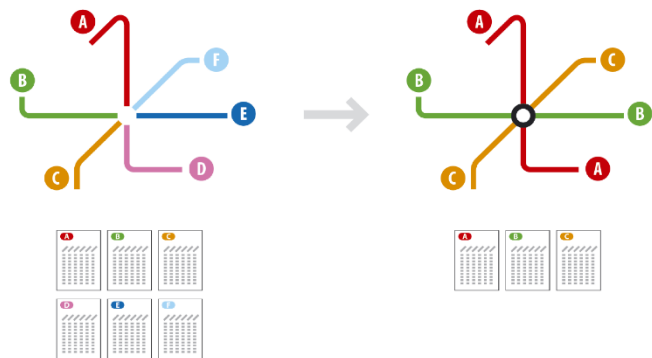
4.2 Prinsipper for linjenettet

AKT har utviklet planleggingsprinsipper for utforming av linjenettet. Disse prinsippene gjelder generelt, i alle typer markeder, selv om de i praksis de vil ha størst relevans i byer og bynære strøk. Prinsippene bygger på godt dokumenterte målinger av tiltak-nytte, etterspørselseffekter og kundetilfredshet. Fagteoretisk grunnlag er «Best practice guide» (HiTrans 2005), og illustrasjonene er produsert av Truls Lange, Civitas. Her presenteres et utvalg med spesiell relevans for strategien, men for fullstendig oversikt vises til «Prinsipper for linjenettet» på www.akt.no/rapporter.

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

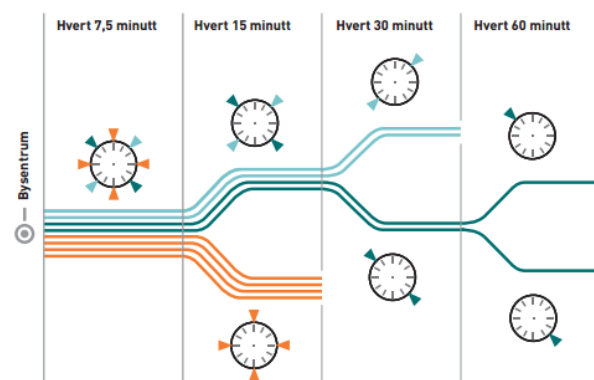


Pendellinjer. Linjenettet i by skal i størst mulig grad være utformet slik at linjene pendler gjennom sentrum/knutepunkt. Tilbudet blir enklere, noen kunder gis direkteise, og man reduserer behovet for areal til bussoppstilling i sentrum.



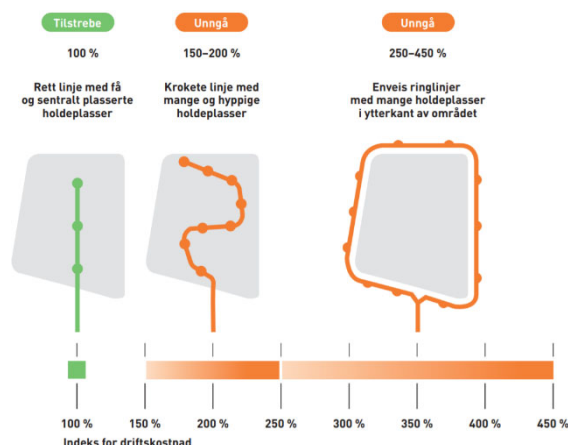
Stive rutetider betyr at bussene går ved faste klokkeslett hver time, f.eks. hver halvtime, hvert kvarter eller hvert 10. minutt. Dette gjør det enklere for kundene å huske rutetidene, og tilbudet vil oppleves som mer forutsigbart. Gjennomføres også på «stille tid» med en god plan for opp-/nedskalering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

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

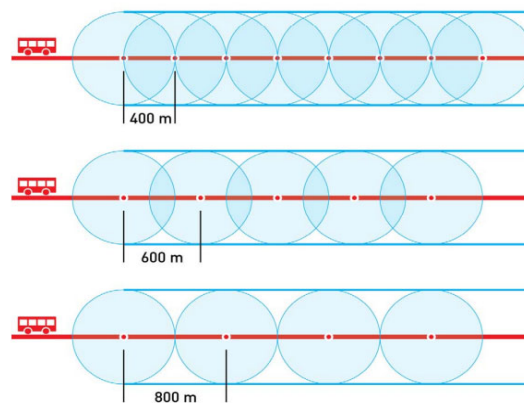
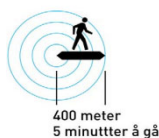


Unngå ringlinjer. Kundene har liten nytte av å kjøre i ring, det gir unødvendig og tidkrevende omveier, høyere kostnader, og lite attraktivt tilbud. En ideell trasé går midt igjennom markedet som skal betjenes, med direkte linjeføring og riktig holdeplassavstand.

