

STRATEGIPLAN 2018-2023



vestfold
kollektivtrafikk

Innhold

SAMMENDRAG.....	4
1. PLANGRUNNLAG.....	6
1.1 Strategiske perspektiver.....	6
1.2 Førrende vedtak for strategien.....	8
1.3 Mål: 7% markedsandel i 2023.....	10
1.4 Veksten skal tas med gange sykkel og kollektivtrafikk.....	10
1.5 Kollektivtrafikkvennlige arealplaner.....	12
2. MARKED OG KUNDEBEHOV.....	14
2.1 Kollektivtrafikkens marked.....	14
2.2 Et fremtidsrettet kollektivtilbud.....	16
2.3 Etterspørsel etter dagens tilbud.....	18
2.4 Hva er viktigst for kundene?.....	20
2.5 Prinsipper for linjenettet.....	22
3. STRATEGIER.....	24
3.1 Kunde- og markedsrettet tilbud.....	24
3.2 Grønn omstilling.....	26
3.3 Utvikling og nye muligheter.....	27
3.4 Samarbeid og dialog.....	29
4. HANDLINGSPLAN.....	32

Forord

Denne strategiplanen skal bidra til økt langsiktighet i satsingen på kollektivtilbudet i Vestfold og legge rammene for å utføre fylkeskommunenes samfunnsoppdrag. Målene er blant annet å gi innbyggerne et best mulig kollektivtilbud, løse mobilitetsutfordringer i regionen og bidra til å redusere klimagassutslipp.

VKT er administrasjonsselskapet for kollektivtrafikk og skoleskys i Vestfold, og er eid av Vestfold fylkeskommune. VKT har ansvaret for å utvikle et kostnadseffektivt og markedsrettet kollektiv- og skoleskysstilbud til fylkets innbyggere innenfor de rammer og retningslinjer fylkeskommunen fastsetter. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) er Vestfolds felles, forpliktende plan for langsiktig arealbruk. Strategiplanen fungerer som styringsverktøy og utviklingsplan, og Vestfold kollektivtrafikk (VKT) er en sentral bidragsyter til at fylket og kommunene i Vestfold oppfyller ambisiøse klima- og miljømål. Strategiplanen konkretiserer VKTs strategier mot 2023, og angir tiltak og handlinger for å realisere overordnede mål. Strategiplanens tidsperspektiv er lenger enn strategiperioden, og går mot 2030, i tråd med fylkeskommunens langsiktige mål og planer.

Juni 2018

Per Eivind Johansen, Styreleder

Sammendrag

Visjon og verdier

Formål. VKT er ansvarlig for kollektivtrafikk- og skoleskysstilbudet i Vestfold, og skal gi regionens innbyggere et best mulig kollektivtilbud.

Visjon. Gjennom å skape et konkurransedyktig tilbud som er enkelt, tilgjengelig, pålitelig og miljøvennlig ønsker VKT å strekke seg mot visjonen:

«Forenkle menneskers mobilitet»

For å realisere denne visjonen er det fire delstrategier:

- Kunde- og markedsrettet tilbud
- Grønn omstilling
- Utvikling og nye muligheter
- Samarbeid og dialog



VKTs visjon og fire delstrategier

Verdiene til VKT er:

profesjonell – nyskapende – åpen – redelig

Verdiene legges til grunn i møte med kundene, leverandører, eier, kollegaer og andre. Verdiene utøves gjennom å:

- Tilby mobilitet som gjør Vestfold til et mer attraktivt fylke for folk og bedrifter
- Forstå kundenes behov og forventninger, og omsette dette i handling
- Holde løfter, ta ansvar, inngi tillit, være tydelig og skape trygghet
- Være offensive, nysgjerrige, innovative og våge å gå nye veier
- Forvalte selskapets ressurser og verdier effektivt og forsvarlig
- Samarbeide for å oppnå resultater og skape nye løsninger
- Vise åpenhet, dele informasjon og kunnskap
- Stimulere til et godt og positivt arbeidsmiljø hvor det er rom for nye ideer
- Tenke miljø og bærekraft i alt vi gjør

Strategisk rolle trekker opp rammene for selskapets virksomhet. VKTs strategiske rolle er formulert slik:

«Skape økt kunde- og samfunnsnytte i Vestfold med mer grønn mobilitet»

Rollen innebærer å sette kunden i sentrum, ta samfunnsoppdraget, være miljø- og klimabevisst, sørge for effektiv ressursutnyttelse, være innovativ med fokus på omstilling og endring, samt spille på lag med andre offentlige og private aktører.

VKTs strategi: Kort fortalt

VKT ønsker å utvikle et markedsorientert kollektivtilbud der kundeforståelsen står sentralt. Kollektivtilbudet skal være best der behovet er størst. Tilbudet må utvikles i nært samarbeid med bykommunenes arealplanlegging.

Kvaliteten på tilbudet må svare til kundenes forventninger om høy frekvens, lange åpningstider og mulighet til å reise dit man skal. Kundene ønsker i økende grad individuell tilpasning. VKT har som mål å gi sine kunder et fullstendig mobilitetsstilbud der kollektivtransport integreres med andre transportløsninger som bildeling, sykkel (inkludert bysykkel) og gange. Dette vil kreve en teknisk løsning der kundene får oversikt over tilgjengelige mobilitetsmuligheter, og sømløse betalings- og bestillingsløsninger.

VKT ønsker å utnytte mobilitetsmulighetene som selvkjørende kjøretøy kan gi Vestfolds innbyggere. Med ny teknologi utfordres tradisjonelle forretningsmodeller og valg som tas i dag er avgjørende for hvem som er vinnere i morgen.

Biltrafikken i Vestfold skal ikke øke, til tross for befolkningsvekst. VKTs største utfordringer er å realisere at stadig flere reiser kollektivt, blant annet gjennom å utnytte mulighetene teknologisk utvikling skaper. Vekstmålet nås ikke bare ved at dagens kunder reiser enda oftere. Nye kundegrupper må om bord. Kollektivtrafikken må styrkes, fra å være et tilgjengelig alternativ, til å bli førstevalget. For å utløse dette trengs også holdningsendring i befolkningen og en samlet virkemiddelbruk som inkluderer bilrestriksjoner og et helhetlig, punktlig kollektivtilbud.

Kollektivtrafikken vokser, og i vår region investeres for tiden betydelige beløp i ny infrastruktur. Toget knytter Vestfold nærmere bo- og arbeidsmarkedsområdet rundt Oslo, og styrker båndene mellom vestfoldbyene. VKT ønsker å se kollektivtilbudet i sammenheng. Kundene skal kunne reise sømløst mellom tog og buss, og bussen utvider togets markedsområde. Felles billettprodukter på tog og buss er en forutsetning.

En betydelig urbanisering pågår i vestfoldbyene, med fokus på å utvikle steder der det er godt å bo og arbeide. VKT vil være en bidragsyter i denne byutviklingen, både ved å bidra inn i regional plan for bærekraftig arealpolitikk med oppdatert kunnskap om kollektivtrafikkens behov, ved å tilby et kollektivtilbud som folk flest kan basere seg på, og ved å produsere rutetilbudet med lave utslipp og reduksjon av støv.

Strategien er operasjonalisert på følgende måte innenfor de fire delstrategiene:

1 Kunde og markedsrettet tilbud

- Høyt kundefokus
- Best kollektivtilbud der flest reiser
- Sikker og pålitelig skoleskys
- Enkle løsninger for kunden
- Fjerne barrierer mot å ta kollektivtrafikken i bruk

2 Grønn omstilling

- Nullvekst i biltrafikken, veksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Klimanøytral kollektivtrafikk og skoleskys
- Kollektivtrafikken skal bidra til en bedre byutvikling
- Samlet virkemiddelbruk er mest effektivt
- Høy kapasitetsutnyttelse

3 Utvikling og nye muligheter

- Møte kundens behov for mer tilpassede løsninger
- Utnytte mulighetene med ny teknologi og delingsøkonomi
- Fremkommelighetstiltak i by for redusert reisetid og økt konkurransekraft

4 Samarbeid og dialog

- Være pådrivere
- Gjøre hverandre gode
- Kompetanseoverføring
- Åpne løsninger og deling av informasjon og data
- Fremme dialog

I kapittel 3 kan man lese mer om de viktigste elementene innenfor hvert område.

1. PLANGRUNNLAG

1.1 STRATEGISKE PERSPEKTIVER

Kollektivtransportens samfunnmessige betydning er økende, og miljø- og klimautfordringer forsterker denne utviklingen. Kollektivtransportens viktigste bidrag er å tilby mobilitet som ikke er avhengig av personbilbruk og som samtidig har lave egne utslipp. Lavere bilandel er en forutsetning for økt utnyttelse av sentrumsarealene i Vestfoldbyene. Det er et nasjonalt mål å satse på miljøvennlige transportformer, og areal- og transportpolitikken skal innrettes mot å tilrettelegge for gange, sykling og kollektivtransport. Utslipp av CO2 og andre klimagasser må reduseres, og mindre bilbruk samt et skifte til lavutslipp eller klimanøytrale kjøretøy blir nødvendig.

Kapasitet. Vestfold har et vel utbygd transportsystem. Økende behov for person- og godstransport vil imidlertid utfordre systemet, og presset forsterkes ytterligere ved økt tilflytting til byer og tettsteder. Noen steder er veikapasiteten allerede høyt utnyttet og tradisjonelle løsninger med å bygge seg ut av problemene er ikke bærekraftig, da dette generer mer biltrafikk. Skal trengsels- og køproblemer unngås, må bruken av veiene optimaliseres.

Kundebehov vil i framtiden bli enda viktigere ved utforming av kollektivtilbudet. Utvikling av ny teknologi, digitale løsninger og bruk av «big data» akselererer, og åpner muligheter for organisasjoner som evner å skape økt kundennyte gjennom integrerte mobilitetsløsninger. Bortimot halvparten av en kollektivreise foregår til fots. Derfor er tilrettelegging for gange til og fra holdeplasser spesielt viktig. Arbeidet med å skape sømløse overganger og fjerne barrierer for å ta kollektivtrafikken i bruk må fortsette. Universell utforming følger av lov og forskrift, og skal være standarden, og ikke unntaket.

Aktørene i transportsektoren består av kommunene i Vestfold, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane NOR, VKT og busselskapene i Vestfold.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR bygger ut Vestfoldbanen som en del av InterCity-satsingen på Østlandet. Statens vegvesen gjennomfører en rekke veiprosjekter i Vestfold både på E18 og på fylkesveier. På Torp lufthavn, som drives utenom Avinor-konsernet, er det foretatt betydelige investeringer i økt kapasitet, og flyplassen er et viktig knutepunkt i regionen.

Større kommuner. Det pågår en prosess for å endre kommunestruktur, fylkesstruktur og oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene. Større kommuner og regioner vil skape nye forutsetninger og muligheter innenfor samfunnsutviklingen. Det er ikke sannsynlig at noen av kommunene blir så store at de kan overta ansvaret for kollektivtransport. Større kommuner vil bety at ressursene og fagmiljøene samles, med større muligheter til å styre utviklingen gjennom strategiske grep og prioriteringer (se Regional planstrategi 2016–2021, Vestfold fylkeskommune).

Ved inngangen til 2018 bestod Vestfold av 9 kommuner, og det ble i 2017 vedtatt at Vestfold skal slås sammen med Telemark i 2020 til den nye regionen Vestfold og Telemark. Kommune- og fylkesstrukturen vil trolig endre seg i strategiperioden.

Resultatstyring. Utviklingen setter krav til at kortsiktig resultatstyring innpasses i en langsiktig strategi, og viljen og evnen til endring blir avgjørende for å lykkes. Strategien er utformet i et 2030-perspektiv, med spesielt hensyn på Vestfold fylkeskommunes langsiktige mål og planer.



1.2 FØRENDE VEDTAK FOR STRATEGIEN

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

Nasjonal transportplan (NTP) fastsetter det overordnede målet for transportpolitikken, som er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Målet innebærer at flere skal velge kollektivtrafikk som fremkomstmiddel til skole, jobb og hverdagsaktiviteter. Ved **Klimaforliket** har Stortinget vedtatt et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. **Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtransport** operasjonaliserer målene og peker på tiltak som staten skal iverksette.

