

# Årsrapport 2017



vestfold  
kollektivtrafikk

# Sammendrag

Antall passasjerer på bussene i Vestfold økte med 0,7% i 2017 sammenlignet med resultatet i 2016. Det var over 10,1 millioner passasjerer på bussene i fylket. Larvik hadde den beste utviklingen med en vekst på 4,5%. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen med Vestfold fylkeskommune var en passasjervekst på 3% i 2017.

Kundetilfredsheten i Vestfold var på 71 poeng i 2017 på en skala fra 0 til 100 poeng. Resultatet var på nivå med undersøkelsen i 2016. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen med fylkeskommunen var på 72 poeng. Best resultat var det i Sandefjord og Tønsberg-regionen.

Årsregnskapet for 2017 viser et overskudd etter finans på ca.2 mill.kr. og pr.31.12.17 var selskapets egenkapital på 28,2 mill.kr.

Andelen bussavganger i rute (inntil 3 minutter etter planlagt avgang) var på 72% i 2017. Det var en forbedring på 2 prosentpoeng sammenlignet med resultatet i 2016. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen med Vestfold Fylkeskommune var på 71%.

VKT laget i 2017 en trafikkplan for Larvik i samarbeid med Larvik kommune, Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune og Strategisk Ruteplan. Trafikkplan Larvik anbefaler et rutetilbud som svarer på markedsbegrevene – på kort og lang sikt.

I 2017 ble over 74% av de årlige rute-kilometerne i anbudsområdet Tønsberg og omegn kjørt med biogass som drivstoff. Unibuss forpliktet seg i anbudet til å kjøre minimum 70% av sin produksjon på biogass, noe som ble innfridd med god margin. Bussene i Vestfold kjører på kortreist biogass fra Den Magiske Fabrikken (Greve biogass).

I 2017 var det 12 600 skyssberettigede elever i grunn- og videregående skole. Antall skyssberettigede inkluderer videregående skoleelever som selv betaler sin reise på grunn av

Vestfold fylkeskommunes dispensasjon fra regelen om fri skoleskyss i den videregående skolen. Veksten i digitale kanaler fortsatte i 2017. Over 2,4 millioner økter ble registrert på vkt.no. Om lag 75% av besøkene var fra mobiltelefon.

I 2017 deltok VKT i et OFU prosjekt som pilotkunde sammen med FARA. Vi testet ut en app som skulle gjøre det enklere for kundene å velge riktig produkt. Kundene måtte ikke planlegge eller velge produkt på forhånd for å oppnå best mulig pris. Erfaringene var svært positive og VKT fortsetter dette arbeidet i 2018.

## Innhold

Sammendrag.....	2
Regnskap og organisasjon.....	4
Stadig flere reiser kollektivt.....	6-7
Fornøyde bussbrukere.....	8
Trafikkplan Larvik.....	10
Flere busser i rute.....	12
Klimaregnskap.....	14
Gode resultater med biogass.....	15
Skoleskyss i Vestfold.....	16
Digitalisering av skoleskyss.....	17
Smarte reiseavtaler.....	18
Kundene velger digitalt.....	20
Resultatregnskap.....	23
Fakta om selskapet.....	24



# Økonomi og regnskap

Årsregnskapet for 2017 viser et overskudd etter finans på 1,98 millioner kroner og pr. 31.12.2017 var selskapets egenkapital på 28,2 millioner kroner, inklusive 0,1 millioner kroner i aksjekapital.

Selskapets totale driftsinntekter var i 2017 på 481 millioner kroner. Av dette utgjorde vederlag fra Vestfold fylkeskommune 298 millioner kroner, omsetning av billettprodukter til ordinære reisende og kommunene for skoleskysst med buss 144 millioner kroner og omsetning av tilrettelagt skoleskysst til kommunene 25 millioner kroner.

Selskapets totale transportkostnader var i 2017 449 millioner kroner, hvorav 372 millioner var kjøp fra busselskaper og 66 millioner kroner var kjøp fra minibuss- og drosjeselskaper.

Transportkostnadene utgjorde 93,5% av selskapets totale driftskostnader.

# Organisasjon

VKTs organisasjon bestod i 2017 av 23 medarbeidere, hvorav 12 kvinner og 11 menn.

Markedsavdelingen består av 8 medarbeidere som arbeider med salg, markedsføring og kundeoppfølging. Seks av disse er ansatt på kundesenteret i Tønsberg. I tillegg har det vært 5 deltidsansatte ekstrahjelpere ved kundesenteret.

Driftsavdelingen med 6 medarbeidere følger opp ruteplanlegging, transportører, skoleskysst og generelle driftsoppgaver.

IKT har 4 medarbeidere som blant annet ivaretar systemer knyttet til sanntidsinformasjon, billettering og ruteinformasjon.

Økonomi, regnskap, innkjøp og øvrige stabsrelaterte funksjoner og oppgaver ivaretas av 3 medarbeidere i økonomiavdelingen, en stabsmedarbeider samt administrerende direktør.

VKT har et trivelig og inkluderende arbeidsmiljø. Sykefraværet var i 2017 på 4%.

## Styret i VKT har i 2017 bestått av:

Per-Eivind Johansen (leder)  
Anne Rygh Pedersen  
Svein Kristian Waale  
Torunn Karlsvik Glenna  
Inger Dalen (ansattes representant)  
Erik H. Gundersen er administrerende direktør i VKT



# Stadig flere reiser kollektivt

Antall kollektivreiser i Vestfold økte også i 2017. Det ble registrert over 75.000 flere reiser i 2017 sammenlignet med året før, en vekst på 0,7%. Totalt sett ble det registrert 10.201.603 reiser på bussene i Vestfold i 2017. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen med Vestfold Fylkeskommune for 2017 var på 3% og det ble dessverre ikke innfridd.

## Størst vekst i sydfylket

Larvik kommune hadde den største passasjerveksten i fylket med en økning på over 50.000 reiser, en vekst på 4,5% sammenlignet med fjoråret. I Sandefjord økte antall reiser med over 30.000 i 2017. Det var en vekst på 1,7% sammenlignet med året før. Totalt sett økte antall passasjerer i Vestfold syd med over 80.000 i 2017, en vekst på 2,8% sammenlignet med resultatet i 2016.