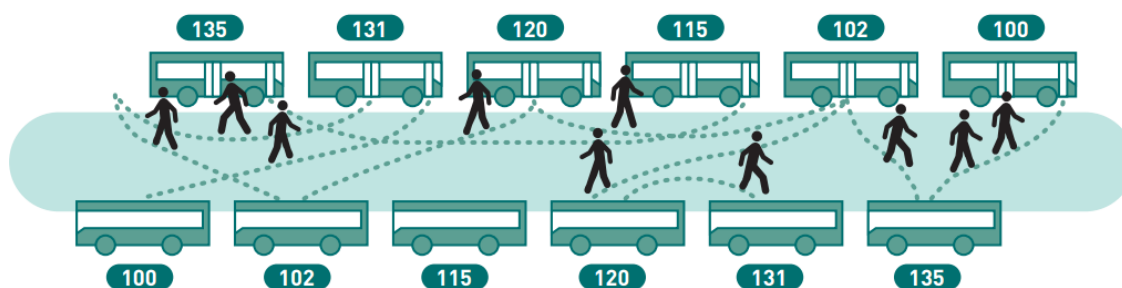
Mest mulig rettlinjjet trasé. En busslinje bør ikke ha for mange funksjoner og roller. Hvis busslinjen skal tilpasses mange ulike reisebehov ved å ta avstikkere og unaturlige omveier, vil tilbudet til slutt ikke oppleves som attraktivt for noen. Bussen bør følge den traséen som de fleste vil anse som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



Riktig avstand mellom holdeplasser. I byområder er det ikke uvanlig med holdeplassavstand på 200-300 meter. Kundene ønsker kort gangavstand, men samtidig rask reisetid. Men ved å redusere antall stopp på en linje, går reisetiden ned. Gjennomsnittlig holdeplassavstand kan gjerne være ca 600 meter, uten at det går på bekostning av god markedsdekning. På transportstrekninger og langs hovedveier, kan man ha lenger avstand.



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



4.3 Rutetilbud i den tette byen (Kristiansand)

Kristiansand forsvaret en annen tilbudsstandard enn alle andre deler av fylket, bl.a. fordi:

- 4 av 5 ordinære kollektivreiser i Agder utføres i Kristiansands-området
- Markedsandelen for kollektivtrafikk er høyere enn noen annen del av fylket
- Markedspotensialet uttrykt ved befolkningsgrunnlaget er 1,5- 2 ganger større enn det neste byområdet.

Høy frekvens (antall avganger) er den aller viktigste kvalitetsfaktoren i kollektivtrafikk i by, sammen med forenkling av rutetilbudet. I Kristiansand bør 10 minutters intervall mellom avgangene tilstrebes på så stor del av linjenettet som mulig. Ved 10 minutters rute eller oftere vil gjennomsnittskunden slutte å sjekke rutetabell, men møte opp tilfeldig fordi ventetiden uansett er kort. Ved høy frekvens blir det også mer attraktivt å bytte mellom linjer, og knutepunktene som f.eks. Rona, Spicheren og Vågsbygd senter vil framstå som enda viktigere.

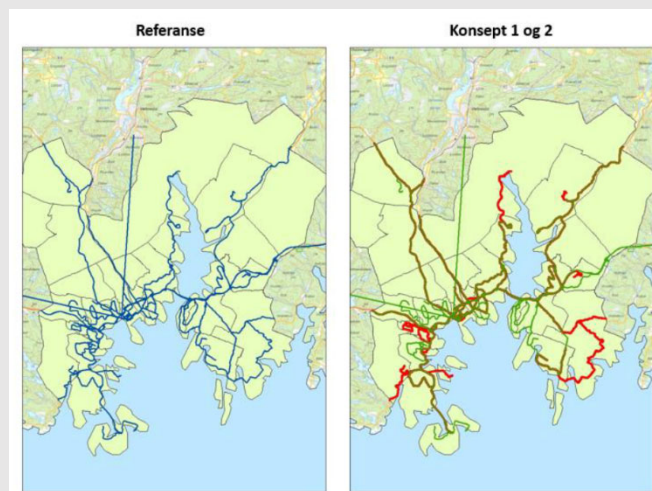
Enkelhet i design av linjenett og markedsføring er en annen driver for økt etterspørsel. Strategien om å styrke metrolinjene med antall avganger videreføres, samt sikre bussene effektiv kjørevei for å konkurrere mot bil. AKTs analyser viser at metrolinjene betjener 40 % av passasjerene, men legger beslag på kun ca 25 % av ressursene. Derfor satses videre på et stamnett (metrolinjer) som på sikt utvikles til flere markeder f.eks. sykehuset, Justnes og Kjos, mer kapasitetssterke vogner, mer tydelig konsept og økt markedsføring.

