



Årsrapport 2018



vestfold
kollektivtrafikk

Sammendrag

Antall passasjerer på bussene i Vestfold gikk ned med 2% i 2018 sammenlignet med resultatet i 2017. Det ble registrert rett i overkant av 10 millioner passasjerer på bussene i fylket. Sande kommune hadde den beste utviklingen med en vekst på 4,5%. Deretter fulgte Larvik kommune med en vekst på 2,1% i 2018. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen med Vestfold fylkeskommune var en passasjervekst på 2% i 2018.

VKT hadde i 2018 en total omsetning på 495 millioner kroner, hvor vederlag fra Vestfold fylkeskommune utgjorde 314 millioner kroner. Årsregnskapet for 2018 viser et overskudd etter finans på 7,34 millioner kroner og pr. 31.12.2018 var selskapets egenkapital på 35,5 millioner kroner, inklusive 0,1 millioner kroner i aksjekapital.

Vestfold hadde en befolkningstilfredshet på 54% i Kollektivbarometeret for 2018. Det plasserer VKT på en 2. plass i Norge, kun slått av Oslo/Akershus. Befolkningstilfredsheten i Vestfold har økt hvert år siden første undersøkelse ble gjennomført i 2016.

VKT utarbeidet i 2018 en Trafikkplan for Nordre Vestfold i samarbeid med Strategisk Ruteplan A/S. Trafikkplanen har en horisont mot 2025. Målet med trafikkplanen er å etablere et beslutningsgrunnlag for utvikling av rutetilbudet i Holmestrand og Sande ved å bygge på etablert metodikk, markedsanalyser og prinsipper for tilbudsutforming. Trafikkplanen utgjør dermed et grunnlag for langsiktig prioritering av ressursene.

Kollektivtilbudet i Vestfold ble styrket i oktober og desember 2018 på mange av de viktigste linjene i Vestfold med økt frekvens på dagtid og et forbedret kvelds- og helgetilbud. I tillegg ble det gjort flere traseendringer for å redusere reisetiden slik at bussen i større grad ble konkurransedyktig mot bilen på reisetid. Endringene skal også bidra til at punktligheten styrkes.

Andelen avganger i rute (inntil 3 minutter etter planlagt tid) var på 72% i Vestfold i 2018. Det var samme resultat som i 2017.

Dersom avganger i rute økes til 5 minutter etter planlagt tid ville punktligheten i Vestfold vært på 87% i 2018. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen mellom VFK og VKT var 72% av avgangene i rute.

I desember 2018 ble det innført et nytt takst- og sonesystem i Vestfold. 30 soner ble til 4 store, som betyr at det har blitt enda billigere å reise med buss i Vestfold. Aldersgrensen for barn ble også økt til 18 år.

Innhold

Sammendrag	2
Regnskap og organisasjon	4
Passasjerutvikling	6-7
Kollektivbarometeret	8
Trafikkplan Nordre Vestfold	10
Styrket rutetilbud	12
Klimaregnskap	14
Punktlighet	15
Skoleskyss i Vestfold	16
Nytt sonesystem	18
Universel utforming	20
Resultatregnskap	23
Fakta om selskapet	24



Økonomi og regnskap

Årsregnskapet for 2018 viser et overskudd etter finans på 7,34 millioner kroner og pr. 31.12.2018 var selskapets egenkapital på 35,5 millioner kroner, inklusive 0,1 millioner kroner i aksjekapital.

Selskapet hadde i 2018 en total omsetning på 495 millioner kroner, hvor vederlag fra Vestfold fylkeskommune utgjorde 314 millioner kroner. Salg av billettprodukter til ordinære reisende og til kommunene for skoleskys med buss, utgjorde til sammen 141 millioner kroner. Omsetning fra tilrettelagt skoleskys til kommunene var på 25 millioner kroner.

Selskapets transportkostnader var i 2018 totalt 456 millioner kroner, hvorav 383 millioner kroner var kjøp fra busselskapene og 62 millioner kroner var kjøp fra minibuss- og drosjeselskaper. Transportkostnadene utgjorde 93,3% av selskapets totale driftskostnader.