Resultatet for kommunene i indre Vestfold var også bedre enn resultatet for fylket i 2017. Samlet sett hadde kommunene i indre Vestfold en vekst på 1,9% i 2017. Det var en økning med om lag 7.500 reiser. Lardal hadde den beste utviklingen med en vekst på 6,3%. I Re kommune økte antall reiser med 1,4%, mens utviklingen i Hof kommune var 0,6% bedre enn i 2016.

## Svakere utvikling i Tønsberg

Kommunene i Tønsberg-regionen har hatt den beste utviklingen de siste årene. I 2017 registrerte vi en svakere utvikling enn tidligere. Antall reiser i Tønsberg kommune økte med 0,3% i 2017 sammenlignet med året før. Det var spesielt siste kvartal som dro resultatet ned. Den negative tendensen i Tønsberg kan ha en sammenheng med veksten i biltrafikken etter at bomringen ble tatt ned i 2016.

Resultatet for Nøtterøy kommune var positivt i 2017. En økning i antall reiser på over 28.000 bidro til en vekst på 3,4% for øykommunen.

På Tjøme var resultatet noe svakere enn i 2016 med en reduksjon i antall passasjerer på 0,6%.

## Tilbakegang i nord

I nordre Vestfold var det samlet sett en tilbakegang på 2,2% i 2017. Det ble registrert over 50.000 færre reiser enn i 2016. Horten kommune hadde den største tilbakegangen med over 38.000 færre reiser. En årsakene til nedgangen var at det frem til juni 2017 ble kjørt midlertidig skoleskys for elever ved Granly skole på grunn av rehabilitering av skolen. Dette utgjorde om lag 7.000 reiser pr måned i perioden.

I Holmestrand var det en reduksjon i antall reiser på 4,1% sammenlignet med året før. Dette henger nok sammen med suksessen med heisen mellom Rove og jernbanestasjonen. I følge Holmestrand kommune er det mellom 1.200 og 1.500 personer daglig som benytter seg av dette tilbudet. Dersom man ser på antall kollektivreiser og brukere av heisen samlet tror vi det er en positiv utvikling i ikke bilbaserte reiser i kommunen.

Om lag 8,3 millioner reiser ble registrert på ordinære linjer i 2017, en vekst på 1,3% sammenlignet med fjoråret. På skolerutene ble det registrert om lag 1,8 millioner reiser, en tilbakegang på 1,4% sammenlignet med 2016.

# Passasjerer ordinære ruter

Linje	Destinasjon	2017	2016	Endring	Endring %
1	Horten - Åsgårdstrand - Tønsberg - Sandefjord - Larvik	1 244 078	1 217 435	26 643	2,2 %
2	Holmestrand - Horten - Tønsberg - Borgheim - Tjøme	1 537 683	1 543 293	-5 610	-0,4 %
3	Framnes - Sandefjord - Larvik - Veldre	431 807	425 702	6 105	1,4 %
11	Larvik - Tønsberg ekspress	59 409	56 249	3 160	5,6 %
21	Holmestrand - Tønsberg	11 321	11 378	-57	-0,5 %
22	Verdens Ende - Sundene	39 118	42 951	-3 833	-8,9 %
23	Horten - Tønsberg	29 835	27 285	2 550	9,3 %
42	Holmestrand - Gullhaug - Hof	74 328	84 270	-9 942	-11,8 %
43	Hof - Eidsfoss	26 624	26 041	583	2,2 %
44	Hof - Mossåsen	18 823	19 515	-692	-3,5 %
45	Holmestrand - Kleiverud - Gullhaug	80 194	88 290	-8 096	-9,2 %
47	Holmestrand - Våle	8 252	7 215	1 037	14,4 %
70	Horten - Skoppum	98 419	102 772	-4 353	-4,2 %
71	Holtandalen - Horten	91 836	90 004	1 832	2,0 %
72	Steinsnes - Horten	1 891	2 163	-272	-12,6 %
73	Åsen - Horten	2 375	5 479	-3 104	-56,7 %
74	Horten - Våle	12 167	10 952	1 215	11,1 %
75	Campus - Skoppum	11 466	4 500	6 966	154,8 %
91	Drammen - Svelvik - Berger	391 678	390 265	1 413	0,4 %
92	Svelvik - Mariås	50 992	49 367	1 625	3,3 %
93	Sande - Skafjell	24 972	22 506	2 466	11,0 %
94	Sande - Holmestrand	8 133	8 152	-19	-0,2 %
96	Drammen - Skoger - Sande	211 799	213 914	-2 115	-1,0 %
97	Skoger - Sjøshagen - Sande	15 909	15 769	140	0,9 %
100	Vestfjordveien - Teie Torv	33 101	31 419	1 682	5,4 %
108	Borgheim - Bergan	1 022	362	660	182,3 %
109	Foymland - Husøy	100 892	94 770	6 122	6,5 %
110	Solvang	28 344	31 687	-3 343	-10,6 %
111	Husvik - Tønsberg	163 505	151 065	12 440	8,2 %
113	Eik - Tønsberg - Torød	943 746	933 998	9 748	1,0 %
114	Træleborg - Tønsberg	2 840	3 402	-562	-16,5 %
115	Husvik - Vallø - Tønsberg	72 113	83 427	-11 314	-13,6 %
116	Skallevold - Tønsberg - Kaldnes - Borgheim	861 853	862 937	-1 084	-0,1 %
117	Barkåker - Tønsberg	20 301	18 534	1 767	9,5 %
118	Sandeåsen - Presterødåsen	23 769	23 320	449	1,9 %
120	Tønsberg - Revetal - Hof	128 388	146 690	-18 302	-12,5 %
121	Tønsberg - Ramnes - Revetal - Hof	54 129	26 612	27 517	103,4 %
124	Tønsberg - Andebu	88 602	96 444	-7 842	-8,1 %
126	Tønsberg - Kirkevoll	6 324	6 591	-267	-4,1 %
129	Vestre Skjee - Tønsberg	14 914	16 429	-1 515	-9,2 %
130	Stokke - Tønsberg	359 488	380 714	-21 226	-5,6 %
134	Furustad - Himberg	7 377	7 096	281	4,0 %
135	Bugården eldresenter	15 078	8 674	6 404	73,8 %
138	Unneberg/Helgerød - Stokke	12 450	11 805	645	5,5 %
139	Dølabakken - Ringveien - Hasle	5 037	4 483	554	12,4 %
150	Sandefjord - Kodal - Andebu	48 115	44 197	3 918	8,9 %
161	Lasken - Sandefjord - Gjekstad	123 317	125 433	-2 116	-1,7 %
163	Helgerød - Solløkkå	15 292	16 626	-1 334	-8,0 %
168	Vøra - Tveitan	11 987	10 842	1 145	10,6 %
172	Ringkollen - Sandefjord - Mosserød - bol	174 750	169 438	5 312	3,1 %
173	Virik - Sjøstrand	15 074	9 443	5 631	59,6 %
175	Råstad stasjon - Sandefjord Lufthavn Torp	168 806	120 752	48 054	39,8 %
206	Helgeroa - Larvik	21 540	20 074	1 466	7,3 %
207	Larvik - Kjøse	16 426	14 928	1 498	10,0 %
208	Hagalia - Larvik - Nevlunghavn	125 808	113 704	12 104	10,6 %
210	Rekkevik - Larvik - Nordbyen	153 978	149 521	4 457	3,0 %
214	Larvik - Kvelde - Svarstad	41 939	41 605	334	0,8 %
215	Larvik - Hvarnes - Svarstad	29 874	24 742	5 132	20,7 %
	<b>Totalt</b>	<b>8 373 288</b>	<b>8 267 231</b>	<b>106 057</b>	<b>1,3 %</b>