For å sikre ressurser til å tilby høy frekvens der potensialet er størst, foretas tilbudsjusteringer:

- Samling av linjer som betjener samme område. Merk at det er en grunnleggende motsetning mellom høy frekvens og høy flatedekning i tilbudet.
- Vurdere å gi bestillingsruter i områder der det blir lengre å gå til holdeplassene, herunder høste erfaringer med AKT svipp.
- La linjer pendle gjennom sentrum så langt det er hensiktsmessig.
- Kutte ringlinjer, spesielt i enden av en pendellinje.
- Avganger på fellesstrekninger spres utover timen, slik at tilbudet framstår som best mulig for passasjerer som går på underveis.
- Åpningstidene tilpasses ytterligere for å fungere for de fleste reiseformål og -tidspunkter.

Effekten av stamnett: - Nedleggelse av de 21 minst trafikkerte bybusslinjene i Kristiansand, fører til flere passasjerer for kollektivtrafikken i sum.

Første steg i analysen var å fjerne de minst trafikkerte rutene. 21 av 36 linjer, som til sammen transporterer kun ca 20 % av kundene, ble lagt ned (konsept 1). De samme ressursene brukes så til å styrke frekvensen på de gjenværende rutene, der frekvensen kan øke 45 % for å komme på samme nivå på ruteproduksjon som før fjerningen av de mindre trafikkerte linjene (konsept 2). En slik omlegging er modellberegnet å gi 1650 flere kollektivreiser i rushtrafikken. 3 av 4 nye kollektivreiser er overført fra bil, mens noe er nyskapt trafikk. (Kilde: Effekter av målrettede tiltak», Urbanet Analyse, 2015)



4.4 Rutetilbud i Kristiansand omegn

ATP-samarbeidet omfatter kommunene Kristiansand (inkludert Søgne og Songdalen fra 1.1.2020), Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland³. Distrikter innenfor ATP-området behandles her under kategorien «Distrikt», se kap. 4.6.

Felles regionalplan for Kristiansandsregionen er under rullering, og kan forventes ferdigbehandlet høsten 2020. Eksisterende plan fra 2011 balanserer utfordringene mellom å tilrettelegge for høy befolkningsvekst og moderat bilbruk. Planen anbefaler utbygging langs kollektivaksene, og at eventuelt nye utbyggingsområder gir selvstendig kundegrunnlag for kollektivtilbud (kilde: Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050). Viktigheten av en arealbruksutvikling som styrker kollektivtraffikkens potensial er spesielt viktig for å lykkes med kollektivsatsingen i slike områder.

Kristiansand er arbeidsplassstygdepunkt for omegnskommunene, med betydelig grad av innpendling til Kristiansand. Innenfor ATP-området ligger mange områder innenfor hva som kan anses å være akseptabel pendleravstand (jf. kapittel 2.2).

Rutetilbudet utvikles langs følgende linjer:

- Det skal være enkelt å pendle til Kristiansand, innenfor normale arbeidstider. Det er svært ofte sammenfallende behov mellom skoleskyss for videregående skoleelever og arbeidspendlere, og man kan derfor forvente et godt kollektivtilbud til/fra Kristiansand.
- I byer og tettsteder der det er behov/markert for å kjøre et lokalt tilbud, bør utgangspunktet være minimum halvtimesrute.
- Driftoptimalisering tilsier at lokalt tilbud forsøkes gitt med linjer som starter/ende i Kristiansand.
- Innen i den tette byen (Kristiansand) bør omegnsbussene normalt bli «ekspres» og stoppe bare ved knutepunkter.
- Områder med et befolkningsgrunnlag som forsvaret et visst tilbud, men der halvtimesruter blir for ressurskrevende, forsøkes gitt et bestillingstransporttilbud som prioriterer å gi tilbud til kommunesenter/tettsteder og mate til stamnettet.
- Nærliggende områder der hvor det er et lokalt kollektivtilbud, men som enkelte grupper ikke kan benytte seg av (for eksempel eldre og bevegelseshemmede) kan vurderes å gis et fleksibelt bestillingstilbud
- Innfartsparkering. Personbilen kan utfylle kollektivtrafikken, spesielt på den første og siste delen av reisen. Styrking av innfartsparkering kan være et tiltak for å redusere privatbilisme, spesielt på pendlerstrekninger fra innpendlingsområdet rundt Kristiansand. Økt satsing på tilrettelagt innfartsparkering bør allokeres til slike markeder.

³ I tillegg deltar Lindesnes kommune i regionsamarbeidet i Kristiansandsregionen når det gjelder arealplanlegging, men er ikke del av byvekstavtalen og nullvekstmålet.