Organisasjon

VKTs organisasjon omfatter 24 medarbeidere, hvorav 13 kvinner og 11 menn. I tillegg var det 5 deltidsansatte på kundesenteret og en lærling i kontorlag.

Markedsavdelingen består av 8 medarbeidere som arbeider med salg, markedsføring og kundeoppfølging. Seks av disse er ansatt på kundesenteret i Tønsberg. Det er i tillegg 5 deltidsansatte ekstrahjelpere på Tønsberg Rutebilstasjon.

Driftsavdelingen med 6 medarbeidere følger opp ruteplanlegging, transportører, skoleskys og generelle driftsoppgaver. Det ble ansatt 2 nye medarbeidere i 2018 på områdene drift og skoleskys.

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 6 medarbeidere i økonomiavdelingen samt administrerende direktør og en stabsmedarbeider.

VKT fikk i 2018 en lærling i kontorlag.

VKT har et trivelig og inkluderende arbeidsmiljø. Sykefraværet i 2018 var på 5,3%.

Styret i VKT har i 2018 bestått av:

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



Passasjerutvikling i Vestfold

Antall passasjerer i Vestfold gikk ned med 2% i 2018 sammenlignet med resultatet i 2017. Det ble registrert i overkant av 200.000 færre reiser i perioden. Totalt sett ble det gjennomført 10.000.112 reiser med bussene i Vestfold i 2018.

På ordinære ruter var utviklingen noe bedre med en tilbakegang på 0,6% sammenlignet med fjoråret. Her var det en økning i antall reiser i kommunene Horten, Sandefjord, Larvik og Sande. Den største tilbakegangen på ordinære ruter var i Holmestrand og Tønsberg.

Størst tilbakegang på skoleruter

På skolerutene var det en tilbakegang på 8,4% i 2018 sammenlignet med året før. Det ble registrert om lag 15.000 færre reiser på disse linjene i 2018 sammenlignet med året før. Størst tilbakegang var det i kommunene, Tønsberg, Færder og Horten.

Størst nedgang i Tønsberg-regionen

I Tønsberg-regionen gikk antall reiser ned med 3,2% i 2018. Det var registrert over 155.000 færre reiser i perioden. I Vestfold nord var det en tilbakegang på 67.000 reiser (-2,9%). Her finner vi den største tilbakegangen i Horten og Holmestrand, mens det var en økning i antall reiser på 4,5% i Sande kommune.

I Vestfold syd har antall passasjerer økt med 0,7% sammenlignet med fjoråret. Over 20.000 flere reiser ble registrert i 2018. Larvik har den beste utviklingen med en vekst på 2,1%, mens utviklingen i Sandefjord er på nivå med fjoråret.

De 15 største enkeltlinjene stod for over 70% av passasjerene i Vestfold. Utviklingen på disse linjene var på nivå med fjoråret. Best utvikling hadde linje 210 (Rekkevik - Larvik - Nordbyen) med en vekst på over 10% i 2018.

Årsaken til nedgangen i 2018 kan i hovedsak knyttes til følgende forhold.

1. Fjerning av bomringen i Tønsberg i 2016
2. Færre skoleelever med rett til fri skuss
3. Midlertidig skoleskuss ved Granly skole til juni 2017
4. Etablering av heisen i Holmestrand

Det ble satt i verk en rekke tiltak mot slutten av 2018 for å snu den negative utviklingen. Takst- og sonesystemet ble forenklet med færre soner og takster, tilbudet på flere linjer ble styrket i oktober og desember med økt frekvens og bedre kvelds- og helgetilbud. I tillegg ble det gjort flere traseendringer for å redusere reisetiden og treffe markedet bedre.