Regional planstrategi for Vestfold 2016–2020 fastsetter hvilke regionale planer som skal utarbeides eller revideres i 4-årsperioden.

Gjeldende **Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)** har som mål at kollektivtrafikkens markedsandel skal være 7 prosent i 2023. Planen legger føringer for kommunenes arealplanlegging. Planen er forpliktende, og gir grunnlag for innsigelse fra regional myndighet. Innen kollektivtrafikk slår RPBA fast følgende overordnede prioritering:

- Rutetilbudet prioriteres på tidspunkt og i geografiske områder der potensialet for overgang fra bil til buss er størst.
- Hovedruter inn mot sentrum av byene og andre tunge ruter bør ha minst 15 minutters avganger.
- I mindre befolkede områder i Vestfold opprettholdes et minimumstilbud som skoleskysstilbudet.

Tiltak for en styrket kollektivtransport i Vestfold (Rambøll, 2010) var en underlagsrapport til RPBA, som peker på at samordnet transport- og arealplanlegging må kombineres med bilrestriksjoner og andre virkemidler.

RPBA skal revideres, parallelt med utvikling av en **Regional transportplan for Vestfold (RTP)**. I planprogrammene foretas avgrensninger mellom de to planene, og RTP avløser deler av RPBA. Det er behov for å se transport- og arealpolitikk i sammenheng slik at de styrker hverandre gjensidig.

Regional plan for klima og energi slår fast at klima- og energihensyn skal være premiss i all planlegging. Overordnet mål i planen er at Vestfold innen 2030 skal redusere utslipp av klimagasser med minimum 40 prosent sammenliknet med 2009. Fylkeskommunen har satt miljøkrav til utviklingen av kollektivtransporten:

- Minimum 70% biogass i nye kontrakter
- Klimanøytrale busskontrakter innen 2025
- Klimanøytral skolekjøring innen 2025
- Redusert tidsbruk knyttet til billettering

Kommunale planstrategier og kommunedelplaner legger grunnlaget for byutvikling og framtidig arealbruk. Kollektivtilbud med høy frekvens og kapasitet er et effektivt virkemiddel for å stimulere til tett utbygging langs hovedkorridorer og utvikling av næringsarealer i de tyngste knutepunktene. Kollektivtilbudet bør være en integrert del av arealplanleggingen for å legge til rette for verdiskaping og miljø. Ved helt nye utviklingsområder bør hensynet til kollektivtrafikk komme tidlig inn i planleggingen.

Toget er viktig for Vestfold, og god rollefordeling mellom tog og buss er viktig for at kollektivtilbudet skal framstå som best mulig. Det vises til **KVU IC, Mulighetsstudie utbyggingskonsepter Vestfoldbanen** og NTP-vedtak om at dobbeltspor Oslo-Tønsberg skal ferdigstilles innen 2024, og til Larvik i 2030.



Bypakker samordner areal- og transportutbygging der lokale virkemidler aktivt inngår, og hvor finansiering delvis skjer via bompenger. Flere byområder i Vestfold kvalifiserer til bypakke i kraft av sin størrelse. For Bypakke Tønsberg foreligger KVU og det detaljeres nå ut tiltak i tråd med KS1-rapporten. **Forprosjekt – Kollektivløsning i Tønsberg** (Rambøll, 2016) beskriver aktuelle infrastrukturtiltak, som innspill til kollektivdelen i

bypakken. **Mulighetsanalyse Larvik** skisserer løsninger på trafikale utfordringer i Larvik.

Det vises også til **rammeavtalen** og den årlige **leveranseavtalen** mellom Vestfold fylkeskommune og VKT, som blant annet angir rammer, omfang og prioriteringer for kollektivtrafikken.

1.3 MÅL: 7% MARKEDS-ANDEL I 2023

Målet i RPBA er at kollektivtrafikken skal ha en markedsandel på 7% i byområdene i 2023, sykkel 10%, gange 23% og bilfører og passasjer 58%.

Hva innebærer RPBA-målet for antall kollektivreiser i 2023? I år foretas rundt 13,5 millioner kollektivreiser Vestfold. VKT står for vel 10 millioner og toget for anslagsvis 3,5 millioner. Hvis RPBA-målet skal innfris må kollektivtrafikken i 2023 levere 16 millioner reiser, hvorav VKTs andel er utgjør omtrent 12 millioner reiser. Dette tilsvarer en årlig passasjervekst på 3,5% i perioden 2017–2023. RPBA-målet er realistisk, men samtidig noe forsiktig, spesielt med tanke på investeringene som legges ned i jernbanens infrastruktur og de gode areal- og transportplanene som er i gang. Likevel, 3,5% årlig vekst kan ikke håndteres innenfor dagens tilbud. En viss kapasitetsreserve kan frigjøres på dag-/kvelstid, og noe kapasitet kan realiseres ved omprioritering av ressursene. Det vil være behov for å styrke rutetilbudet, spesielt i rushtidene da marginalkostnaden er høyest.

Økt tilskuddsbehov. VKT omsatte for 481 millioner kroner i 2017, hvorav billettinntekter fra ordinære passasjerer og kommunens skoleelever utgjorde 135 millioner kroner. Inntekt fra fylkeskommunen var på 290 millioner. Som det fremkommer har kollektivtrafikken et betydelig subsidiebehov og realisering av vekstambisjonene vil kreve økte rammer fra det offentlige.

Høye nok ambisjoner? Markedsandelen er allerede 7% i Larvik og Tønsberg, og ligger nær det målet også i de andre byene (kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/14 med tilleggsutvalg Vestfold, Statens vegvesen). Spørsmålet er derfor om vekstmålet er ambisiøst nok? Ved framleggelse av denne strategiplanen, presenterer VKT kollektivtrafikken som en sentral del av løsningen på transportutfordringene og ønsket utvikling i byområdene. Ved helhjertet satsing mener VKT at kollektivtrafikkens potensial er høyere enn 7 prosent markedsandel i 2023. Mål om en høyere

markedsandel tas opp i forbindelse med arbeidet med rullering av RPBA og utarbeidelse av en ny regional transportplan.

1.4 VEKSTEN SKAL TAS MED GANGE SYKKEL OG KOLLEKTIVTRAFIKK

Veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette omtales også som «nullvekstmålet», og operasjonaliseres gjerne ved at antall privatbilreiser holdes stabilt på dagens nivå. Samtidig forventes befolkningsveksten å fortsette. Vestfoldbyenes utfordring blir dermed å håndtere veksten, uten at antall personbilreiser øker utover dagens nivå. Å bygge seg ut av problemene, med mer kapasitet på vei, er både kostbart og ikke forenlig med målene i RPBA.

Vestfold er et bilfylke. Fra 2009 til 2013 har andelen av befolkningen med førerkort økt og andelen som bor i en husholdning med bil har økt. Hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,5 biler. RPBA-målet medfører en reduksjon i markedsandelen for bil og bilpassasjer på ti prosentpoeng. For det første bør målet splittes på bilfører og passasjer, ettersom det neppe bør være noe mål å jobbe for mindre samkjøring i bilene. Dernest vil VKT peke på at RPBA bygger på en langt kraftigere reduksjon i antall bilreiser enn hva som følger av nullvekstmålet i NTP.

For å lykkes er man avhengig av samordnet virkemiddelbruk. Satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange gir best resultat når den kombineres med restriktive tiltak for bil (kilde: UA rapport 74/2016). Potensialet illustreres godt gjennom et aktuelt eksempel: Opphør av bompenger i Tønsberg har ført til 10 prosent økt trafikk på hovedveiårene på kort sikt, og lavere passasjervekst på kollektivtrafikken enn i resten av fylket (kilde: Tønsbergs blad). Samordnet virkemiddelbruk krever samarbeid og samkjøring av planlegging mellom ulike forvaltningsnivåer. Kommunene er ansvarlig for arealpolitikken og for å utforme retningslinjer for parkering og bilrestriktive tiltak.

Potensialet for flere gang- og sykkelreiser må tas ut. Det er full enighet om at kollektivtrafikk ikke skal konkurrere om reiser som bør skje til fots eller med sykkel. På svært kortere reiser er det gåing og sykling som konkurrerer best mot bil. Byene i Vestfold har allerede høye sykkelandeler, kun i Kristiansand sykler befolkningen oftere. RPBA-målet om hele 75 prosent vekst i antall sykkelreiser innen 2023 må derfor anses som ambisiøst. Igjen framstår kollektivtrafikken som en potensiell løsning dersom den målsatte veksten ikke innfris.

VKT gjør sin del. VKT vil i årene fremover oppfordre ansatte til å ta kollektiv og bidra til utviklingen mot nullvekstmålet. Det er særlig viktig at vi som kollektivformidler er foregangsaktør i denne utviklingen. VKT vil skape en positiv endringskultur som gjør at flere i virksomheten går, sykler og tar kollektiv til og fra jobb. Vi tror også at det vil være viktig at medarbeidere som jobber med kollektivtrafikk selv bruker tilbudet, for å lettere identifisere nye løsninger og forbedringer.

1.5 KOLLEKTIVTRAFIKK- VENNLIGE AREALPLANER

Grunnlaget for høy markedsandel for kollektivtrafikken legges gjennom arealbruken. Samordnet areal- og transportplanlegging kan utvikle byer og tettsteder i en bærekraftig retning gjennom mer miljøvennlig transport, styrket verdiskaping og forbedret tilgjengelighet for befolkningen. VKT har ingen formell rolle innen arealplanlegging, men det er viktig at kollektivtrafikken kan spille på lag med kommunene om å utvikle gode, helhetlige løsninger.

Samspill om kollektivtrafikkvennlig arealplanlegging. Det er bred enighet i Vestfold om at det trengs samordnet areal- og transportplanlegging for å nå målene om bedre byer, nullvekst i biltrafikk i byområdene, økt kollektivandel og mindre utslipp fra transportsektoren. Økt tetthet av sysselsatte øker produktiviteten gjennom såkalte agglomerasjonseffekter, så arealutvikling er også viktig for å legge til rette for økt verdiskaping. Flere gode prosesser er i gang. VKT vil bidra inn i disse prosessene med oppdatert kunnskap om sammenhengene mellom arealbruk og transportutvikling, og samarbeide om løsninger som legger grunnlaget for framtidsrettet kollektivtrafikk.

Gangavstand til holdeplass. Riktig lokalisering av holdeplasser er viktig for å lykkes med en høy kollektivandel, også der det medfører ulemper for bilister. Det kan ofte være krevende å lokalisere busstopp uten å overskride maks anbefalt gangavstand. En løsning som båndlegger relativt lite areal er å ha en politikk for å opparbeide stier og snarveier gjennom boligområder. Tilrettelagte stier og snarveier gjennom boligområder øker tilgjengeligheten til busstilbudet og øker bussens attraktivitet, uten at det går på bekostning av reisetiden.

Konsentrert utbygging innenfor eksisterende korridorer er spesielt gunstig, fordi det bidrar til å styrke markedsgrunnlaget for eksisterende kollektivtilbud, og legger grunnlag for styrking av frekvensen av dette, fremfor opprettelse av helt nye ruter i nye områder.

Urbanisering gir muligheter for å utvikle attraktive byområder som det er godt å bo i. Oppgradert Vestfoldbane med reduserte reisetider og økt kapasitet, knytter Vestfoldbyene enda tettere til det integrerte bo- og arbeidsmarkedsområdet i Osloregionen, og gjør det enda mer attraktivt å bosette seg i Vestfold. Togstasjonene vil bli lokomotiver i den økonomiske utviklingen i Vestfold. Arealene rundt disse bør utnyttes svært godt, og det bør understøttes av høy kvalitet på øvrig kollektivtilbud.

Kollektivtrafikken må tas inn tidlig i planleggingen av nye områder. Det bør tidlig undersøkes hvordan området best kan betjenes med kollektivtrafikk. En trasé mest mulig sentralt i området med riktig avstand mellom holdeplasser bør tilstrebes.

Å drive god arealplanlegging er ikke forbeholdt byene. Det må stilles krav til alle kommuner om fortetting i regionsentra. Lokalisering av skoler, institusjoner og servicetilbud er av stor betydning for å kunne tilby effektiv kollektivtransport. Dette gjelder spesielt i regionene hvor skoleskyssen dominerer.