4.5 Rutetilbud i byer med mer enn 20.000 innbyggere

I bykommuner med 20.000 innbyggere eller mer (Arendal og Grimstad), vil AKT gi et rutetilbud som er innrettet mot å betjene alle målgrupper og reisemål. Dette forutsetter åpningstider fra tidlig til sent, inkludert helg.

Prinsippene for rutetilbudet for byer 20.000+ er gitt ved:

- Minimum halvtimesrute på bylinjer, og timesruter kveld og helg.
- Lokalt tilbud innrettes mot bydeler og målpunkter som ligger mer enn 2,5 km fra sentrum. Kollektivtrafikken kan ikke forvente å lykkes godt på kortere reiserelasjoner enn dette, som skyldes at gang og sykkel konkurrerer bedre mot bilbruk på slike reiser.
- Forenkling av rutetilbudet ved å slå sammen linjer som betjener samme område, kan finansiere frekvensøkningen på prioriterte linjer. Dette vil innebære at noen kan få lenger å gå til holdeplass. Erfaring viser at kundene er villige til å gå noe lengre for å komme til et tilbud som kjøres oftere. Bestillingstilbud rettet inn mot målgruppe eldre og bevegelseshemmede til nevnte områder, basert på erfaringer fra AKT svipp.
- Det skal være enkelt å reise til/fra Kristiansand, og det kan forventes et rutetilbud som betjener arbeidspendling på en god måte innenfor dagpendlingsområder. Likeledes kan det forventes et godt busstilbud til byene øst for Arendal, for å bygge opp under det felles arbeidsmarkedsområdet. Langrutene kan tillate seg å stoppe lokalt i byområder uten noen form for påstigningsrestriksjoner, men bør kjøre motorvei mellom byer for å konkurrere godt på reisetid mot bil. Langruter kan med fordel pendle gjennom byer.
- Sikring av korrespondanser mellom regionlinjer og bylinjer i knutepunktene.
- Utvide ordningen med bestillingsavganger til erstatning for de svakest etterspurte ordinære linjene eller avgangene. Bruke bestillingsruter med aktivt for å gi tilbud på kveld og helg.
- Innfartsparkering utvider kollektivtrafikkens markedsdekning på første/siste del av reisen.

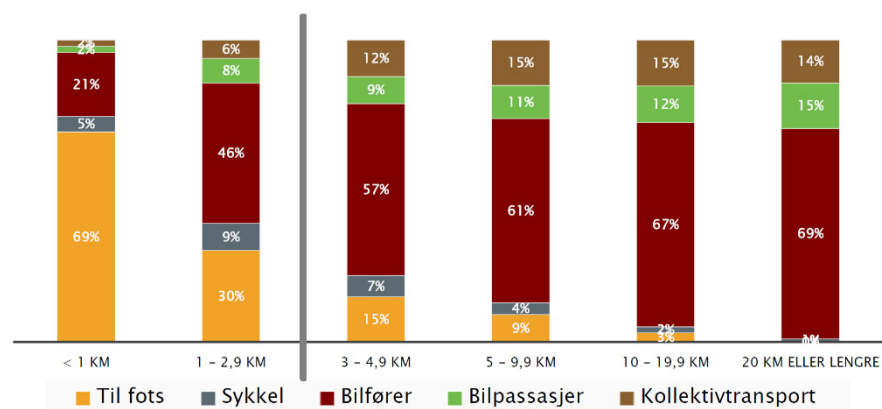
Det vises for øvrig til Trafikkplan Arendalsregionen (AKT 2018) på www.akt.no/rapporter.

Kollektivtrafikk er lite konkurransedyktig på de korteste reisene

Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) viser at bilen dessverre oppnår en høy markedsandel selv på svært korte reiser. På slike reiser er det gang og sykkel som konkurrerer best mot bil, ikke kollektivtrafikk.

Kollektivtrafikken oppnår en markedsandel av betydning først på reiser lengre enn ca 2,5 km. Dette henger sammen med tidsbruk knyttet til gangtid til/fra holdeplass, ventetid og prisen på reisen, og er en viktig innsikt ved utvikling av rutetilbud.

Transportmiddelbruk på ulike reiselengder (intervaller)



(Kilde: RVU 2018 Epinion).

4.6 Rutetilbud i mindre byer

I mindre byer som Mandal, Risør, Farsund, Lyngdal og Flekkefjord er utfordringen at markedsgrunnlaget er mindre, og at det ressursmessig er krevende å gi et kollektivtilbud med god nok kvalitet til at folk flest opplever det som attraktivt på daglige reiser. Målgruppen for det faste, ordinære kollektivtilbudet vil derfor være arbeids- og skolereiser.