# Fornøyde bussbrukere

Siden 1999 har VKTs viktigste redskap for å måle kundetilfredshet vært en årlig undersøkelse gjennomført av Norfakta. I fjor ga kundene VKT en total score på 71 poeng, som var på samme nivå som året før, og som gir en stabil tilfredshet over 70 poeng siste fem år.

For VKT har det vært viktig å måle kundenes tilfredshet over tid, og ikke minst å holde den stabil over 70 poeng. Kundeundersøkelsen kartlegger publikums kjennskap til VKT, tilfredshet med selskapet totalt sett og på 17 ulike enkeltområder. Den gjennomføres av markedsanalysebyrået Norfakta, og er basert på telefonintervjuer av et tilfeldig trukket utvalg av befolkningen over 16 år. Utvalget består av 900 personer og datainnsamlingen gjennomføres i uke 42 og 43 hvert år.

## Samme resultatet som i 2015/2016

VKT oppnår en total tilfredshet på totalt 71 av 100 mulige poeng. Dette er samme resultat som i målingene i 2015/2016. Totalt sett plasserer dette resultatet VKT litt over gjennomsnittet av tilsvarende målinger Norfakta har gjennomført i løpet av det siste halve året.

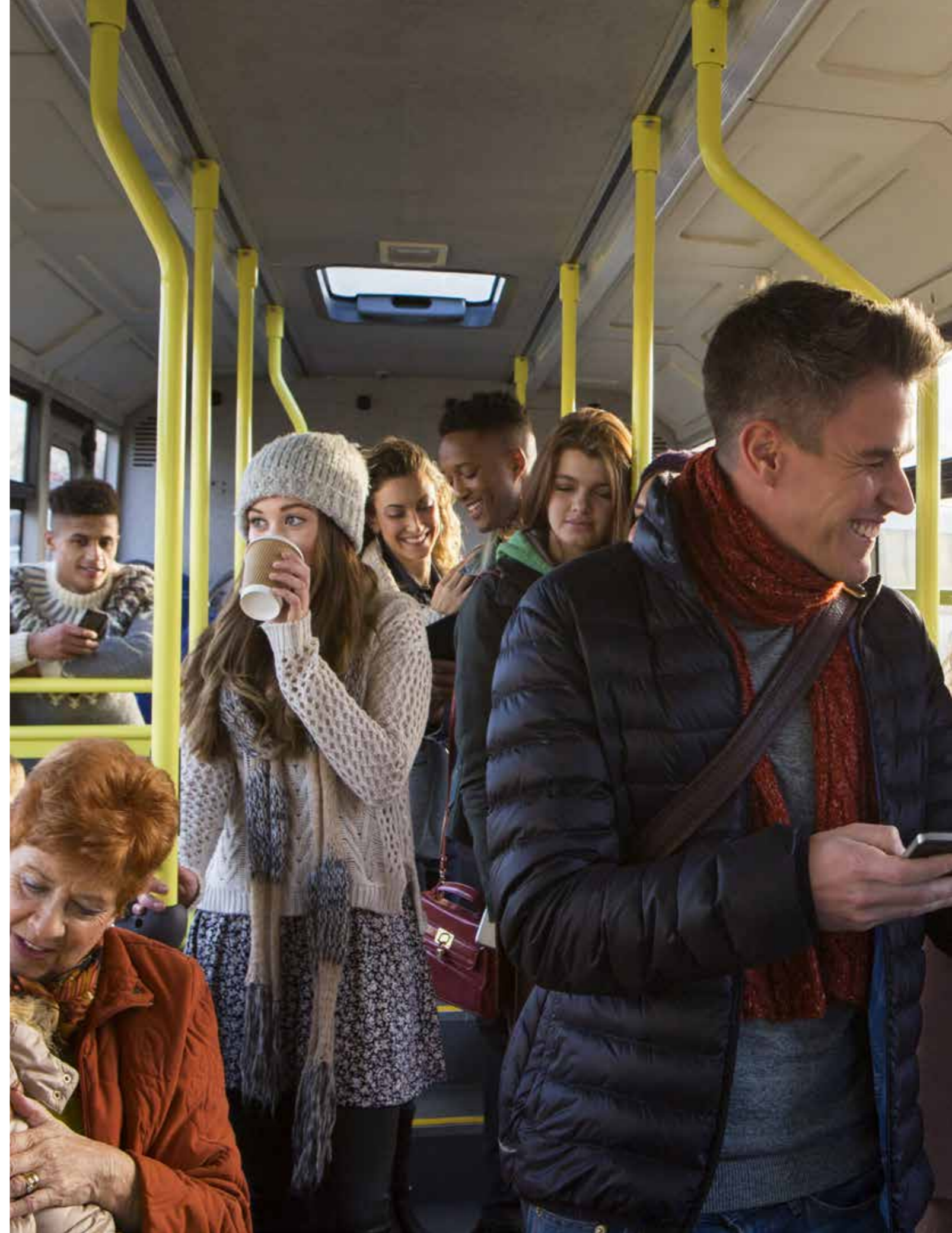
Når det gjelder enkeltfaktorer, viser resultatene en forbedring på 6 områder sammenliknet med forrige undersøkelse i 2016. Områdene som kan vise til størst forbedring er sjåførenes kjørestil, sjåførenes serviceinnstilling samt presisjon – avgangstidspunkt (alle +7 poeng).