SPREDT



3 busser i trafikk



6 linjer



Komplisert tilbud, svake korrespondanser. Timesfrekvens med gitt ressursinnsats.

Sprede boligområder gir behov for mange bussruter.

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



TETT



3 busser i trafikk



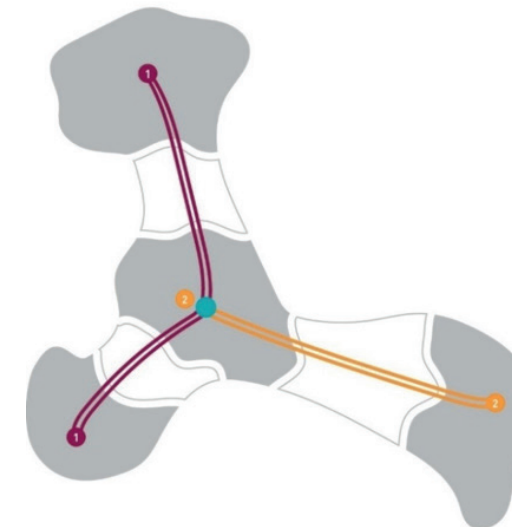
2 linjer



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

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

Selv mindre boligområder kan få et høystandard kollektivtilbud.



Illustrasjon: Konsentrert utbygging innenfor eksisterende korridorer styrker grunnlaget for kollektivtrafikken. (Fra «Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling, Agder Kollektivtrafikk AS 2016).

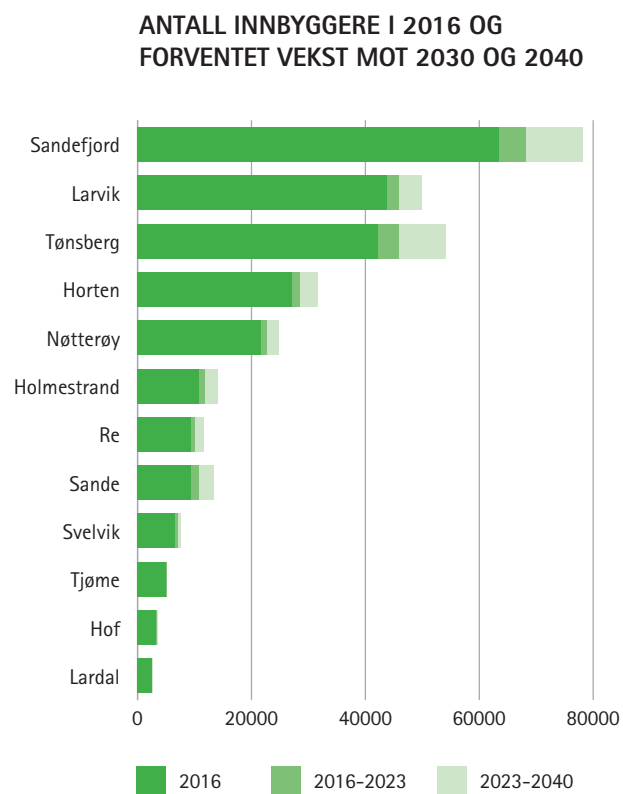
2. MARKED OG KUNDEBEHOV

2.1 KOLLEKTIVTRAFIKKENS MARKED

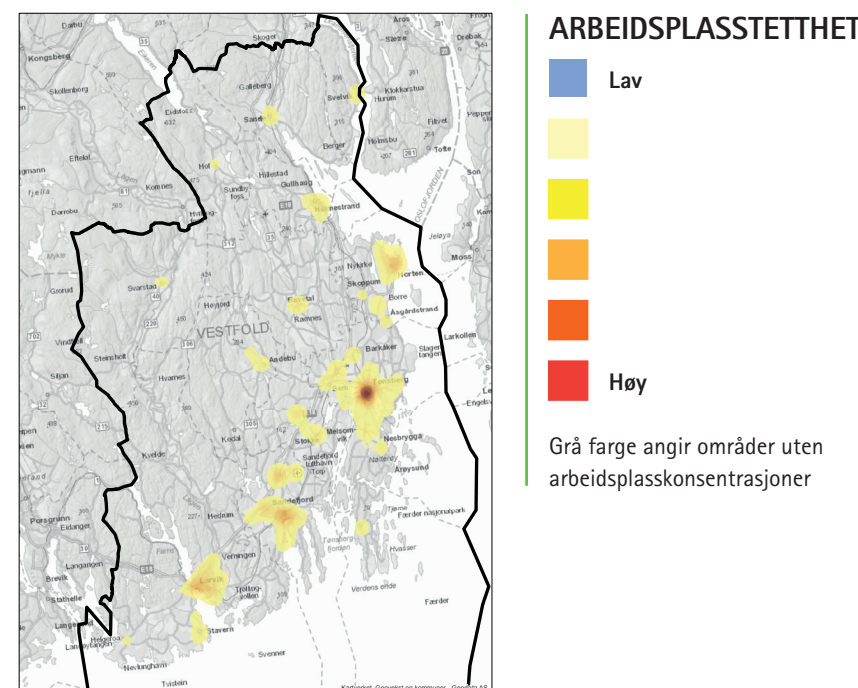
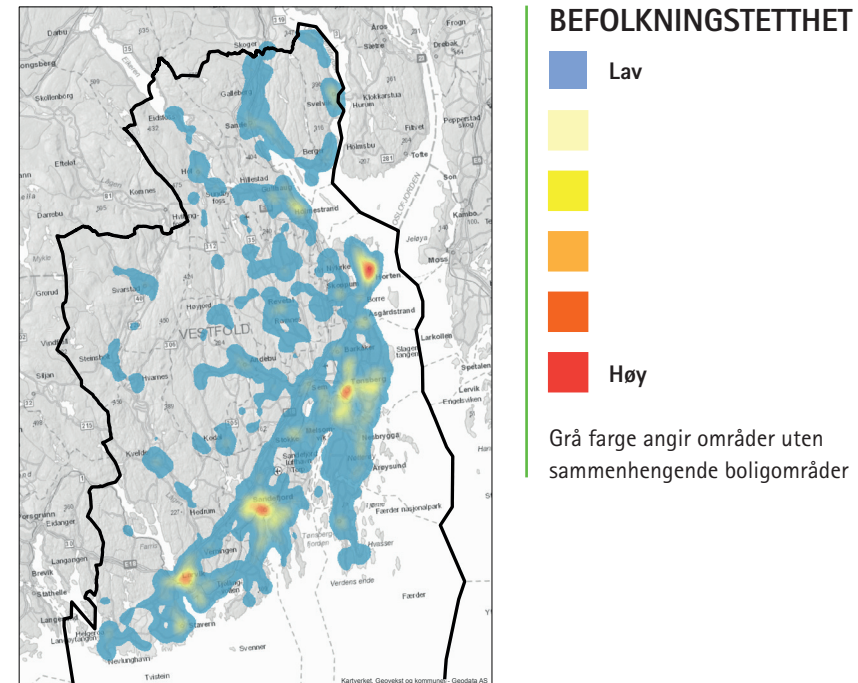
Vestfold er landets nest minste fylke i areal, men har hele 245.000 innbyggere. Befolningstettheten er høy, og kun i Oslo og Akershus bor befolkningen tettere. Dette er et godt utgangspunkt med tanke på kollektivtrafikkens marked. Samtidig har dagens kollektivtilbud høy flatedekning, der 69 prosent av befolkningen bor nærmere enn 500 meter fra en holdeplass (kilde: UA rapport 60/2015).

Hovedtyngden av befolkningen i Vestfold bor i byområdene, Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Horten. Sentrum i byene er relativt kompakte, spesielt i Larvik og Horten. Kollektivtrafikkens potensial er størst i boligområdene utenfor byene, innpendlingsområdene og mellom Vestfoldbyene.

Befolkningsveksten er størst i byområdene, og mot 2040 forventet nærmere 300 000 innbyggere å bo i Vestfold (kilde: SSB 2016). Vekst i byområder er normalt gunstig med tanke på kollektivtrafikkens potensial.



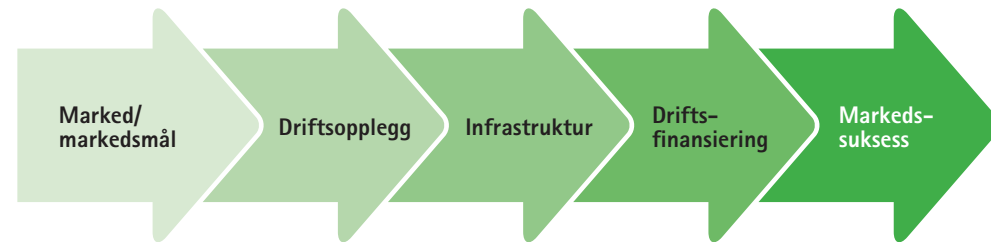
Illustrasjon: Befolningsframskriving pr kommune (kilde: SSB, alternativ MMMM, pr 2016)



Illustrasjoner: Befolningskonsentrasjoner (øverst) og arbeidsplasskonsentrasjoner (nederst), Analyse Et Strategi AS.

2.2 ET FREMTIDSRETTET KOLLEKTIVTILBUD

Markedstilnærming. Markedsanalyser er utgangspunkt for utvikling av trafikktilbudet og eventuelle behov for ny infrastruktur. Andre forutsetninger, som riktig organisering og tilstrekkelig finansiering, må på plass for å sikre markedssuksess.



Illustrasjon: Markedsorientert tilnærming er nøkkelen til suksess (kilde: Kollektivhåndboka V123, Statens vegvesen).

Optimal rollefordeling buss-tog. Jernbanen skal være ryggraden i transportnettet og gi et kapasitetssterkt tilbud på lange reiser, samt mellom byene. Buss, sykkel og gange skal prioriteres på kortere reiser (kilde: RPBA). Togets fortrinn ligger primært i høy kapasitet, rask framføringshastighet og komfort på noe lengre reiser. Bussens fortrinn er blant annet at den gir flatedekning, høy fleksibilitet ved behov for endringer i ruteopplegget, og er rimeligere. Utgangspunktet bør være at driftsartene spiller godt sammen, basert på deres ulike fortrinn, slik at helheten i tilbudet blir best mulig.