Tilbudet utvikles på følgende måte:

- Grunntilbudet gis av åpne skoleruter, som er tilgjengelige for alle passasjerer. Dette sikrer i praksis et sentrumsrettet busstilbud i mindre byer mot arbeids- og skolereiser.
- Et regionbusstilbud som binder regionene sammen. Ved å la langrutene ha lokaltoppende funksjon inne i de mindre byområdene, sørger langrutene for at det gis et lokalt tilbud langs innfartsveiene.
- På dagtid kan man forvente noen driftstilpassede turer mellom skoletidene for å sikre mobilitet. Disse avgangene utformes slik at de ikke dimensjonerer tilbudet. Det kan ikke forventes bybusstilbud i mindre byer.
- Nye mobilitetsløsninger basert på bestilling av turer, supplerer det ordinære rutetilbudet, og erstatter de minst etterspurte turene. Spesielt vil bestillingsturer legge vekt på korrespondanse mot langrutene, slik at markedsområdet for disse utvides.
- Samordning av transporter (se også 4.6)
- Innfartsparkering utvider kollektivtrafikkens markedsdekning på første/siste del av reisen.

Taxus benyttes som merkenavn på rutetilbudet i Mandal og Flekkefjord. Erfaringene med Taxus er at kundene er fornøyde, men at gjennomsnittlig passasjerantall er lavt. Tilbudet gir høy flatedekning og kjøres med ca timesrute. Et annet eksempel er bybussen i Risør som kjøres med 1-2 driftstilpassede turer mellom skolestart-/slutt. Strategien legger til grunn at Taxus utvikles som tilbudskategori i AKT, og at rutetilbudet gradvis harmoniseres i mindre byer.

4.7 Rutetilbud i distriktene

I distriktene er markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk svakere. En måte å styrke markedsgrunnlaget på, er å samordne ulike typer av (skoleelever, spesialtransport, pasientreiser mv) og planlegge kjøringen samlet. Dette gjelder generelt og ikke kun i distriktene, men framstår som spesielt viktig her pga. lange transportavstander, høye transportkostnader pr passasjer og svakere markedsgrunnlag. Et tilleggspoeng er at drosjekapasiteten mange steder i Agder er begrenset, og at man kan oppleve at Helseforetaket og AKT «konkurrerer» om å rekvirere den samme kapasiteten.

I et felles pågående prosjekt vurderer Sørlandet sykehus og AKT hvordan samordningen skal skje. Mange pasienter som i dag får individuell transport med drosje, er både friske nok og kan ha et ønske om å reise sammen med andre, eventuelt med ordinær kollektivtransport som uansett kjører. Samtidig kan det ligge et potensial i økt samkjøring av skoleelever, pasienter og ordinære reisende. Et sentralt poeng er at turene planlegges i et felles ruteplansystem der all kapasiteten vurderes samlet.

I distriktene utvikles tilbudet på følgende måte:

- Åpne skoleruter
- Effektiv organisering av skoleskyssen, fordi den er så dominerende i kollektivtilbudet lokalt.
- Langruter er lokalstoppende langs innfartsårene, og binder regionene sammen.
- Bestillingstransport innenfor nærmere definisjoner av hvor og når.
- Innfartsparkering utvider kollektivtrafikkens markedsdekning på første/siste del av reisen.

5. Nærmere om bestillingstransport

5.1 Økonomisk bærekraftige løsninger

Mange av bestillingstilbudene i Agder og landet for øvrig framstår med for lave passasjertall og for høye kostnader pr passasjer. Hvis bestillingstransport skal rulles ut i større skala i Agder, trenger vi å utvikle konsepter som er relevante for flere, og som realiserer stordriftsfordeler slik at driftskostnadene pr passasjer kommer ned på et lavere nivå enn i dag. Det er dette som menes med *økonomisk bærekraftig bestillingstransport*.

Det forventes økt press på de økonomiske rammene framover, og det blir viktigere å gjøre tingene på en riktig, smartere og mer effektiv måte. Det er en iboende konflikt mellom å bruke ressursene effektivt og tilby mer individtilpassede løsninger for kunden, spesielt hvis forventningen er å få levert tjenestene til samme pris. Å tilby individtilpasset transport koster mer, og prisene kan muligens differensieres noe for å hensynta dette.