Årets undersøkelse avdekker at det i hovedsak er 6 områder som fremstår som spesielt viktige for kundene, nemlig; antall avganger på dagtid, sjåførenes kjørestil, vedlikehold av bussene, ruteinformasjonen på holdeplassene, avstand til holdeplass samt informasjonen fra VKT.

## Mest fornøyde kunder i Tønsberg og Sandefjord

De mest fornøyde kundene finner vi i Tønsberg og Sandefjord som begge hadde en tilfredshet på 74 av 100 mulige poeng. For Tønsberg var dette samme resultat som i fjor, mens det i Sandefjord var en tilbakegang på 3 poeng fra undersøkelsen i 2016. I indre Vestfold var tilfredsheten på 72 av 100 mulige poeng i 2017. Det var en forbedring på hele 5 poeng sammenliknet med undersøkelsen i 2016.

Tilfredsheten blant kundene i Larvik var på 68 av 100 mulige poeng i 2017. Det var en økning på 1 poeng fra året før. Holmestrand hadde en tilfredshet på 65 poeng, mens tilfredsheten blant bussbrukerne i Horten var på 64 av 100 mulige poeng i 2017. For begge disse var det en tilbakegang på 6 poeng sammenliknet med undersøkelsen i 2016.



# Trafikkplan Larvik

VKT utarbeidet i 2017 en Trafikkplan for Larvik i samarbeid med Strategisk Ruteplan A/S. Trafikkplanen har en horisont mot 2023. Målet med planen er å etablere et beslutningsgrunnlag for utvikling av rutetilbudet i Larvik.

Ved å bygge på etablert metodikk, markedsanalyser og prinsipper for tilbudsutforming, utgjør planen et grunnlag for langsiktig prioritering av ressursene. Rapporten er samtidig et innspill til arbeidet med en samordnet og helhetlig transportløsning i Larvik.

En ekstern referansegruppe ble opprettet med representanter fra Larvik kommune, Statens Vegvesen og Vestfold fylkeskommune. Trafikkplanen inneholder et forslag til styrket busstilbud i kommunen i perioden 2017 – 2023. Arbeidet med trafikkplanen er gjennomført i perioden mars – juni 2017.

## Skal svare ut markedsbehovene

Etter er en lang periode med nedgang i passasjertallene har de siste to årene vist en vekst i antall busspassasjerer. Trafikkplan Larvik anbefaler et rutetilbud som svarer på markedsbehovene – på kort og lang sikt. Planen peker også på infrastrukturtiltak som er en forutsetning for – eller styrker effekten av – de foreslåtte tilbudsforbedringer.

## Prioritere tiltak der potensialet er størst

Markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken henger tett sammen med befolkningstetthet og arbeidsplasskonsentrasjoner, og markedsanalysen tar utgangspunkt i dette. Markedsrettet tilbudsutvikling prioriterer tiltak der potensialet er størst. Planen peker også på infrastrukturtiltak som er en forutsetning for de foreslåtte tilbudsforbedringer.

Konsekvensen av infrastrukturtiltak som ligger lenger fram enn 2023, eller som foreløpig ikke er ferdig utredet, er ikke drøftet inngående i trafikkplanen. Eksempler på slike tiltak er stasjonsplassering, ny bru over Lågen, ny veitunnel og oppstart boligutbygging på Martineåsen.

Ønsker du å lese mer?

Last ned rapportene på [vkt.no/rapporter](http://vkt.no/rapporter)



# Flere busser i rute

VKT har siden 2014 målt punktligheten på alle ordinære ruter i fylket. Bussenes passeringstider blir registrert på 31 sentrale stoppesteder i fylket og dette gir grunnlaget for å beregne hvor stor andel av avgangene som er i rute. Punktlighet er et av resultatmålene som er innarbeidet i den årlige leveranseavtalen mellom Vestfold Fylkeskommune og VKT.

Andelen avganger i rute defineres som avganger på rutetid og inntill 3 minutter etter planlagt tid. Øvrige avganger defineres som forsinket. Punktligheten måles kun på ordinære ruter.

## Bedre punktlighet i 2017

I 2017 var 72% av bussavgangene i rute. Det var en forbedring på 2 prosentpoeng sammenlignet med resultatet i 2016. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen med Vestfold Fylkeskommune var på 71%.

Det var forholdsvis store geografiske forskjeller på punktligheten i Vestfold. I Vestfold syd (Sandefjord og Larvik) var andelen bussavganger i rute på 76% i 2017. Det var opp fra 73% i 2016. I Nordre Vestfold var også andelen avganger i rute på 76%, samme nivå som året før. I indre Vestfold var punktligheten på 71% i 2017. Det var en tilbakegang på 3 prosentpoeng fra året før.

I Tønsberg-regionen var andelen avganger i rute på 70% i 2017. Det var en forbedring med 5 prosentpoeng sammenlignet med resultatet i 2016.