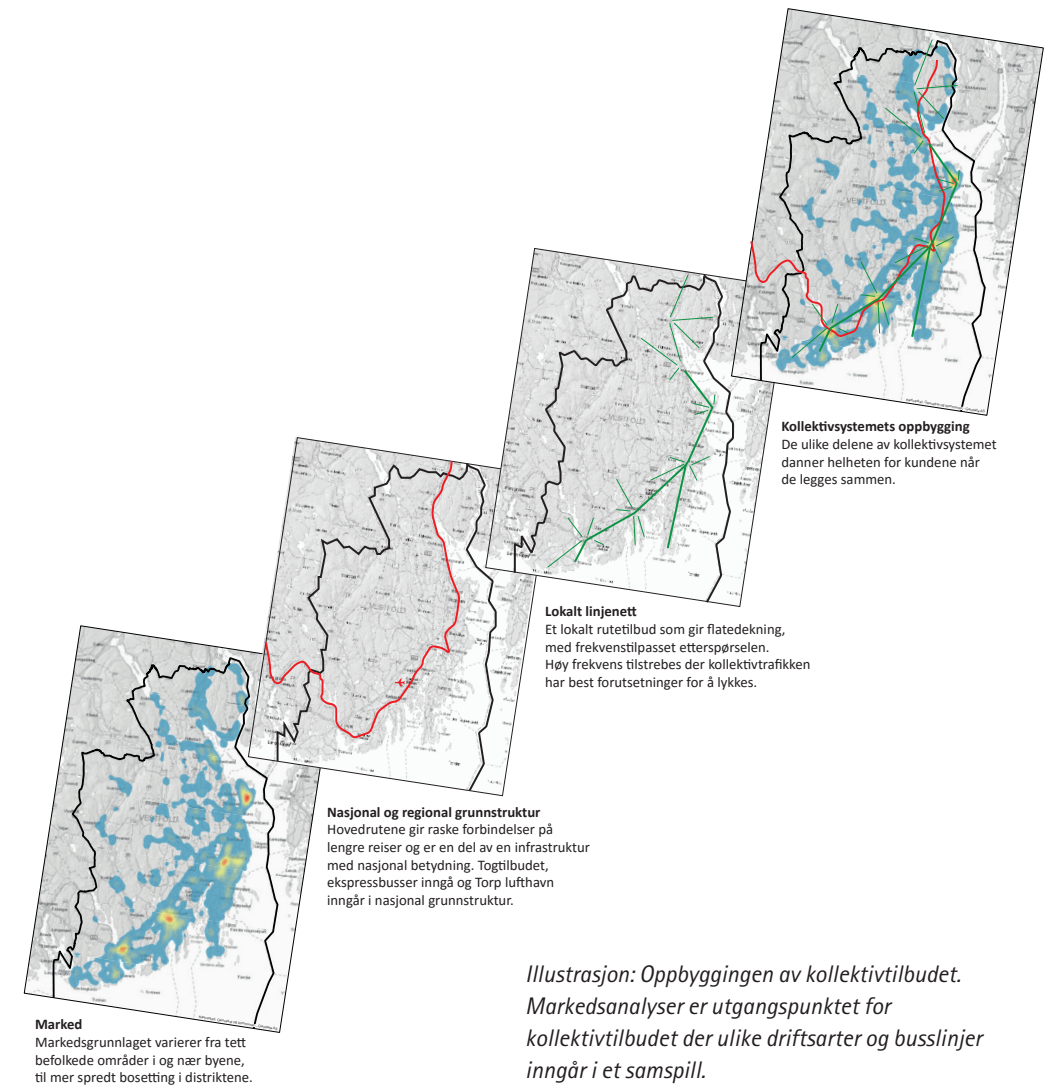
IC Vestfoldbanen. Oppgradering av Vestfoldbanen bidrar til et vesentlig styrket togtilbud, både i form av antall avganger, kapasitet og reisetid. Togtilbudet fra 2024 er ikke endelig besluttet, men et tilbud bestående av fire avganger per time i hver retning, hvorav to lokalstoppende tog nord for Tønsberg, anses sannsynlig (kilde: Mulighetsstudie Vestfoldbanen, Bane NOR). Effektene er at Vestfold knyttes nærmere bo- og arbeidsmarkedet Drammen– Oslo, og at toget i enda større grad enn nå, binder Vestfoldbyene sammen.

Busstilbudet gir toget flatedekning og utvider jernbanens marked. Busslinjer i høy frekvens i byområdene tjener flere roller; gir lokalt tilbud til befolkningen og mater passasjerer til tog på en og samme tid, uten spesielle tilpasninger i tidene. På stille tid, det vil si kveld og helg, kan behovet for tilpasning av rutetidene være mer tilstede. Dette må man komme nærmere tilbake til når framtidig rutetabell for togstrekningen er lagt. VKT antar da at ulike billettsystemer, inntektsstrømmer og

bestilleransvar er løst, og ikke står veien for å tilby et optimalt trafikktilbud til kundene.

Knutepunkter binder nettverket sammen. For å ivareta sin funksjon må kollektivknutepunkter tilby effektiv omstigning mellom ulike driftsarter (tog-buss eller buss-buss), og samtidig bidra til byutvikling og være en møteplass for byens eller tettstedets innbyggere (kilde: Veileder for utvikling av gode knutepunkt, ROM Eiendom AS). En suksessfaktor er smidig omstigning med korte gangavstander og trinnfrie atkomster, såkalt sømløs overgang. Helst bør knutepunktet ha visuell sikt mellom jernbaneplass og bussfører, slik at føreren kan se og forsikre seg om at hun har fått med seg passasjerene.

Bussene trenger framkommelighet på veinettet. En effektiv trafikkløsning for bussene, inkludert framkommelighetstiltak i veinettet inn mot terminalene, bør gjennomgå vurderingene angående lokalisering og utforming av stasjoner langs Vestfoldbanen. En buss som står fast i bilkø inn mot stasjonen, får ikke gjort tilbringerjobben den skal gjøre. På visse tidspunkter og strekninger er det betydelige forsinkelser for bussene, som følge av bilkø på veinettet.



Illustrasjon: Oppbyggingen av kollektivtilbudet. Markedsanalyser er utgangspunktet for kollektivtilbudet der ulike driftsarter og busslinjer inngår i et samspill.



2.3 ETTERSPORSEL ETTER DAGENS TILBUD

Antall kollektivreiser i Vestfold har økt hvert år siden 2000. I 2017 ble det utført omtrent 8,4 millioner reiser i ordinære ruter og 1,8 millioner skolereiser. På en vanlig hverdag reiser 40 000 passasjerer med VKTs busser. Skoleskys med buss og taxi omfatter rundt 12 500 elever. Mange elever med rett til ordinær skoleskys tilbys ungdomskort, og det utstedes 7 000 skolekort hvert år, som utgjør 1,5 millioner reiser i året.

Hvert år kjører 220 busser til sammen 10 millioner rutekilometer i et omfattende rutenett. Tønsberg rutebilstasjon alene har over 600 avganger hver dag.

Fire linjer står for nær 60 prosent av alle kollektivreiser i fylket, og hver av linjene har mer enn en halv million passasjerer årlig. Dette omfatter to stamlinjer som binder hele fylket sammen (01, 02) og to høyfrekvente bybuslinjer i Tønsberg (113, 116). Dette viser at satsning på stamlinjer og høy frekvens gir resultater. Det avslører samtidig at mange andre busslinjer i Vestfold har til dels svært lavt trafikkvolum. Reisebehovene til befolkningen er sammensatte, og tilbudet skal dekke mange reiserelasjoner.

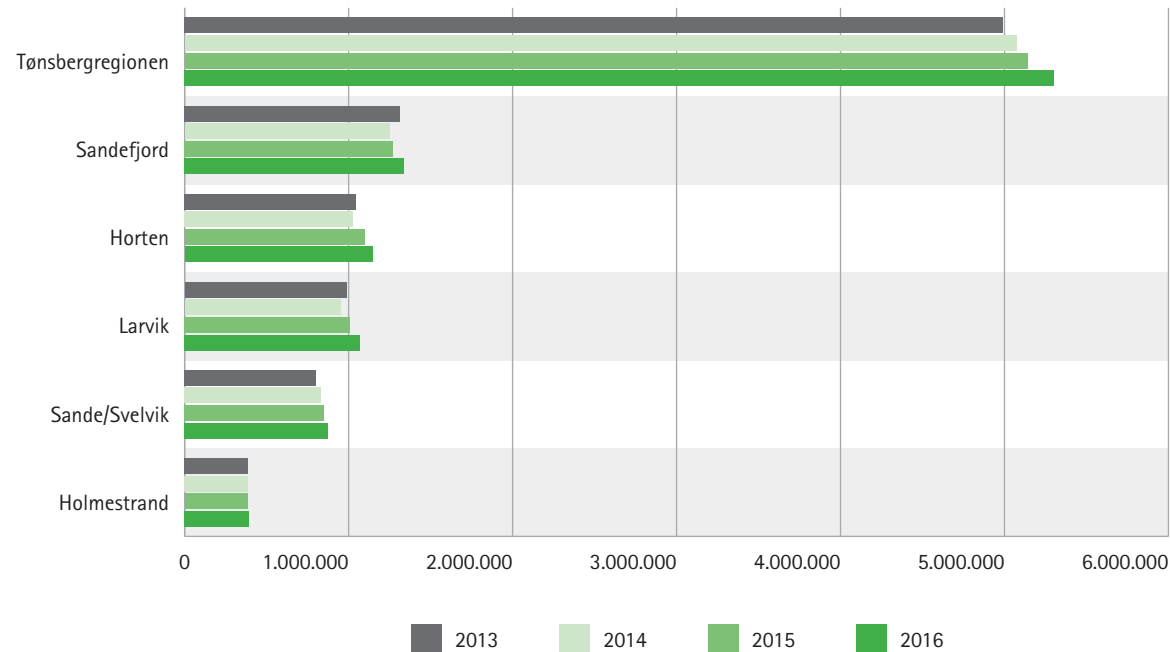
Nøkkeltallene indikerer likevel at flatedekningen er litt for høyt prioritert i forhold til frekvens¹. Felles for byer og fylker som for tiden opplever vekst i kollektivtrafikken, er at de har foretatt en forsiktig omdisponering av ressursene til å kjøre oftere der potensialet er størst. På veien dit er flatedekningen redusert noe.

Passasjerveksten er 4,4 prosent fra 2013 til 2015. Tønsberg-området er det største delmarkedet. Mer enn halvparten av alle kollektivreiser i fylket foretas her.

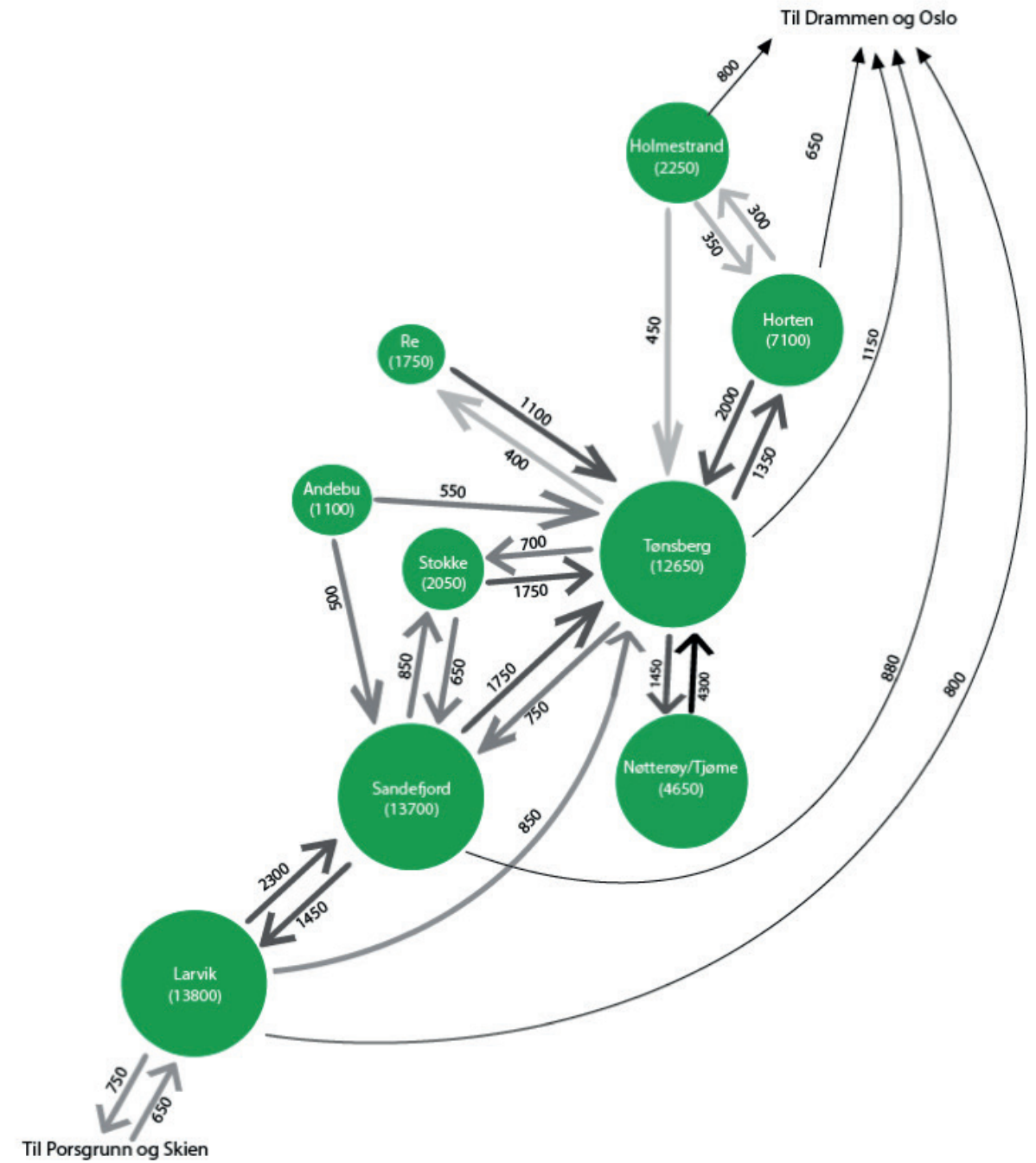
Ungdom utgjør 31 prosent av de reisende. 21 % løser voksenbillett. Like stor andel (21 %) løser barnebillett, mens 13 % er i kategorien UngVoksen.