Datainnsamlingen i prosjektet ble startet opp med mål om å identifisere en «rollemodell» blant landets fylker, som tilbyr løsninger som etterspørres høyt innenfor en fornuftig økonomisk ramme. Det har blitt kartlagt konsepter og erfaringer fra andre fylker som Østfold, Rogaland, Innlandet, Trøndelag, Vestland og Ruter (Oslo og tidl. Akershus) som ledd i gjennomføringen av dette prosjektet. Det har ikke lyktes å identifisere en rollemodell som oppnår kombinasjonen høy etterspørsel og god kostnadsdekning. Vi erfarer samtidig at temaet bestillingstransport preges av mange ulike konsepter i litt for liten skala, generelt noe lavt strategisk fokus, samt et innslag av politisk ruteplanlegging. Posisjonen som «rollemodell» innen bestillingstransport er med andre ord ledig. AKT bør jobbe på følgende måte for å befeste denne:

Samordning av ulike typer transporter

Bestillingstransport på tvers av tjenestene pasientreiser, skolereiser, spesialtransport, bestillingsruter og ordinære reisende, gir gode muligheter for samordning og koordinering, og kan bidra til både økt mobilitet og økt fleksibilitet for innbyggerne. Samordning av ulike transporter kan bidra til å sikre stort nok marked/passasjervolum for å tilby bestemte løsninger. Erfaringen fra andre fylker er at samordning er krevende. Et mål for samarbeidet med Pasientreiser HF må være at flest mulig kunder reiser med ordinære linjer, samt økt sambruk av småbilene og lavere transportkostnad pr passasjer, uten av kvaliteten forringes.

Ny teknologi

Nye teknologiske løsninger bør automatiserer bestillinger, ruteplanlegging og turproduksjon, og informasjon til sjåfører og kundene, og administrasjon som fakturering og rapportering. Bestillinger og ruteplanlegging kan skje i sanntid, men dette krever et visst markedsvolum i bunn for å oppnå noe samkjøring. Forhåndsbestillinger, f.eks. kvelden før eller inntil 2 timer før avgang, er sannsynligvis akseptabelt der markedet er mindre, transportavstandene større og samordning er et større poeng.

Økte inntekter

Innen bestillingstransporten leveres en høyere servicegrad enn ordinær kollektivtrafikk, og driftskostnadene er høyere. Noe økt passasjerbetaling kan knyttet til økt servicenivå. En måte å praktisere dette på kan være et pristillegg på f.eks. 50 kr ta korte avstikkere fra planlagt rute. AKT ønsker å videreføre og utvide samarbeidet med kommuner om finansiering og

tilrettelegging av tilbud overfor utvalgte målgrupper. Det kan være god bruk av ressursene å sikre et transporttilbud som muliggjør at eldre kan bo lenger hjemme.

Markedsføring og tilgjengelighet

Det er kostbart og krevende å nå ut til potensielle kunder av dagens bestillingstransport, og det kan kanskje heller ikke forsvares å knytte en stor del av markedsføringsbudsjettet på dette, sett opp mot AKTs samfunnsoppdrag. Den beste og billigste markedsføringen er at bestillingstransporten kommer inn i reisesøk hos AKT og Entur (dette svikter i en del grad i dag), og at reisen bestilles og betales ved noen tasteklikk direkte fra søk. Det bidrar også til økt synlighet og markedsføring av tilbudet hvis transportene merkes når de kjører for AKT.

Kontraktstrategi

AKT har sammen med Sørlandet sykehus HF og Pasientreiser HF undersøkt potensialet for besparelse gjennom samordning av innkjøp av transportkapasitet og felles system for turplanlegging. Felles innkjøp planlegges fra sommeren 2022 da dagens taxikontrakter utløper nokså sammenfallende begge aktører. AKT gjennomgår samtidig grensesnittet mellom buss- og taxikontraktene, og undersøker hvilke muligheter som åpner seg ved deregulert drosjemarked 1.11.2020. Tilbudet innen mobilitetstjenester kan se annerledes ut innen få år. Når dette skrives, i oktober 2020, har aktører som Ridel og Uber varslet markedsetablering. Fleksibilitet for AKT betyr handlingsrom til å tilpasse tilbudet når reisebehov eller rammebetingelser endrer seg.⁴

Økt fokus på bestillingstransport internt i AKT

Gjennomgangen av dagens tilbud har vist at bestillingstransport ikke har spesielt stor oppmerksomhet internt i AKT. Når man går inn på <https://akt.no/bestilling/> møtes kunden nå av en rutetabell fra 2013. Forvaltningen av tilbudet preges noe av «la skure og gå»-metoden.

Framover bør bestillingstransport utvikles strategisk og forvaltes mer aktivt. Å kjøre avgangen kun når det er behov, er viktig også i en bærekraftig sammenheng mtp. energiforbruk. Noen enkle eksempler på forvaltning som tilhører ruteplanleggeres område er at:

- bestillingsavganger med null eller et fåtall passasjerer i 2019 tas ut,
- ordinære avganger som etterspørres lite kan vurderes kjørt på bestilling, og at
- bestillingsavganger som bestilles nesten hver gang, med fordel kan løftes ut av bestillingstilbudet og inn i ordinær produksjon.