Det har vært gjennomført flere tiltak for å bedre punktligheten i Tønsberg-regionen som har gitt gode resultater. Lysprioritering i kryssene Halvdan Wilhelmsens alle, Stoltenbergsgaten og Teiehøyden, kollektivgate i Jernbanegaten og kollektivfelt i Halvdan Wilhelmsensalle fra veidele og ned til jernbanebommene er noen eksempler.

De største utfordringene i Tønsberg-regionen var knyttet til køproblematikk i rushtrafikken på strekningene mellom Tønsberg sentrum og Kilen, Kjelle, Kanalbrua og Stenmalen. En vekst i biltrafikken etter at bomringen i Tønsberg ble tatt ned kan ha forsterket disse utfordringene ytterligere.



# Klimaregnskap

Ruteproduksjonen i Vestfold i 2017 var 10,5 mill rutekm. Drivstofforbruket er i gjennomsnitt ca 0,39 liter pr km for produksjonen i Vestfold basert på tradisjonell dieseldrift. Uten bruk av biogass ville hele produksjonen i Vestfold hatt et forbruk på 4,095 mill diesel. Transportøkonomisk institutt (TØI) legger til grunn at 1 liter dieselolje gir 2,69 kg CO<sub>2</sub>.

For ruteproduksjonen i Vestfold ville dette gitt et utslipp på 11,0 tusen tonn CO<sub>2</sub>. Ut i fra dette gir 1 rutekm et utslipp på 1,05 kg CO<sub>2</sub>.

I «Tønsberganbudet», som er på 4,65 mill rutekm, er det 74% andel av biogass. Det er således 3,4 mill rutkm i Tønsberganbudet som bruker biogass som drivstoff.

Ved å bruke livsløpsfaktorer som et mål på klimapåvirkningen, fra energikilde til og med utslipp av CO<sub>2</sub>, regner TØI biogass som 90% klimanøytralt. Innsparing av CO<sub>2</sub> basert på dette gir 3,1 tusen tonn CO<sub>2</sub> (28 %) innspart i Vestfold i 2017.

Tønsberganbudet ble satt i drift 1.7.2016 og bruk av biogass fikk halvårseffekt. Innspart i 2016 var således ca 1,6 tusen tonn CO<sub>2</sub> (14%).

I tillegg til rutedriften, bruker selskapene drivstoff for å kjøre posisjons- og reguleringskjøring.

Omfanget av denne produksjonen er usikker, men det er rimelig å anslå denne til 10-20% av total ruteproduksjon. Dette betyr at totalt utslipp, og innspart CO<sub>2</sub>, er tilsvarende høyere når det regnes med total produksjon av vognkilometer i Vestfold.

Busser med Euro VI-motorer løser de fleste problemer med lokalt helseskadelige avgassutslipp fra busstrafikk. Busser med Euro VI-motorer har rensesystemer (SCR med AdBlue) som på en effektiv måte renser avgassene fra NOx. Euro VI-motorer gir også svært lave utslipp av partikler (PM).

Utslipp av NOx og PM reduseres betydelig når det settes inn nye busser. I Vestfoldtrafikken er det ca 82% Euro-VI busser, 13% Euro V-, 5% Euro IV- og under 1% Euro III-busser. I Vestfold er det derfor lavt utslippsnivå av NOx og PM fordi det er høy andel av nye busser i rutedriften.

# Gode resultater med biogass

I 2017 ble over 74% av de årlige rutekilometerne i anbudsområdet Tønsberg og omegn kjørt med biogass som drivstoff. Unibuss forpliktet seg i anbudet til å kjøre minimum 70% av sin produksjon på biogass, noe som ble innfridd med god margin.

Bussene i Vestfold kjører på biogass fra Den Magiske Fabrikken (Greve biogass), som er laget av kildesortert matavfall og husdyrgjødsel fra landbruket i Vestfold og tilfører dermed ikke ny CO<sub>2</sub>. Biogass er så godt som 100 % fornybart og er det mest miljøvennlige man kan fylle på tanken av drivstofftypene som foreløpig er kommersielt tilgjengelige.

Biogass gir store reduksjoner i utslipp. Sammenliknet med ordinær diesel gir biogass 40 prosent lavere utslipp av NOx, 80 prosent lavere utslipp av partikler, og 90 prosent lavere utslipp av klimapåvirkende CO<sub>2</sub>.

## Gode erfaringer

Erfaringene med bruk av biogass på bussene er positive. Bussene er både driftsstabile og pålitelige og bidrar i tillegg til en betydelig reduksjon i utslipp av skadelige avgasser, færre sotpartikler og nitrogenforbindelser enn ved bruk av vanlige dieselbusser.

Biogassbussene har et lavere støynivå enn ordinære dieselbusser. Eneste synlige forskjell fra de tradisjonelle bussene er et litt forhøyet tak, hvor det ligger seks gassflasker med til sammen 1920 liter komprimert biogass. Kjøre lengden med «full tank» er 500 kilometer.

## Politisk vedtak i 2014

Fylkestinget vedtok i 2014 at 70% av kjørte kilometer med rutebuss i Vestfold i framtida skal baseres på biogass som drivstoff.

Bussparken i Vestfold bestod i 2017 av 222 busser. Av disse kjørte 55 på biogass, 156 på diesel (128 Euro VI) og 11 var hybridbusser.

Foto: Tom Lund





# Skoleskyss i Vestfold

VKT er satt til saksbehandling, planlegging og utførelse av lovpålagt skoleskyss for Vestfold fylkeskommune. Søknadsbehandling og planlegging av skoleskyss er områder som VKT håndterer i egen organisasjon, mens til selve transportutførelsen benytter VKT kontraktører. Dette er hovedsakelig transportselskaper som gjennom anbudskonkurranser har vunnet transportkontrakter som skoleskyss. I 2017 har det vært 20 transportselskaper tilknyttet utøvelse av skoleskyss i Vestfold.