De fleste bor og arbeider i samme kommune, som innebærer at kollektivtrafikken, sykkel og gange må ha fokus på disse reisene. Reiser utenfra kommer i stor grad fra nabokommunen (Urbanet Analyse, rapport 60/2015). Pendlerdata (figur motstående side) viser at de fleste reisene foregår innenfor egen kommune. Sandefjord og Tønsberg er kommunene med flest tilreisende arbeidsreiser.

¹ Høy flatedekning og høy frekvens er delvis to motstridende mål. Med en gitt ressurstilgang må man derfor velge flatedekning på bekostning av frekvens, eller omvendt.



Figur 1 – Antall passasjerer pr byområde i Vestfold i årene 2013–2016 (kilde: VKT)



Illustrasjon: Pendlestrømmer i Vestfold (>300) som skal dekkes med kollektivtilbud. Flertallet bor og jobber i samme kommune. Man ser også betydelige pendlestrømmer mellom nabobyene. Sandefjord og Tønsberg har størst netto innpendling. Flertallet av byene har en god del pendling til Drammen og/eller Oslo. Det er noe pendling mellom Larvik og Grenland. Øvrige områder har lite pendling til Grenlandsområdet (kilde: SSB).

2.4 HVA ER VIKTIGST FOR KUNDENE?

Innsikt i kundenes behov er sentralt ved en markedsorientert tilbudsutvikling. Man må samle informasjon om markedsbehov og anvende kunnskapen i tilbudsutvikling. Krevende avveininger oppstår ved behov for endringer som er til fordel for flertallet av de reisende, men medfører at noen kundegrupper kan få et svakere tilbud, og lenger gangavstand.

Kundetilfredshet. VKT kartlegger årlig befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet. Kundene er mest fornøyde med bussens utvendige merking, ruteinformasjon og avstand til holdeplass. Områdene pris og antall avganger på kveld og helg scorer svakest, men stadig relativt høyt på skalaen. Man kan bare konstatere at tilbudet er svakere på kveld og helg, som jo skyldes at etterspørselen er lavere. Tilfredshet med billettprisene på over 60 prosent er en høy score sammenlignet med andre fylker. Kundetilfredsheten er høyest i Tønsberg og Sandefjord. Totalt sett er kundetilfredsheten uendret fra 2016 til 2017 med en score på 71 av 100.

8 av 10 reiser aldri med buss. 1 av 10 reiser med buss 1-3 dager i uken. Dette uttrykker kollektivtrafikkens potensial i Vestfold. Vekstmålet kan ikke nås bare ved at dagens kunder reiser enda oftere. Hovedutfordringen er at helt nye kundegrupper må om bord.

Kundene har ulike behov. Dagens kunder er mest opptatt av:

- antall avganger
- muligheten til å reise dit man skal
- sømløse bussbytter

De som ikke reiser kollektivt i dag oppgir at:

- de trenger mer kunnskap om tilbudet
- de føler uro ved forsinkelser og bekymrer seg for å ikke komme fram i tide

Dermed forstår man at det trengs ulike tiltak for å tiltrekke seg de to gruppene som i dag ikke reiser kollektivt (kilde: driverundersøkelse, Ipsos for Agder Kollektivtrafikk, 2016).

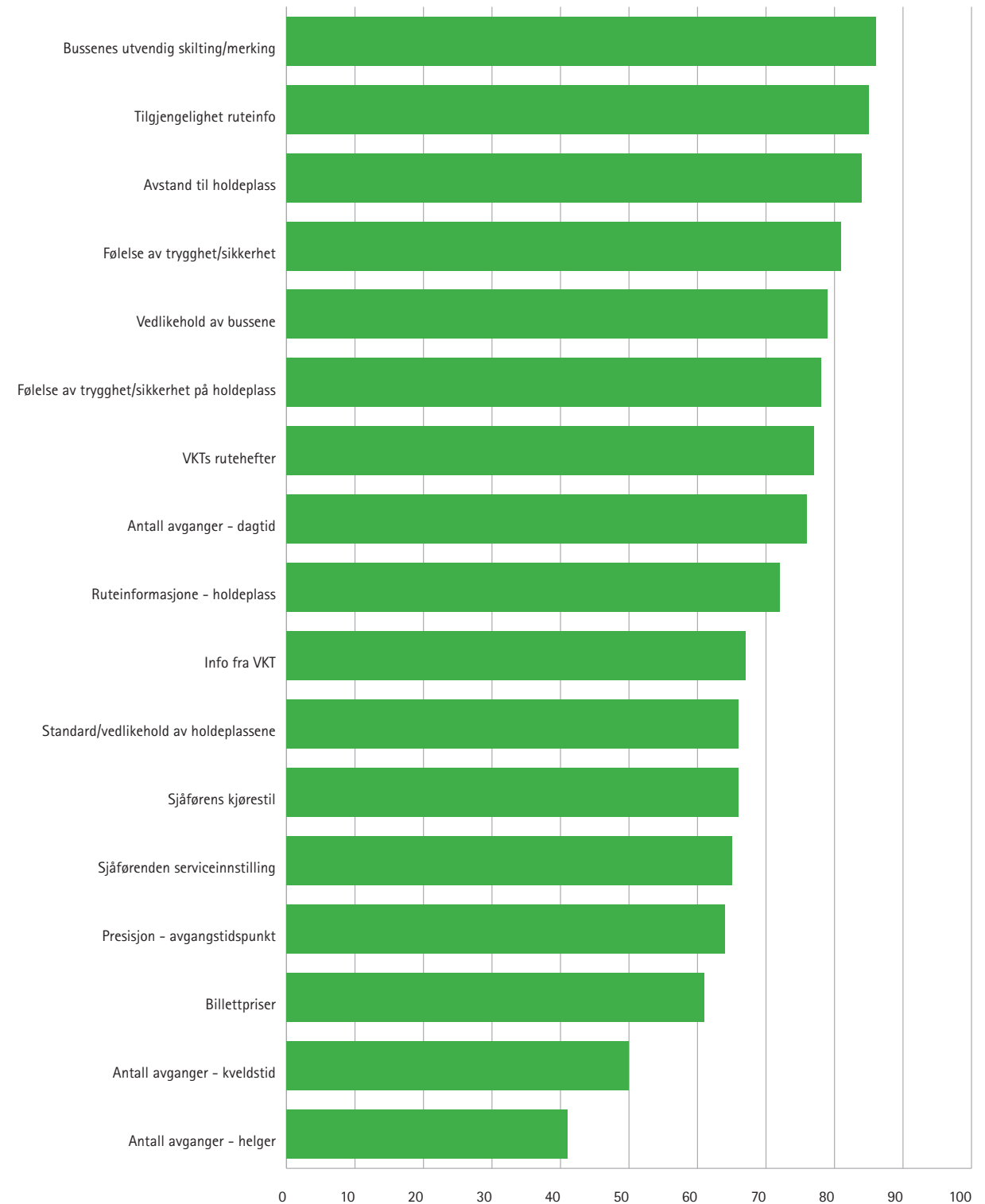
Ta markedsandeler fra bil. Gruppen som aldri benytter buss oppgir, ikke overraskende, at bil er mer lettvinnt enn buss som den viktigste årsaken. Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplassen er den enkeltårsaken som betyr mest for folks transportmiddelvalg. Kollektivtrafikken kan neppe konkurrere mot bil når det gjelder fleksibilitet. Bedre integrasjon med andre transporttilbud som bildeling, bysykkel, sykkel og gange, kan gjøre kollektivtrafikken vesentlig mer fleksibel. Når det gjelder reisetid og enkelthet, så bør kollektivtrafikken etter hvert konkurrere godt mot bil.

De som i dag velger kollektivtrafikk begrunner sitt valg med at det er miljøvennlig, og at man kan bruke reisetiden til noe konstruktivt. Disse fordelene må VKT fortsette å fokusere på.

Andre viktige områder for kundetilfredsheten er:

- Antall avganger på dagtid
- Følelse av trygghet og sikkerhet på holdeplass/terminal
- Antall avganger på kveldstid
- Sjøførenes serviceinnstilling

Dersom VKT klarer å øke tilfredsheten på disse områdene vil det ha målbar innvirkning på den totale kundetilfredsheten, forutsatt opprettholdt tilfredshet på øvrige områdene.



Illustrasjon: Kundetilfredshet i % per kvalitetselement 2015-16.

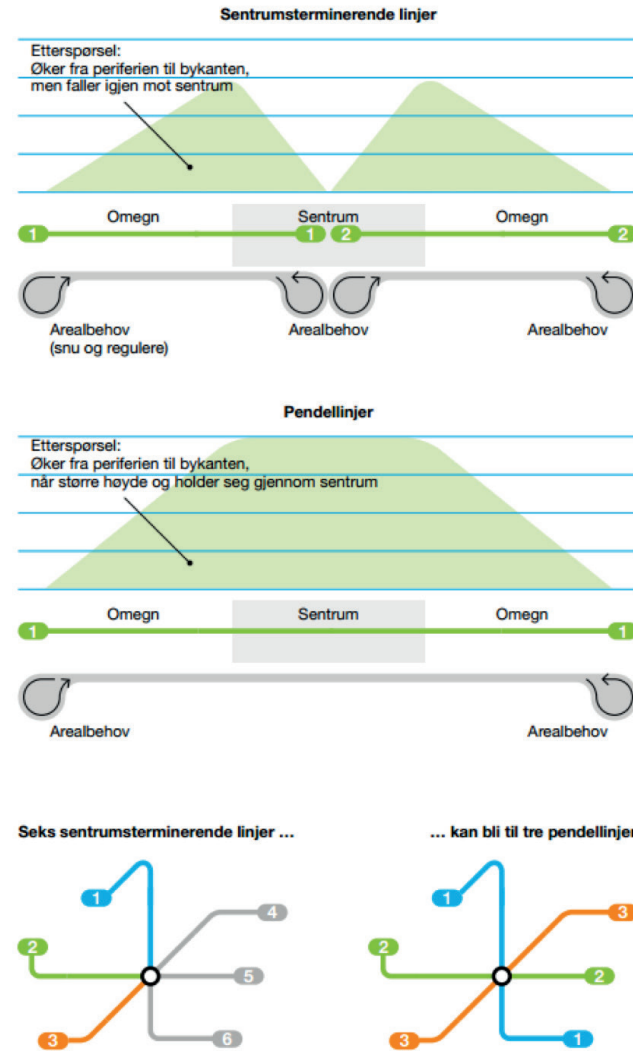
Kilde: KTI 2016 Vestfold Kollektivtrafikk

2.5 PRINSIPPER FOR LINJENETTET

Hensikten med å etablere prinsipper for linjenettet er flere. Internt sørger prinsippene for en mer strategisk tilnærming til ruteplanlegging. Det etableres en felles metodikk basert på «best practice», og det er etablert prinsipper for vurdering av tilbud i hele fylket. Eksternt bidrar prinsippene til økt forutsigbarhet for hvilket omfang på tilbudet som kan gis til ulike markeder, overfor kommuner og private utbyggere, samt økt forståelse for kollektivtrafikkens behov og potensial hos samarbeidspartnerne, veiholder, arealansvarlige. Nedenfor presenteres et utvalg prinsipper som VKT planlegger rutetilbudet ut fra. Teoretisk bygger prinsippene på vel dokumenterte sammenhenger av tiltakenes nytte¹.