⁴ Deregulering av drosjemarkedet 1.11.2020:

Hensikten er å sørge for at drosjemarkedet fungerer bedre enn det gjør i dag. Det legges til rette for bedre konkurranse i byene, med mål om et bedre og billigere drosjetilbud for kundene, samtidig som man sikrer tilbudet i distriktene. Dette endres:

- Behovsprøvingen fjernes. Det skal ikke lenger være noe tak på hvor mange løyver som kan tildeles i ett fylke.
- Drosjene trenger ikke lenger å være tilknyttet en drosjesentral. Det åpner opp for at det utvikles nye måter å formidle drosjetjenester på.
- Det blir færre krav til løyvehaver, men flere krav til sjåføren.
- Fylkeskommunene kan tildele eneretter de stedene der markedet selv ikke gir et godt nok tilbud. Ved tildeling av enerett gir fylkeskommunen ett, eller flere, selskap mulighet til å kjøre drosje i en kommune.

(Utdrag: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/sporsmal-og-svar-om-nytt-drosjeregulering/id2641640/>)

5.2 Tydelige konsept(er) innen bestillingstransport

Utrekningen leder fram til et behov for å utvikle et eller flere tydelige konsepter innen bestillingstransport. Konkretisering av konsept(er) lå ikke innenfor prosjektgruppens mandat. Samtidig ønsket AKT å utnytte dagsfersk innsikt fra prosjektet ved å konkretisere konsepter, og understøtte implementering av strategien.

Det kan stilles flere krav til hva et konsept bør innfri. De følgende forhold er grunnleggende:

- *Tydelig og enkel fortelling til kundene.* Konseptet må kunne fortelles enkelt om, og ha en entydig og enkel beskrivelse eller definisjon som skiller seg fra resten av tilbudet, og som er lett for kundene å forstå.
- *Langsiktig robust* og ikke hemmende med hensyn til framtidig tilbudsutvikling. Se lengre fram enn første ruteendring.
- *Praktisk håndterbart i drift.* Det bør ikke legges unødige kostnader eller ulemper til driften. Kundefordelene bør klart mer enn oppveie slike eventuelle ulemper.
- *Grei iverksetting* uten at overgangen fra dagens situasjon fører til forvirring hos kundene eller andre ulemper (*Kilde: punktlisten er basert på Civitas AS for Ruter AS*)

Prosjektgruppen har samlet seg om to ikke-overlappende konsepter som neste generasjons bestillingstransport bør utvikles rundt:

Konsept	Kjennetegn
Svipp Fast	- Fastlagt trasé som kjøres på bestilling - Mater til regionlinjer og tog. - Erstatte avganger på dag, kveld og helg. - Tilbudet må framgå i reiseplanlegger (og skal kunne bestilles der) - Bestillingsfrist dagens før eller X timer før pga. forutsigbarhet kunde og at operatør skal slippe å kalle ut buss og fører. - Ikke begrenset til en gruppe reisende, men tilbudet være målgruppestyrt. - Egnet for kommunal medfinansiering, ref. målgruppe. - Kjøretøy profileres når de kjører for AKT.
Svipp Fleksibel	- Kjører mellom hentepunkt og knutepunkt/målpunkt på bestilling. - Korte bestillingsfrister viktig for å gi kundene fleksibilitet. - Flere passasjerer reiser sammen, dvs. at det ikke alltid kjører korteste rute. - Definert sone/område. Det krever et visst marked, i praksis retter dette tilbudet seg til de største byene. - Definerte tidspunkter, primært utformet slik at man ikke tar kapasitet i rushperiodene (eksempel Vågsbygd: kl 09-14 og 1530-, mellom skolekjøring). - Rettet mot utvalgt(e) målgruppe(r), de som ikke betjenes godt nok med det ordinære rutetilbudet. Aktuell for kommunal medfinansiering ifm. satsing mot utvalgte målgrupper. - Løsning for sanntidsinformasjon kreves også hos underleverandør (taxi), uten å måtte montere tungt utstyr i alle biler. - Kjøretøy profileres når de kjører for AKT (magnetskilt?) - Tilbudet må inn som i den generelle presentasjonen av rutetilbudet.

Overnevnte må konkretiseres ytterligere i de videre arbeider. Prosjektet har ei heller vurdert konseptnavn, men kun tatt utgangspunkt i at Svipp benyttes som kategorinavn.

Vedlegg

Her redegjøres kort for utvalgte konsepter og erfaringer fra andre fylker som er kartlagt som ledd i gjennomføringen av dette prosjektet:

Østfold har testet ut ulike konsepter: Fra 2018 ble Flex gjort gratis pga. lav bruk og at transaksjonskostnadene var høyere enn billettinntekten.