Passasjerer ordinære ruter

Linje	Destinasjon	2018	2017	Endring	Endring %
1	Horten - Åsgårdstrand - Tønsberg - Sandefjord - Larvik	1 261 185	1 244 078	17 107	1,4 %
2	Holmestrand - Horten - Tønsberg - Borgheim - Tjøme	1 529 956	1 537 683	-7 727	-0,5 %
3	Framnes - Sandefjord - Larvik - Veldre	457 886	431 807	26 079	6,0 %
11	Larvik - Tønsberg ekspress	61 592	59 409	2 183	3,7 %
21	Holmestrand - Tønsberg	10 742	11 322	-580	-5,1 %
22	Verdens Ende - Sundene	38 381	39 118	-737	-1,9 %
23	Horten - Tønsberg	27 275	29 835	-2 560	-8,6 %
41	Hof - Sande	1 040		1 040	
42	Holmestrand - Gullhaug - Hof	69 006	74 328	-5 322	-7,2 %
43	Hof - Eidsfoss	23 262	26 624	-3 362	-12,6 %
44	Hof - Mossåsen	17 289	18 823	-1 534	-8,1 %
45	Holmestrand - Kleiverud - Gullhaug	73 566	80 194	-6 628	-8,3 %
47	Holmestrand - Våle	7 668	8 252	-584	-7,1 %
70	Horten - Skoppum	98 779	98 419	360	0,4 %
71	Holtandalen - Horten	97 475	91 836	5 639	6,1 %
72	Steinsnes - Horten	1 184	1 891	-707	-37,4 %
73	Åsen - Horten	1 257	2 375	-1 118	-47,1 %
74	Horten - Våle	11 160	12 167	-1 007	-8,3 %
75	Campus - Skoppum	10 449	11 466	-1 017	-8,9 %
91	Drammen - Svelvik - Berger	387 945	391 678	-3 733	-1,0 %
92	Svelvik - Mariås	50 187	50 992	-805	-1,6 %
93	Sande - Skafjell	28 012	24 972	3 040	12,2 %
94	Sande - Holmestrand	9 086	8 133	953	11,7 %
96	Drammen - Skoger - Sande	213 735	211 799	1 936	0,9 %
97	Skoger - Sjøshagen - Sande	17 779	15 909	1 870	11,8 %
100	Vestfjordveien - Teie Torv	35 761	33 101	2 660	8,0 %
110	Solvang	28 762	28 344	418	1,5 %
111	Husvik - Tønsberg	163 934	163 505	429	0,3 %
113	Eik - Tønsberg - Torød/Husøy	1 027 956	1 044 638	-16 682	-1,6 %
114	Træleborg - Tønsberg	2 458	2 840	-382	-13,5 %
115	Husvik - Vallø - Tønsberg	63 846	72 113	-8 267	-11,5 %
116	Skalleveid - Tønsberg - Kaldnes - Borgheim	841 883	862 875	-20 992	-2,4 %
117	Barkåker - Tønsberg	16 572	20 301	-3 729	-18,4 %
118	Sandeåsen - Presterødåsen	25 175	23 769	1 406	5,9 %
120	Tønsberg - Revetal - Hof	128 272	128 388	-116	-0,1 %
121	Tønsberg - Ramnes - Revetal - Hof	48 414	54 129	-5 715	-10,6 %
124	Tønsberg - Andebu	84 276	88 602	-4 326	-4,9 %
126	Tønsberg - Kirkevoll	5 131	6 324	-1 193	-18,9 %
129	Vestre Skjee - Tønsberg	13 339	14 914	-1 575	-10,6 %
130	Stokke - Tønsberg	343 770	359 488	-15 718	-4,4 %
134	Furustad - Himberg	7 560	7 377	183	2,5 %
135	Bugården eldresenter	10 222	15 078	-4 856	-32,2 %
138	Unneberg/Helgerød - Stokke	12 352	12 450	-98	-0,8 %
139	Dølabakken - Ringveien - Hasle	4 608	5 037	-429	-8,5 %
150	Sandefjord - Kodal - Andebu	49 478	48 115	1 363	2,8 %
161	Lasken - Sandefjord - Gjekstad	113 487	123 317	-9 830	-8,0 %
163	Helgerød - Solløkka	14 471	15 292	-821	-5,4 %
168	Vøra - Tveitan	11 990	11 987	3	0,0 %
172	Ringkollen - Sandefjord - Mosserød - Åbol	175 674	174 750	924	0,5 %
173	Virik - Sjøstrand	14 116	15 074	-958	-6,4 %
175	Råstad stasjon - Sandefjord Lufthavn Torp	172 276	168 806	3 470	2,1 %
206	Helgeroa - Larvik	26 716	21 540	5 176	24,0 %
207	Larvik - Kjøse	12 888	16 426	-3 538	-21,5 %
208	Hagalila - Larvik - Nevlunghavn	125 389	125 808	-419	-0,3 %
210	Rekkevik - Larvik - Nordbyen	170 568	153 978	16 590	10,8 %
214	Larvik - Kvelde - Svarstad	39 040	41 939	-2 899	-6,9 %
215	Larvik - Hvarnes - Svarstad	28 240	29 874	-1 634	-5,5 %
	Totalt	8 324 520	8 373 289	-48 769	-0,6 %