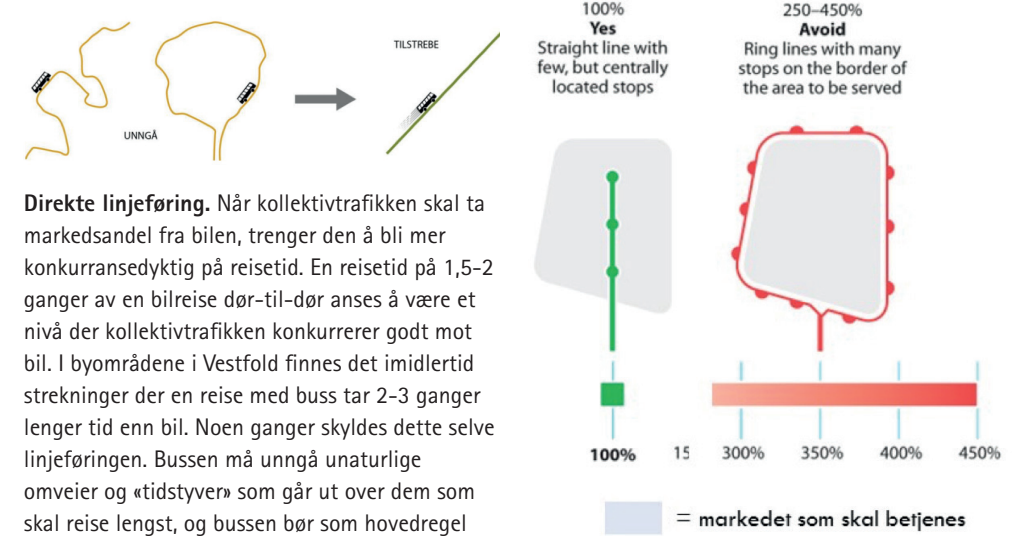
Enkelt å bruke, enkelt å forstå. Enkelhet er en sterk og undervurdert driver for etterspørsel. Når kundene forstår rutetilbudet, tar de oftere kollektivtrafikken i betraktning og i bruk. For VKT blir planlegging, kundeinformasjon og trafikkavvikling enklere når kompleksiteten blir mindre. Et komplekst rutetilbud lar seg ikke kommunisere enkelt. Felles for byer og fylker som for tiden opplever sterk vekst i antall passasjerer er at det er gjennomført en forenkling og markedsretting av rutetilbudet. Forenkling skal gjennomføre VKTs tilbudsutvikling.

Høy frekvens (antall avganger) er svært viktig for at kundene skal se kollektivtrafikk som et selvsagt reisealternativ. Maksimal frekvens gis ved 4 avganger i timen (15-minutters rute), og er forbeholdt markeder det kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes. For å oppnå høy frekvens (innenfor begrensede ressurser) samles ressursinnsatsen i færre linjer. Det innebærer at noen kunder kan få noe lenger å gå til en holdeplass der rutene kjører oftere. På fellesstrekninger forsøkes rutene «taktet» slik at jevnest mulig frekvens oppnås. To linjer hver med halvtimesrute bør kunne gi 15 minutters frekvens til kundene langs strekningen.



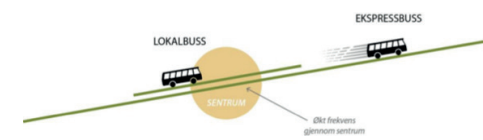
Illustrasjon: Byttepunkter for sømløse nettverk (TØI 1526/2016)

Pendellinjer krever mindre trafikkareal i byttepunktene, hvor arealpresset ellers er høyt. Omlegging fra linjer som snur i sentrum til linjer som pendler gjennom sentrum vil nesten alltid forbedre reisemuligheter og gi flere passasjerer. Kapasitetsutnyttelsen i bussene forbedres i sentrale områder der trengselen på veinettet er størst. Driften blir mer effektiv med færre linjer og færre linje-ender med behov for regulering av kjøretiden. Med færre, men lengre linjer kan en større del av reisemarkedet betjenes uten omstigning, og samtidig blir hele linjenettet forenklet.



Illustrasjon: Best Practice Guide (HiTrans 2005).

Direkte linjeføring. Når kollektivtrafikken skal ta markedsandel fra bilen, trenger den å bli mer konkurransedyktig på reisetid. En reisetid på 1,5–2 ganger av en bilreise dør-til-dør anses å være et nivå der kollektivtrafikken konkurrerer godt mot bil. I byområdene i Vestfold finnes det imidlertid strekninger der en reise med buss tar 2–3 ganger lenger tid enn bil. Noen ganger skyldes dette selve linjeføringen. Bussen må unngå unaturlige omveier og «tidstyver» som går ut over dem som skal reise lengst, og bussen bør som hovedregel kjøre den veien som bilisten ville valgt. Man bør unngå at en busslinje får for mange roller og oppgaver på en gang, slik at tilbudet til slutt ikke blir relevant for noen.



Samspill mellom regionale og lokale linjer. Busstilbudet består av lokalbuss i byområdet og regionbuss fra omegnen rundt. Når regionbussene møter byområdet, må det gjøres en vurdering av denne skal ta lokaltrafikk, eller kjøre gjennom byområdet med av-/påstigningsrestriksjoner til fordel for de som reiser gjennomgående. Dette er ikke helt uproblematisk: Produksjonen blir kostbar dersom hoveddelen av passasjerene reiser kort på en lang linje. Det kan også være krevende å øke antall avganger kun på en del av en lang linje.

VKTs prinsipp er at bussene stopper ved de holdeplasser som passerer. VKT oppnår dermed økt effektivitet, ved at «åpne dører» på regionbuss gir behov for færre bybuss. Stamlinjene i Vestfold fungerer i utgangspunktet som lokalbuss i byområdene de passerer.

¹ Best Practice Guide (HiTrans 2005), 79 råd og vink (Civitas 2015), Byttepunkter for sømløse nettverk (TØI 1526/2016).

3. STRATEGIER

3.1 KUNDE- OG MARKEDSRETTET TILBUD

Best kollektivtilbud der flest reiser. Beslutninger om rutetilbudet tas på grunnlag av god markedsinnsikt. VKT samler informasjon fra stadig flere kilder: måling av kundetilfredshet og kundekontakt, reisevaneintervjuer, befolkningsdata og kommunenes arealplaner. Operasjonelle data, som informasjon om antall påstigende passasjerer per holdeplass, gir VKT økt innsikt i hvordan dagens tilbud etterspørres i markedet.

Høy frekvens er det viktigste kvalitetselementet for kundene. Et attraktivt tilbud i byområder gis ved 15 minutters rute. Innenfor begrensede ressurser er det ikke mulig å tilby høy frekvens på alle reiserelasjoner. Løsningen er å tilby høy frekvens på utvalgte stamlinjer som møtes i knutepunkter.

Et annet viktig kriterium er å ha mulighet til å reise dit man skal. Via nettverket og tilrettelagt bytte kan kundene nå stadig flere destinasjoner med høy frekvens og lav reisetid, på stadig flere typer reiser (jobb, fritid, besøk). Byer som for tiden opplever sterk vekst i antall passasjerer, har gjennomført en forenkling av rutetilbudet ved at flatedekningen er redusert noe, og ressursene er benyttet til å styrke frekvensen på gjenværende linjer.

Strategiplanen følges opp med lokale trafikkplaner, som operasjonaliserer strategien innen trafikkområdet og detaljerer ut framtidig rutetilbud med hensyn til trasé, frekvens og åpningstid. Dette må integreres med kommunenes arealplaner, slik at areal- og transportpolitikken bidrar til å forsterke hverandre. En plan for utvikling av tilbudet i Tønsberg foreligger. Øvrige vestfoldbyer står nå for tur.

Sikker og pålitelig skoleskyss. Tilrettelegging av skoleskyss utgjør en stor andel av VKTs virksomhet,

målt i transportvolum så vel som graden av administrativ oppfølging. Forhold som utløser en skyssrett er avstand mellom hjem og skole, trafikkfarlig skolevei, permanent eller midlertidig bevegelseshemming.

Skoleskyssen skal være sikker og pålitelig og ta utgangspunkt i elevens transportbehov. Samtidig skal VKT organisere skoleskyssen rasjonelt og effektivt. VKTs strategi er at så mange elever som mulig bør betjenes med det ordinære busstilbudet, supplert med egne skolebuss, og at elever med tilrettelagt skoleskyss primært samkjøres i minibusser og deretter i ordinær drosje.

Kommunene påvirker det samlede omfanget av skoleskyssen gjennom vedtak om skolestruktur og skoletider. Ved god planlegging kan man øke samkjøringen. Lokalisering av skoler til områder der folk bor, bidrar til at flere kan gå og sykle til skolen, og holder skysskostnadene nede. VKT opplever generelt å ha god dialog med kommunene om skoleruter og skoletider. Noen steder kan relativt små justeringer i skoletider bidra til å øke sambruken av bussene og taxiene, og dermed redusere skysskostnadene.

VKT vurderer fortløpende organiseringen av skoleskyssen. Økt sambruk av kapasiteten ved bedre samordning av offentlige betalte transport kan inngå som del av denne vurderingen.

Enkle løsninger for kunden. Kundene ønsker selvbetjening og verktøy for å enkelt finne informasjon om reisemuligheter, rutetider og betaling. At kollektivtransporten er enkelt for kundene er en forutsetning for at kollektivtrafikken skal ta markedsandeler fra bilen.

Enklere betalingsløsninger med redusert kontantbetaling er ønskelig av flere årsaker: redusert tidsbruk på holdeplassene redusert risiko for ran, enklere billettoppgjør og flere tilgjengelige billetter. VKTs billett-app tar stadig større andeler av billettsalget i Vestfold. VKT har som mål å

fjerne kontantbetaling så fort det finnes tilfredsstillende alternativer for alle reisende. Forenkling av prismodellen er en forutsetning for selvbetjening. Et komplisert pris- og sonesystem er krevende å forholde seg til, og fordrer mer manuelt salg. Vestfold var tidlig ute med å redusere antall takstsoner i fylket, og arbeidet med enklere prisen beregning fortsetter. VKT ønsker samordnet billettering med tog, basert på nasjonale standarder for regler og avregning. Det må bli enklere for kundene å reise kollektivt på tvers av driftsarter og fylkesgrenser, og kollektivtrafikkseksjonene må bli enige om enklere oppgjørsmønstre. For Vestfold er det spesielt viktig å etablere samordnet billettering for reiser mot Grenland, Buskerud, Akershus og Oslo.

Dagens rabatter er i stor grad historisk begrunnet. Det gis rabatter til barn og unge, for å stimulere til at det dannes gode transportvaner til senere i livet, samt honnør. VKT ser at endret utforming av rabattsatser kan være et tiltak for å realisere vekstmålene. Det kan samtidig vurderes potensialet for en viss trafikanntilbudstilbedring, som ved prisdiskriminering for økt komfort eller kvalitet ved nye tilbud.

For å øke mobilitetstilbudet, og gjøre det enkelt for kundene å velge bort privatbilen, ønsker VKT å integrere ulike transportformer i sine betalingsløsninger. Det gjelder for eksempel bildelingsordninger og bysykler, der løsninger for bestilling og betaling bør integreres i en felles plattform.

Fjerne barrierer mot å ta kollektivtrafikken i bruk. Hvis vekstmålene for kollektivtrafikken skal nås holder det ikke bare at dagens kunder reiser oftere. Hovedutfordringen er å stimulere til at helt nye kunder kommer om bord. Dette er reisende uten spesielle forkunnskaper om, eller erfaring med, kollektivtilbudet. Nye reisende bør være hovedmålgruppen for kundeinformasjonen og pilotforsøk med nye mobilitetsløsninger. Kollektivtilbudet må framstå som enkelt. Forenkling og reduksjon av så mange barrierer som mulig er førende for kundestrategien.

Tilfredshet med kollektivtilbudet øker med praktisk brukserfaring. Mange har allerede et godt kollektivtilbud i nærheten av der de bor og jobber,

men manglende kunnskap om tilbudet kan være en barriere. Aktiv markedsføring av tilbudet overfor utvalgte målgrupper som for eksempel kampanjer mot de største arbeidsplassene i fylket prioriteres for å øke antall reisende innenfor dagens tilbud.

Holdeplassene, apper og vkt.no er kollektivtrafikkens utstillingsvindu. Her møtes kundene av «bruksanvisningen» for å reise kollektivt. Rutetider og reisemål framgår sammen med informasjon om billettering og andre spørsmål som kunder måtte ha.