Retten til fri skoleskyss utløses i de tilfeller avstand mellom hjem og skole overstiger avstandsgrenser som er gitt i Opplæringsloven, medisinske årsaker hos eleven eller kommunale vedtak. I tillegg utføres skoleskyss av ca. 5.000 elever som ikke har rett til fri skyss, men som benytter det sterkt rabatterte produktet Vestfoldkort Barn/Ungdom.

For både ordinær og tilrettelagt skoleskyss må det påregnes endringer i elevantallet fra år til år. I 2017 var det ingen skoler som ble ombygd og som da ikke hadde behov for ekstra skoleskyss.

Innføringen av nytt web-basert skoleskyssprogram fra høsten 2016 som er basert på mer korrekt måleverktøy for avstandsangivelse enn tidligere, resulterte i en reduksjon i antall skyssberettigede grunnskoleelever enn tidligere år.

Pr 31.12.2017 var det totalt 12 600 skyssberettigede elever i grunn- og videregående skole. Antall skyssberettigede inkluderer videregående skoleelever som selv betaler for sin reise på grunn av Vestfold fylkeskommunes dispensasjon fra regelen om fri skoleskyss i den videregående skolen.

For den ordinære skoleskyssen med buss har det vært en minimal endring i antall elever sammenlignet med 2016, 5 900 grunnskole elever og 5 600 videregående elever.

For den tilrettelagte skoleskyssen med minibuss og drosje har det vært en økning av antall elever både for grunnskole og videregående skole. Sammenlignet med 2016 har antall grunnskoleelever med tilrettelagt skoleskyss økt med 30 opp til 900 elever, mens antall videregående elever har økt med 50 opp til 300 elever.

En betydelig andel av den tilrettelagte skoleskyssen på grunnskolene er kommunens ansvar, og organiseres og utføres av VKT etter bestilling.

## Tilrettelagt skoleskyss:

Tilrettelagt skoleskyss er et skyssstilbud til skoleelever med krav på skoleskyss, som på grunn av manglende busstilbud eller medisinske årsaker, utføres med minibuss eller drosje.

# Digitalisering av skoleskyss

I 2016 innførte VKT det digitalt søknads- og saksbehandlingsprogram Skyssweb. Målet var å fjerne papirbaserte løsninger og digitalisere saksbehandlingen for å gi brukerne en enklere løsning. Skyssweb er et web-basert system som håndterer alle søknader om skoleskyss i Vestfold, både ordinær- og tilrettelagt skyss på grunnskolene, samt tilrettelagt skyss i videregående skoler.

Skyssansvarlige i kommunene registrerer detaljene på elevene i skyssweb, som en søknad eller bestilling om skoleskyss mens VKT på den andre siden behandler søknader og bestillinger, før skyssen blir planlagt og iverksatt etter dette.

Dette medfører at bl.a alle videregående skoleelever selv søker om busskort i MINSKYSS og da får de umiddelbart tilbakemelding om de har rett til fri skyss eller om de bor i område hvor Vestfold fylkeskommune har dispensasjon fra regelen om fri skyss. De får også umiddelbart svar om de har under 6 km til skolen. Dette blir gitt som en digital tilbakemelding til elevens brukerprofil.

Ellers er det skolene i grunnskolen som søker om buss og tilrettelagt skyss, mens de ansatte ved videregående skoler søker om tilrettelagt skyss for elevene.

VKT gjennomfører kurs og veiledning for skolene for Skyssweb, der det er behov for dette. Med dette programmet er det også mulig å veilede skolene via telefon, ettersom skolen og VKT kan sitte på plattformen å gjennomføre dette sammen.

Skyssweb har vist seg lett å implementere for både VKT og våre samarbeidspartnere. Dette kan i stor grad tilskrives et godt gjennomført opplæringsprogram, rask support, og sist men helt avgjørende – at kursdeltagerne fra kommunene og vg.skoler har sett positivt på systemomlegging og lært bruken av systemet kjapt.

VKT har lagt betydelige ressurser ned i arbeidet med å tilpasse og optimalisere Skyssweb og man ser konkret verdien av dette mht. bruken og opplevelsen både internt og eksternt. Det vil også fremover jobbes kontinuerlig med opplæring, oppfølging og optimalisering for å sikre en god og effektiv bruk av Skyssweb.

# Smarte reiseavtaler

I 2017 deltok VKT i et OFU prosjekt der vår leverandør FARA, som blant annet leverer våre billetteringsløsninger, var leverandør og VKT var pilotkunde. For å kunne motta OFU-støtte fra Innovasjon Norge må prosjektets mål være å utvikle et nytt produkt eller en ny tjeneste som ikke allerede er tilgjengelig på markedet. VKT ønsket å være med å utvikle en løsning innenfor billettering som vil gi kunden en enklere busshverdag hvor de kan stole på at de får beste pris til enhver tid.

Etter interne testrunder og videre utvikling av beta appen ønsket vi å teste den ute blant våre kunder for å få tilbakemeldinger. Vi hentet inn piloter blant våre kunder i Tønsberg området. Testrunden startet opp med rekruttering via sosiale medier og dette var en stor suksess. Dessverre kunne vi ikke få plass til alle i denne testrunden.