- *Flex By*: Servicelinje mellom møteplasser i sentrum. Brukerne bestiller plass på forhånd, og Flex stopper bare der noen har bestilt henting eller levering.
- *Flex Linje*: Sonetransporttilbud som kjører fast rute til fast tid, men som kun kjøres hvis noen bestiller tur. Alle som bor inntil 2 km fra en Flex-linje, kan bestille reise og blir hentet hjemme. Dette gjelder ikke i sentrum hvor det benyttes holdeplasser.
- *Åpen Flex* var et tidligere tilbud rettet mot alle reisende. Lagt ned, pga. hyppig avvisning av kunder i de største kommunene.
- Flex Natt avvirket pga. hyppig bruk av personer utenfor målgruppen (som var 16-24 år) og at det i tillegg ble kjørt svært lange avstander.

Rogaland praktiserer tre tilbud:

- Bestillingsbuss (servicelinje) er faste ruter med faste avganger, hvor passasjerene hentes på faste bussholdeplasser. Transporten går som regel på dagtid alle dager. Bestilling på nett eller telefon. Ordinær busspris.
- «Hent Meg» er tilgjengelig i utvalgte områder kl 9-14 og 16.30-20 på hverdager og 10-15 på lørdager. (Det kjøres stor buss i rushperiodene/ved skolestart). Ikke forhåndsdefinerte ruter. Kunden blir hentet i løpet av 15 minutter. Dynamisk ruteplanlegging. Bestilles på nett eller telefon. I to områder, er holdeplassene fastsatte for av- og påstigning. Ordinær busspris. Passasjertallet har ikke økt, men det kjøres færre turer og mindre tomkjøring. Teknologien bak er levert av Spare. (Tilsvarende løsninger er under uttesting bl.a. i Odda og Kongsberg)
- «Hjem for en 50-lapp» er et samarbeid med drosjetjenestene, som kjøres i helgene. Tilbringertransport mellom buss og bolig. Må bestille før 18:00 samme kveld, og det må være minst tre personer på samme reise.

Trøndelag deler bestillingstransport inn i:

- Tilbringertransport: Kundens adresse må være minimum 2 kilometer fra stoppested til eksisterende kollektivtilbud, og omvendt på returreiser. Skal i utgangspunktet hente den reisende der hvor tidligere stoppested for kollektivtransport har vært.
- Bestillingstransport (sonetransport og servicelinjer): henter på adresse og/eller plukker opp på stoppested. Tjenesten varierer noe fra kommune til kommune. Bestilling må gjøres fra en time før ruta går til dagen før. AtB har foretatt endringer i bestillingstransporttilbudet, slik at tilbudet blir jevnere fordelt i hele fylket.
- 67pluss er et pilotprosjekt som skal gå i en utvalgt sone i Trondheim fra juni 2020 og 2 år framover. Tilbudet er for de som har fylt 67 år, og som har behov for transport fra døren til et definert servicepunkt, for eksempel butikk, lege eller apotek. Det er også mulig å reise fra servicepunkt til hjemme eller mellom servicepunkter. Åpningstid er mellom 0930 og 1630, og må bestilles senest en time i forkant for å få garantert hentetidspunkt. Prisen er 40,- for voksen og 20,- for honnør.

Vestland fylkeskommune (Skyss/Kringom):

- Startet et pilotprosjekt «HentMeg» med bestillingstransport i Odda tidlig 2020, med vekt på å dokumentere resultater underveis. På deler av dagen går linjene 984/994 og 985/995 til faste tidspunkt, ellers bestiller man bussen når man vil reise. Åpningstidene er mandag til

lørdag på tidspunkt 9-12 og 16-20 på hverdager, og 8-15 på lørdager. Prisen er den samme som for vanlige bussreiser. Man kan kjøpe billett i app, med Skysskort eller kontant hos sjåfør. Skyss/Kringom.

Innlandstrafikk

- har siden mai 2019 arbeidet med et innovasjonsprosjekt, «STD – Smart Transport i Distrikt», i samarbeid med SINTEF, Sykehuset Innlandet/Pasientreiser, Entur og Folldal kommune. Prosjektet skal se nærmere på effektiv samkjøring av vare- og persontransport i sammenheng med transport i grisevendte strøk. I dag jobbes det med utvikling av tre prototyper; 1) Transporttjeneste for eldre innbyggere, 2) Bestillingsapp for vare- og persontransport, og 3) Løsning for kundesenter. Prosjektet avsluttes i første del av 2022.

Ruter (Oslo og tidligere Akershus)

- konseptet «Aldersvennlig transport», som ble startet i Nordre Aker i 2017, og ble senere utvidet til Vestre Aker (2018), Sagene (2019) og Ullern (2020). Aldersvennlig transport er en dør-til-dør-bestillingstjeneste for kunder fra 67 år og oppover med fleksibilitet rundt reisetidspunkt. Tilbudet gjelder mandag til lørdag kl. 10-1, og reisen må bestilles senest én time i forkant.