VKT er i kontakt med kundene på en rekke ulike måter. Fra betjente kundesentre via telefon, selvbetjente kanaler, til sosiale media. Antall henvendelser til VKT øker, og det er sentralt at disse håndteres effektivt. Reiseplanleggeren utvikles med sanntidsinformasjon og med varsling av avvik i trafikken.



VKT ser at endret utforming av rabattsatser kan være et tiltak for å realisere vekstmålene

3.2 GRØNN OMSTILLING

Nullvekst i biltrafikken. Persontransport står for en stor andel av de samlede klimagassutslippene, og må bære en betydelig del av reduksjonen i CO₂. Nasjonal transportplan (NTP) slår fast at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Biltrafikken skal ikke øke utover dagens nivå. Dette omtales gjerne som «nullvekstmålet», og er basert på en erkjennelse av at det verken er mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge seg ut av kapasitetsutfordringene. Målet er satt både av hensyn til klima og miljø, og for å sikre et funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet. Potensialet for flere gang- og sykkelreiser må tas ut. Det er ikke et mål for kollektivtrafikken å konkurrere om reiser som ellers kan tas med gang og sykkel. Først på reiser lenger enn 2,5 kilometer oppnår kollektivtrafikk en markedsandel av betydning (kilde: Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013/14, Statens vegvesen). Dette gir strategiske føringer for hvor kollektivtilbudet bør utvikles.

Forventet befolkningsvekst fører til en betydelig vekst i transportomfanget. Kollektivtrafikkens utfordring er at antall passasjerer skal øke vesentlig, samtidig som de lokale og globale utslippene reduseres.



I framtidens bytrafikk ser VKT at elektriske busser kan være en sentral del av løsningen. VKT følger utviklingen tett, via leverandørkontakt og samarbeid med andre administrasjonsselskap.

Klimanøytral kollektivtrafikk. Det miljøstrategiske hovedmålet er at kollektivtrafikk, sammen med gange og sykkel skal ta trafikkveksten. Dernest skal kollektivtrafikken produseres med lavest mulig utslipp. VKT arbeider for å snarest mulig gjøre bussdriften fossilfri ved å kun kjøre på fornybare energikilder.

I dag har dieselbussen miljøfortrinn framfor privatbil ved et passasjerbelegg på omtrent 4 passasjerer om bord. Tilbud som kjøres med lavere passasjerbelegg enn dette, må forsvares på annen måte.

I Vestfold eksisterer et lokalt biogassanlegg som leverer gass til en stor andel av bussene i Vestfold. Fylkestinget vedtok i 2014 at 70 prosent av kjørte kilometer med rutebuss i Vestfold i framtida skal baseres på biogass som drivstoff. Biogass er et fornybart og godt drivstoffvalg når dette produseres fra bioråstoff.

El-busser er på full fart inn i markedet, med stadig bedre rekkevidde og løsninger. Etter hvert som teknologien blir mer moden, forventes prisene å falle til nivå med eller under diesel og biogass (kilde: Ruters miljøstrategi 2014–2020 mv.). Det er et spennende utgangspunkt for strategien at den mest miljøvennlige løsningen på sikt også kan se ut til å bli den rimeligste. I framtidens bytrafikk ser VKT at elektriske busser kan være en sentral del av løsningen. VKT følger utviklingen tett, via leverandørkontakt og samarbeid med andre administrasjonsselskap.

Kollektivtrafikken bidrar til en bedre byutvikling. Urbanisering gir muligheter for å utvikle attraktive byområder som det er godt å bo i. Utformingen av kollektivtilbudet har betydning for arbeidsplass- og boliglokalisering i og utenfor sentrum.

Grunnlaget for høy markedsandel for kollektivtrafikken legges gjennom arealbruken. Dermed er det arealplanleggerne som indirekte legger premisene for hva slags kollektivtilbud som kan gis. Kollektivtrafikken må tas tidligere inn i planleggingen. Ved enhver utbygging bør det tidlig undersøkes om og hvordan området best kan betjenes med kollektivtrafikk. VKT vil bidra inn i disse prosessene med økt kunnskap om samordnet areal- og transportplanlegging. Høy kvalitet på kollektivtilbudet øker også etablerte områders kvalitet.

Byene bør utvikles slik at reiseomfanget reduseres og en stor andel av reisene kan gjennomføres med gåing, sykkel og kollektivtrafikk. I Vestfold tar færre unge nå førerkort for bil og velger en bilfri livsstil, enn tidligere. Dette må det bygges opp under gjennom økt tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, urbane kvaliteter og mindre bilparkering.

Framtidens busser lager mindre støy, og kan passe inn i bymiljøet flere steder.

Samordnet virkemiddelbruk er mest effektivt. Samfunnsnyttan av satsing på kollektivtransport avhenger sterkt av nivået på bilbegrensende tiltak. Selv omfattende satsing på kollektivtilbudet kan ha begrenset effekt hvis den ikke kombineres med restriksjoner på bilbruk. Analyser fra utredningsfasen av NTP viste at et scenario som kombinerer offensiv kollektivsatsing med endret arealstrategi og parkeringsrestriksjoner, krever 22 prosent lavere investeringer, 35 prosent lavere driftskostnader og leder til bedre måloppnåelse, enn et scenario som kun er basert på positive virkemidler for kollektivtrafikken.



Urbanisering gir muligheter for å utvikle attraktive byområder som det er godt å bo i. Utformingen av kollektivtilbudet har betydning for arbeidsplass- og boliglokalisering i og utenfor sentrum.

3.3 UTVIKLING OG NYE MULIGHETER

Utnytte mulighetene ny teknologi og deling gir til bedre og billigere mobilitet for innbyggerne.

Teknologisk utvikling gir mulighet til bedre å konkurrere med privatbilen til en vesentlig lavere kostnad. VKT kan i fremtiden ta rollen som tilbyder av en plattform for mobilitet, der ulike transportløsninger kan møte ulike deler av mobilitetsbehovet.

Teknologisk utvikling forandrer mobilitet til å bli en tjeneste, også der man bruker personbil til for eksempel bildelingstjenester. Fordi dette flytter kostnader fra å være faste knyttet til bilkjøp, forsikring og årsavgift til å bli variable knyttet til det enkelte brukstilfelle, endres dynamikken i valg av transportmiddel til fordel for kollektivtrafikk. Dette gir VKT mulighet til å gi sine kunder et bedre mobilitetstilbud, gjennom for eksempel å integrere bildeling i sin plattform med løsning for bestilling og betaling.

VKT har en viktig rolle i å bidra til at de nye mulighetene kan oppfylle befolkningens behov for mobilitet. Med selvkjørende biler og busser kan skillet mellom individuell transport og kollektivtransport bli mindre åpenbart. Selvkjørende busser kan i større grad være fleksible ved at de kan bestilles og tilpasses den enkelte reise sin rute, uten å nødvendigvis være bundet til en helt fast rute.

Uten sjåfør vil kostnadene ved å tilby mobilitet være vesentlig lavere. Det må påregnes at en større del av markedet vil kunne overtas av kommersielle aktører uten behov for subsidier. Dette utfordrer VKTs forretningsmodell. VKT ønsker å møte denne utfordringen offensivt. Selskapet kan ta rollen som koordinator gjennom å etablere plattform der befolkningen møter de ulike leverandørene av mobilitet, være katalysator for utvikling av tjenester eller være leverandør.

Testing av selvkjørende minibusser eller bestillingsløsninger for delt mobilitet vil gi VKT verdifulle erfaringer. Kundernes erfaring med bruk av tilbudet i en pilottest vil kunne danne grunnlag for full realisering. Slike piloter testes også i andre deler av landet og VKT vil høste av denne erfaringen i utvikling av en potensiell pilot.

Møte kundens behov for mer tilpassede løsninger. Ved bruk av stadig bedre markedsmodeller, spisser VKT rutetilbudet mot å ta større markedsandeler av de store reisestrømmene. Et eksempel er etablering av direktelinjen Tønsberg-Fokserød-Larvik i rushtidene.

Kundene ønsker i økende grad individuell tilpasning. Derfor styrker VKT kundedialogen via appen. Kunder forventer å motta beskjed om trafikkavvik og forslag om alternativ reisevei, eller varsel om at periodebilletten er i ferd med å utløpe.

Appen er viktig i dialogen mellom VKT og kunden, og sentral å videreutvikle i fremover. Appen kan for eksempel tenke seg å gi informasjon om overgang til andre transportmidler eller inneholde digitalt skolekort for skolereiser. VKT vil vurdere å tilby kundene et utvidet tilbud (lydbøker, filmer og så videre) gjennom appen for å gjøre kollektivreisen mer attraktiv.

Kunnskap om kundens billett kjøp og reisemønster åpner for nye måter å beregne prisen på. Vestfold var tidlig ute med å forenkle antall takstsoner i fylket, som senere har inspirert andre fylker. Hva som inngår i neste billettrevolusjonen må utredes nærmere. En mulighet er etterskuddsvis beregning av rimeligste billett, basert på de reisene kundene har foretatt. En annen modell er å innføre tettere sammenheng mellom faktisk reiselengde eller når reisen foretas og pris. Kundens ønske om et enkelt system utelukker kanskje de mest kreative løsningene.

Framtidens betalingsløsninger baserer seg neppe på VKTs reisekort, men på digitale løsninger. I disse løsningene kan det også inkluderes tilbud fra partnere som bildeling og bysykler som bidrar til bedre mobilitetstilbud. Det er samtidig et paradoks at tilfeldige kunder, som representerer framtidens vekstpotensial, er de som betaler den høyeste inngangsbilletten til kollektivtrafikken, nemlig enkeltbillettprisen.

Det bør vurderes om minibusser som benyttes til skoleskyss kan åpnes for ordinære reisende. Ordinære skolebusser har åpne dører for alle kundegrupper, ikke bare skoleelever.

Bedre utnyttelse av den samlede kapasiteten. Transportbehovet øker, og dermed også ressursinnsatsen. I dagens kollektivtrafikk finnes en viss kapasitetsreserve, som bør utnyttes først. Vekstmålene tilsier imidlertid en vesentlig økning i produksjonen og driftstilskudd. VKT vil bidra til at trafikken planlegges mest mulig effektivt.

Det offentlige kjøper inn transporttjenester over flere budsjetter: Helseforetakene kjøper inn pasientreiser, fylkeskommunen via VKT kjøper inn skoleskyss, inkludert spesialtransport som kjøres med ordinære drosjer, mens kommunene kjøper inn TT-reiser. Det er den samme drosjekapasiteten som de ulike innkjøperne innretter seg mot.

VKT ser potensialet for bedre samordning av det offentlige samlede kjøp av drosjetjenester. Ved at alle transportbehovene sees i sammenheng og planlegges samlet, kan ressursene utnyttes bedre. Målet må være at antall innleide biler reduseres, og at utnyttelsen av hver bil øker. VKT bidrar gjerne inn i disse prosessene med systemer og kompetanse.

Et grep som bør kunne gjennomføres raskt er å la pasienter kunne velge å reise med det lokale kollektivtilbudet. Andre fylker har erfaring med at pasienter kan få fri reise ved framvisning av innkalling til time hos helseforetaket. En slik samordning er åpenbart i samfunnets interesse.

Fremkommelighetstiltak i by har høy kundenytte. Buss som står fast i bilkø er svært dårlig bruk av samfunnets ressurser. En buss kan potensielt erstatte 50 biler, og må få prioritet i trafikken deretter.

I Vestfoldbyene er kjøproblemen beskjedne sammenlignet med storbyene, men krevende nok for bussdriften. VKT ønsker forutsigbar framkommelighet for bussen i de viktigste korridorene for kollektivtrafikken. Det er uholdbart at kjøretidene varierer mye over døgnet og fra dag til dag. Kundene forholder seg til stive rutetider, altså at bussene kjører fra holdeplassene på samme minuttall hele døgnet. I rushtidene oppleves forsinkelser. Hvis bussene hadde fått køfri kjørevei gjennom byen, ville bussen konkurrert bedre på reisetid og forutsigbarhet mot bil. Beparelsen ville ført til at hver buss rekker flere turer per rushperiode.