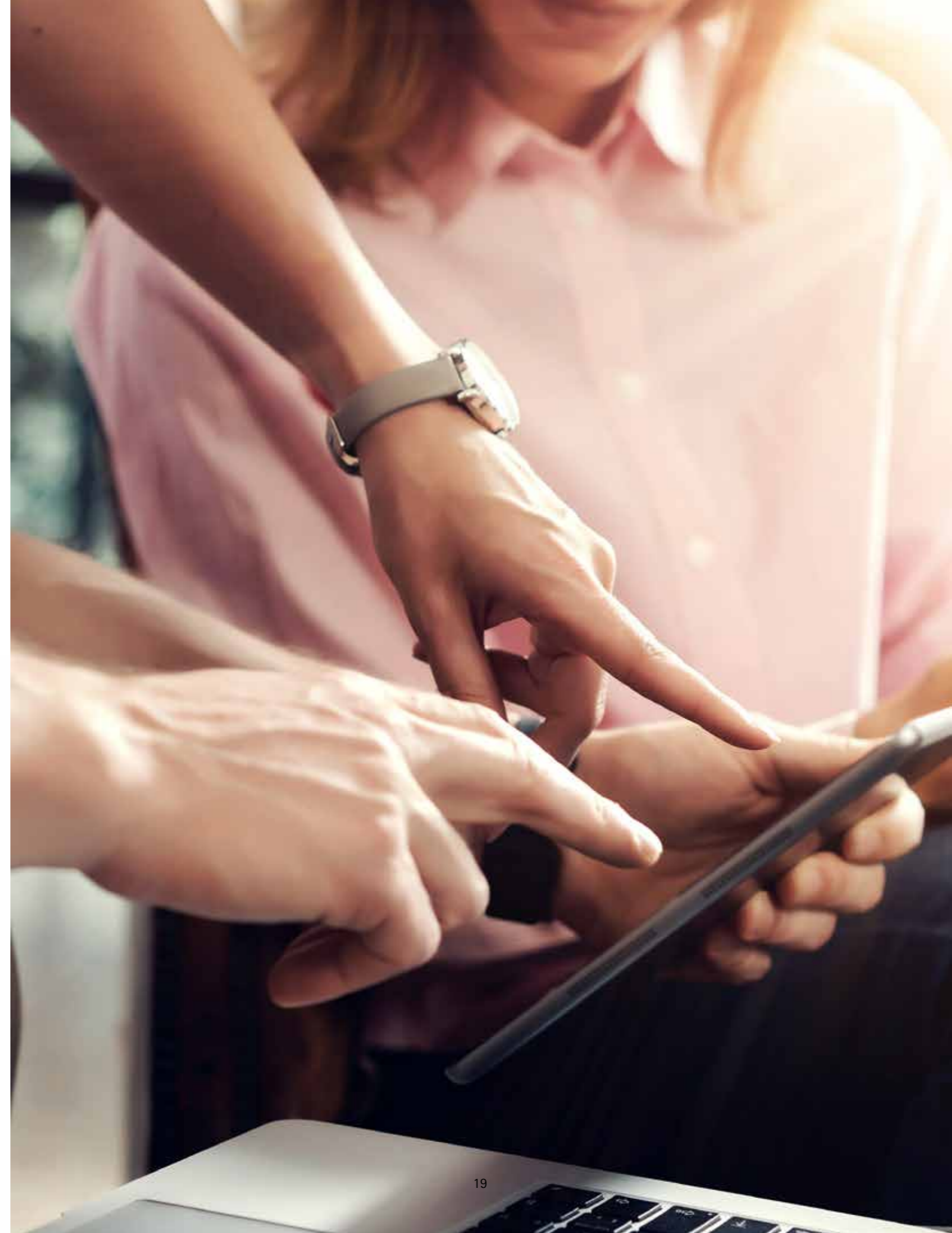
Etter at pilotene var valgt ut gjennomførte vi oppstartsintervjuer, kjørte gjennom en testperiode på 16 dager og avsluttet med avslutningsintervjuer. Piloten ble begrenset til å gjelde i sone Tønsberg og for kategorien Voksen.

## Tilbakemeldinger

Alle pilotene hadde positive tilbakemeldinger. Flere fortalte at de hadde latt bilen stå i flere tilfeller fordi de hadde billetter som fremdeles var gyldig og valgte derfor å reise kollektivt. Det var også flere som ønsket å benytte en app som dette i stedet for eksisterende løsninger. Alle deltagerne stolte på at appen ga dem riktig pris og riktig gyldighet på billettene.

## Resultat

Resultatet fra første etappe i dette prosjektet er en app som gir kunden riktig pris i forhold til antall reiser som utføres. Appen holder oversikt og sjekker tidligere kjøpte billetter og gir kunden rett pris basert på dette. Dette gjør at kunden ikke trenger å måtte planlegge for å oppnå best mulig pris. I dag må kundene selv undersøke hvilke produkter som lønner seg å kjøpe i forhold til hvor mye de planlegger å reise. I neste fase ønsker vi å utvide løsningen til å gjelde alle soner, kategorier, produkter i Vestfold samt andre ønskede funksjoner.



# Kundene velger digitale kanaler

Veksten i digitale kanaler fortsatte også i 2017. Mobiltelefonen var den klart største kanalen for informasjon og reiseplanlegging og tar samtidig en stadig større andel av billettsalget sammen med nettbutikken på vkt.no.

Nettsiden vkt.no øker stadig og i 2017 ble det registrert over 2,4 millioner økter på siden. Det var en vekst på over 13% sammenlignet med året før. Hver bruker besøkte vkt.no 4,6 ganger i gjennomsnitt. Nærmere 75% av besøkene på vkt.no var fra mobil. Det var en økning på 27% fra året før.

Antall besøk fra PC utgjorde om lag 20%, mens nettbrett stod for 5% av øktene. Reiseplanleggeren og sidene med rute- og produktinformasjon var det mest besøkte sidene i 2017.

## Mange laster ned appene

Appen VKT Reise har blitt lastet ned 75.000 ganger siden lanseringen. Appen gir kundene ruteinformasjon i sanntid der kundene er. Også VKT Mobilbillett hadde en positiv utvikling i 2017. Andelen mobilbilletter utgjorde i 2017 om lag 7%. Det er forventet at denne andelen øker betydelig i 2018 når periodekort blir tilgjengelig i appen.

Salg av billetter i nettbutikken er sammen med VKT mobilbillett viktige kanaler for å øke selvbetjeningsgraden slik at en større del av billettsalget er forhåndskjøpte billetter. Det bidrar til raskere påstigning og bedre punktlighet på rutene.