I Vestfold eksisterer det i dag rundt 700 meter kollektivfelt. Dette nivået bør relativt raskt dobles. Spesielt viktig er framkommeligheten til terminaler hvor passasjerene skal bytte til tog eller andre busslinjer.

I Tønsberg ønsker VKT at det etableres gateterminal i Møllegaten, og at bussene gis prioritet i Nedre Langgate og Halfdan Wilhelmsens allé. Tiltak i de andre Vestfoldbyene blir belyst som del av trafikkplanarbeidet.

Prioritering av buss forutsetter nedprioritering av bil innenfor begrenset gategrunn. Infrastrukturiltak understøtter byutviklingen, og er en forutsetning for å innfri vekstmålene til kollektivtrafikken.



I Vestfoldbyene er kjøproblemen beskjedne sammenlignet med storbyene, men krevende nok for bussdriften

3.4 SAMARBEID OG DIALOG

Pådriverrolle og dialog. Det er flere aktører innen kollektivtrafikken i Vestfold, herunder fylkeskommunen, kommunene, Statens vegvesen, Jernbaneverket, operatørene med videre. VKT ønsker å videreutvikle samarbeidet med de andre aktørene.

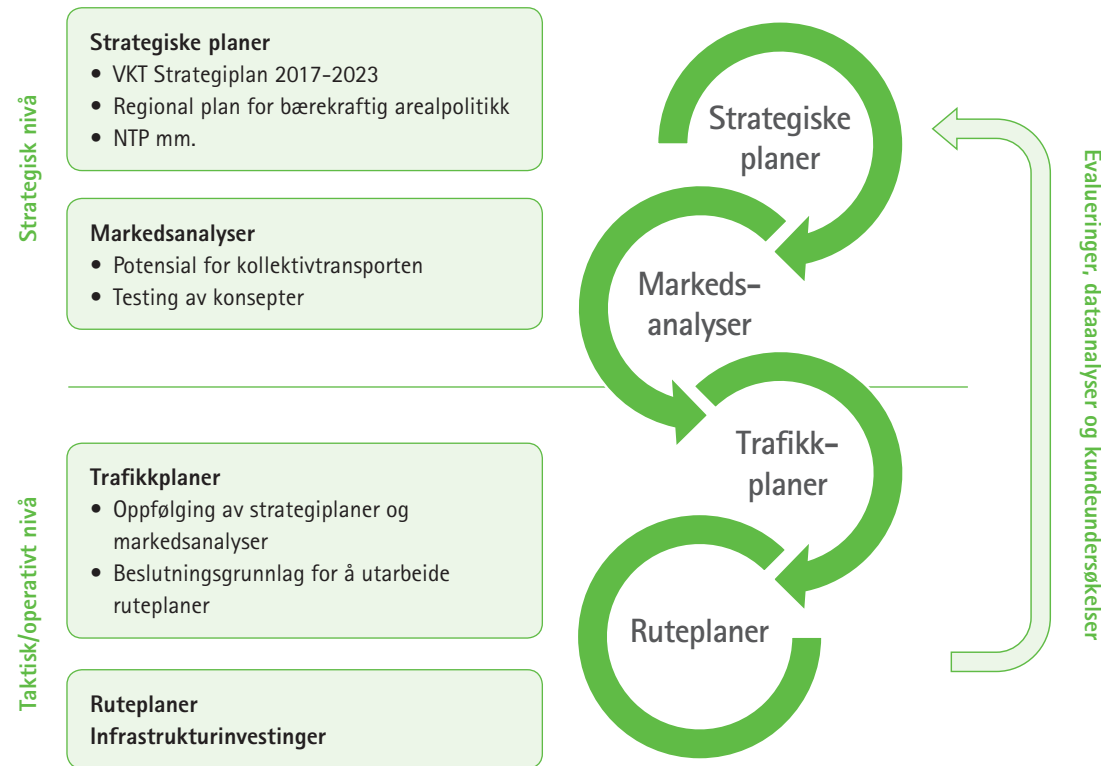
Ansvar for infrastrukturen tilhører veieier, som kommunen, fylkeskommunen eller Vegvesenet. VKTs rolle i denne sammenheng er å være en pådriver for at veiltakene med høyest nytte prioriteres først, og at kollektivtrafikkens behov ivaretas på en god måte i infrastrukturprosjektene. VKT opplever å bli møtt med forståelse for behovene og har et godt samarbeid med veiansvarlige. VKT ønsker imidlertid en enda raskere utbygging av kollektivfelt og annen tilrettelegging for buss.

Ansvar for arealutvikling ligger hos kommunene og fylkeskommunen. VKT ønsker å være en pådriver for et kollektivtrafikkorientert arealgrep. Kollektivtrafikkens behov må komme tidlig inn i utviklingsplaner. Der kollektivtrafikken i ettertid skal reparere en litt for svak regional plan for bærekraftig arealpolitikk, blir resultatet sjelden vellykket.

VKT inviterer kommunene og fylkeskommunen til samarbeid om trafikkplaner for utvikling av framtidig rutetilbud.

Fremover skal VKT også bli mer synlig i markedet overfor kundene gjennom markedsaktiviteter og generell omdømmebygging.

Strategien legger føringer for VKTs videre arbeid og satsningsområder. Et overordnet mål er et best mulig kollektivtilbud innenfor budsjettammen. I dette ligger det alltid en mulighet til å forbedre seg. Det er derfor viktig at gode initiativ i strategiarbeidet følges opp videre.



En måte å prøve strategiske initiativ er å teste ut nye konsepter gjennom markedsanalyser. Dette kan synliggjøre potensialet for kollektivtransporten. Dataanalyser av befolkningsmønster, arealplaner og arbeidsplasser vil brukes til å avdekke nye markeder i fremtiden.

VKT vil materialisere potensielle muligheter i trafikkplaner. Trafikkplaner synliggjør hvordan strategien operasjonelt lar seg gjennomføre med hensyn til noen overordnede prinsipper som er omtalt i denne strategien. Dette vil gi forslag til et helhetlig rutetilbud og forutsetninger for utbygging av infrastruktur.

VKT setter trafikkplaner i drift gjennom nye ruteplaner som tar hensyn til materiell, kapasitet og den faktiske iverksettelsen av en trafikkplan.

Slike prosesser er viktig å evaluere. VKT vil måle effekter, samle inn og analysere data og evaluere tiltakene, for på denne måten lære og videreutvikle kollektivtilbudet videre.

Vestfold Kollektivtrafikk AS er fylkeskommunens kompetanseorgan for kollektivtrafikk. VKT vil bidra overfor eieren og samarbeidspartnerne med oppdatert kunnskap om samordnet areal- og transportplanlegging, og om hva som skal til for å lykkes med kollektivsatsingen.

Via bransjesamarbeid med øvrige administrasjonsselskaper, bestillerenheter og Kollektivtrafikkforeningen deler og mottar VKT informasjon og erfaringer med resten av bransjen. Samarbeidet omfatter kontrakter, marked, bussmateriell, miljø, skoleskyss, trender innen kollektivtrafikk og nytt fra EU.

Overfor transportørene etableres samarbeidsformer med felles utviklingsmål og planer. Et tema i operatøroppfølgingen er samarbeid om sjåførutvikling.

VKT er en relativt liten organisasjon, med et sterkt fokus på at rutetilbudet skal fungere for kundene hver eneste dag. Dermed følger at det er få ressurser som utelukkende jobber med utviklingsperspektivet. Ved framleggelse av

strategiplanen og de prosesser som har ført fram til denne, søker VKT å øke den strategiske kompetansen og helhetsforståelsen i alle ledd av virksomheten. Det er også naturlig at strategiplanen følges opp med en kartlegging av kompetansebehov.

VKT vil bruke data til å styrke kollektivtilbudet. Ofte er det viktig å definere hva som skal kunne måles før og etter tiltak iverksettes. VKT vil identifisere behov for supplerende undersøkelser og data i slike tilfeller. For å lære blir det viktig å evaluere, innhente kundeopplevelser og analysere dataen, og for å motvirke feilinvesteringer vil det gjøres relevante analyser før tiltak iverksettes.

Digitalisering medfører en kraftig økning i tilgang på data. Dette gjelder både informasjon om kundene og ruteproduksjonen. VKT samler inn svært mye data om markedet og trafikken, og datagrunnlaget vil kunne økes vesentlig i nær fremtid. Det gir grunnlag for å gi befolkningen et bedre mobilitetstilbud for gitte ressurser. Ved kjøp av elektroniske billetter gir kundene VKT verdifull digital informasjon for utvikling av enklere bestillings- og betalingsløsninger. Billettdata kombinert med data fra andre kilder kan benyttes til å vise endringer i reise-mønstre.

VKT ønsker åpenhet og deling av informasjon og data ved å sammenstille egne data med data fra andre aktører (bysykler, bildeling og liknende). Ved aktiv bruk av tilgjengelig datagrunnlag ønsker VKT blant annet å vurdere effekt av ulike tiltak for å forbedre kollektivtilbudet. Økt tilgang på data gjennom digitalisering, åpne løsninger og deling av informasjon krever at den analytiske kompetansen i VKT styrkes.



4. HANDLINGSPLAN

Handlingsplanen er administrasjonens verktøy for å følge opp strategiplanen, og angir prioritering til de viktigste tiltakene som må på plass for å realisere strategien. Tiltakene er sortert innenfor hver av de fire delstrategiene.

DELSTRATEGI	PRIORITERTE TILTAK
1. KUNDE- OG MARKEDSRETTE TILBUD	Utvikle stadig bedre markedsmodeller og bygge kompetanse på analyse av store datamengder
	Utarbeide trafikkplaner som detaljerer ut framtidens rutetilbud i Vestfoldbyene.
	Gjennomføre styrking og forenkling av rutetilbudet i tråd med trafikkplanene.
	Tilby enkle betalingsløsninger og redusere billettsalget i bussene.
2. GRØNN OMSTILLING	Gjennomføre forenkling av ruteinformasjonen, og jobbe målrettet mot utvalgte kundegrupper (bedrifter, skoler og større arrangementer).
	Styrke tilbudet der potensialet er størst og legge til rette for at flest mulig kan la bilen stå.
	Øke andelen klimanøytral kollektivtrafikk til 100%.
	Kreve klimanøytrale løsninger på minibusser og drosjer som er involvert i skolekjøringen.
	Økt kapasitetsutnyttelse i kollektivtrafikken og skoleskyssen.
Oppfordre ansatte til å gå, sykle og ta kollektiv til og fra jobb. Være en foregangsaktør for å oppnå nullvekstmålet.	

DELSTRATEGI	PRIORITERTE TILTAK
3. UTVIKLING OG NYE MULIGHETER	Opprette arbeidsgruppe for videreutvikling av appen. Styrke kundedialogen og videreutvikle app-en bl. a med målrettet og mer nyttig avviksinformasjon.
	Utvikle system for avvikshåndtering i trafikken. Systemet må kunne viderefremmes til kunden, gjerne gjennom app-en.
	Digitalisere skoleskysbevis i fylket som forenkler administrasjonen og styrker VKTs omdømme
	Utrede mer fleksible prismodeller, basert på etterskuddsvis prisberegning og sømløse reiser.
	Samordne billettering med tog og nabo fylkene basert på nasjonale standarder.
	Forstå mer om potensialet for selvkjørende busser og vurdere piloter for dette.
	Utvikle ansatte til å bli dyktige innkjøpere.
4. SAMARBEID OG DIALOG	Være en pådriver for kollektivtrafikkorienterte løsninger både innen infrastruktur og arealplaner.
	Bidra med oppdatert kunnskap om kollektivtrafikkens rammebetingelser og samlet virkemiddelbruk i relevante sammenhenger.
	Invitere kommuner og fylkeskommunen til samarbeid om utvikling av framtidig rutetilbud.
	Bli tydeligere overfor eier hvilken markedssuksess som kan oppnås for ulike tilskuddsnivåer.
	Kommunisere og forankre strategi hos samarbeidspartnere, kunder og leverandører.



Fakta om selskapet

Vestfold Kollektivtrafikk AS (VKT) har ansvaret for kollektivtrafikk og skoleskys 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 skoleskys i henhold til gjeldende regler og lovverk.