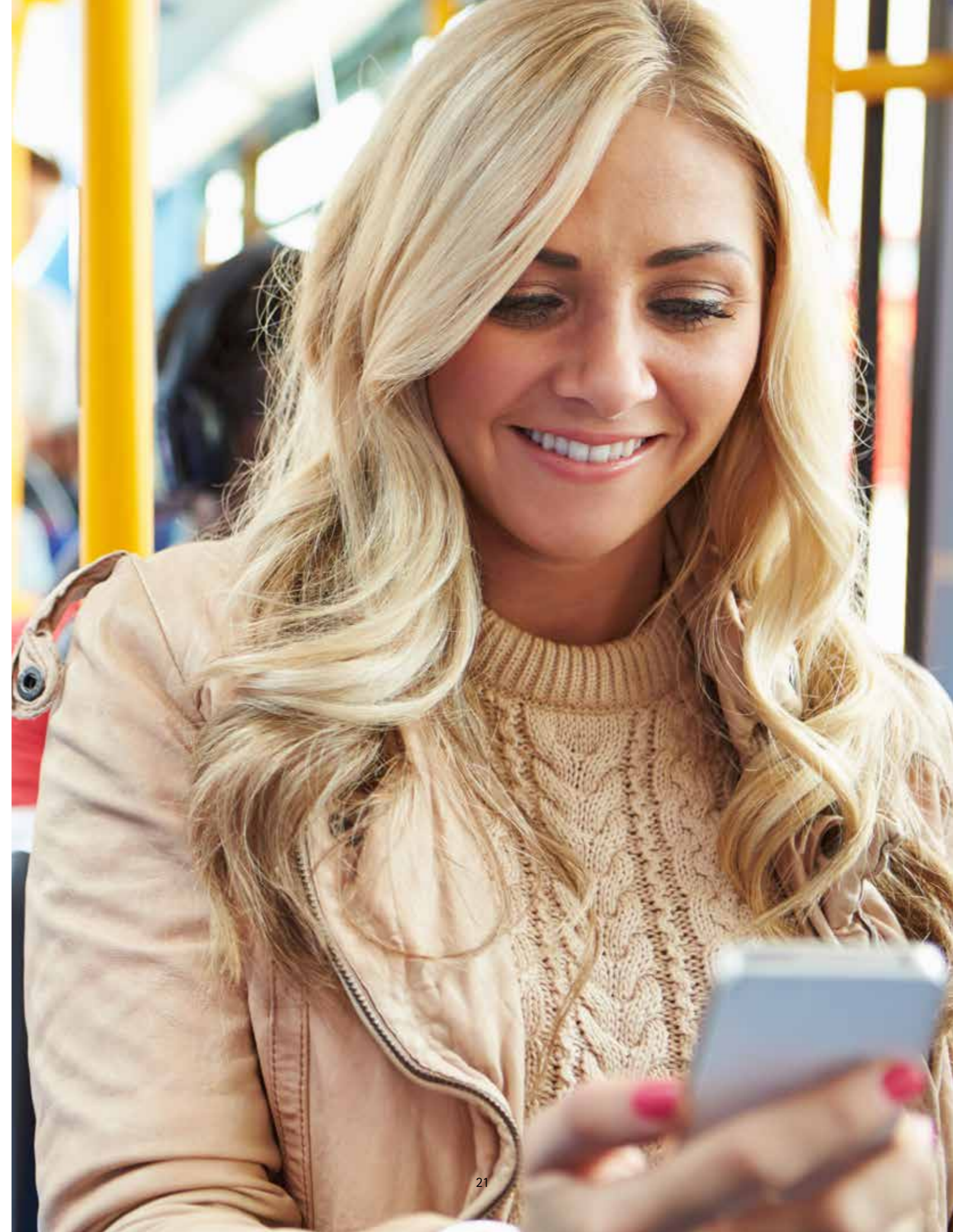
Antall kundeforhåndsninger i sosiale medier økte også i 2017. Dette har blitt en viktig kanal for kundedialog, avviksinformasjon og trafikkinformasjon.

## Stabilt på kundesenter og tlf. 177

Det var fortsatt mange kunder som valgte å besøke vårt kundesenter eller ringe oss på ruteopplysningstelefonen 177. Om lag 75.000 kunder besøkte vårt kundesenter i Tønsberg, mens nærmere 60.000 valgte å benytte telefon. Dette var om lag på samme nivå som i 2016.

## 150 digitale skjermer på holdeplasser

Sanntidsskjermer på holdeplassene har blitt svært godt mottatt av kundene. Skjermene viser antall minutter til neste avgang og kan i tillegg benyttes til informasjon om ruteendringer og avviksinformasjon. Så langt er det plassert ut 150 skjermer på de største holdeplassene i Vestfold.



# Resultatregnskap 2017

Vestfold Kollektivtrafikk AS  
Organisasjonsnummerr 988 462 519

Tall i 1.000 NOK.

Resultatregnskap	Resultat 2017	Resultat 2016
<i>Driftsinntekter</i>		
Trafikkinntekter	176 370	171 907
Offentlig inntekt	298 073	282 673
Annen driftsinntekt	6 931	6 451
Sum driftsinntekter	481 374	461 031
<i>Driftskostnader</i>		
Transportkostnader	449 161	427 163
Lønnskostnader m.m.	19 191	17 991
Annen driftskostnad	11 861	12 015
Sum driftskostnader	480 213	457 169
<b>Driftsresultat</b>	<b>1 161</b>	<b>3 862</b>
<i>Finans</i>		
Finansinntekter	816	700
Sum finansposter	816	700
<b>Årsresultat</b>	<b>1 978</b>	<b>4 563</b>

Resultatregnskapet inkluderer ikke omsetning og kostnader knyttet til prosjekter utenom ordinær ramme.

## Fakta om selskapet

Vestfold Kollektivtrafikk AS (VKT) har ansvaret for kollektivtrafikk og skoleskyss i Vestfold. Selskapet eies av Vestfold fylkeskommunene. Hovedkontoret ligger i Tønsberg. VKT har ramme- og leveranseavtaler med fylket og får sitt vederlag basert på disse. Selskapet skal utvikle et markedsrettet og kostnadseffektivt kollektivtilbud, og har ansvaret for å administrere dette og inngå avtaler med transportselskap om lokal kollektivtrafikk og skoleskyss i henhold til gjeldende regler og lovverk.



[vkt.no](http://vkt.no)