Kollektivbarometeret

Kollektivbarometeret er en nasjonal undersøkelse som måler befolkningens fornøydhetsnivå med kollektivtrafikken. Undersøkelsen gjennomføres 3 ganger årlig og ble første gang gjennomført i 2016. Kollektivbarometeret er basert på BEST-undersøkelsen, som er et samarbeid mellom kollektivselskapene i Stockholm, Helsinki, København, Geneve og Oslo.

Undersøkelsen måler fornøydhetsnivået på 10 ulike parametre, som igjen i ulik grad er delt opp i flere underspørsmål. Barometeret er en WEB-basert undersøkelse, med totalt 16.825 respondenter fordelt utover landets fylker.

De 10 ulike områdene i undersøkelsen er:

- Kollektivtilbudet
- Punktlighet
- Informasjon
- Personalets opptreden
- Trygghet og sikkerhet
- Komfort
- Kollektivtrafikkens rolle i samfunnet
- Valuta for pengene
- Lojalitet
- Befolkningstilfredshet

Befolkningstilfredshet

Befolkningstilfredsheten viser hvor fornøyd fylkets innbyggere er med kollektivtilbudet totalt sett. Vestfold hadde en befolkningstilfredshet på 54% i 2018. Det plasserer oss på en 2. plass i Norge, kun slått av Oslo/Akershus. Befolkningstilfredsheten i Vestfold har økt hvert år siden første undersøkelse ble gjennomført i 2016.

Kollektivtilbudet

Kollektivtilbudet viser fornøydhetsnivået på 8 ulike underspørsmål knyttet til reiser til/fra jobb og skole, reiser i og utenfor sentrale områder, avstand til holdeplass, reisetid og antall avganger. I Vestfold svarer 57% at de er fornøyd på dette området. Det plasserer oss på en delt 2. plass sammen med Hordaland, kun slått av Oslo/Akershus.

Punktlighet

På punktlighet oppnår vi en fornøydhetsnivå på 62%. Her ligger vi et stykke ned på listen over de beste fylkene. Det er imidlertid grunn til å tro at endringene som ble gjennomført i oktober og desember 2018 vil bidra til et forbedret resultat i 2019.

Informasjon

Informasjon viser fornøydhetsnivået på tilgang til ruteinformasjon, informasjon på stoppesteder og terminaler og informasjon ved avvik. Vestfold oppnår en fornøydhetsnivå på 53% som plasserer oss på en 3. plass blant fylkene i Norge.

Personalets opptreden

Her måles fornøydhetsnivået på vår evne til å gi korrekte svar på spørsmål og at vi opptrer høflig og korrekt. Vi oppnår en fornøydhetsnivå på 73% på dette delområdet. Det plasserer oss på snittet av fylkene i undersøkelsen.

Trygghet og sikkerhet

Vi oppnår en fornøydhetsnivå på 73% på trygghet og sikkerhet. Underspørsmålene på dette området er knyttet til sikkerhet på holdeplasser, ombord på transportmiddelet og at respondentene ikke er redd for trafikkulykker når de reiser kollektivt. Resultatet plasserer oss midt på tabellen over fylkene i Norge.

Hele rapporten med de øvrige delområdene kan lastes ned på vkt.no/kollektivbarometeret





Ønsker du å lese mer?

Last ned rapporten på vkt.no/rapporter

Trafikkplan Holmestrand og Sande

VKT utarbeidet i 2018 en Trafikkplan for Nordre Vestfold i samarbeid med Strategisk Ruteplan A/S. Trafikkplanen har en horisont mot 2025. Fra 1. januar 2020 vil Svelvik kommune slås sammen med Drammen kommune og bli en del av Viken Fylkeskommune.

I Vestfold er vedvarende vekst i antall busspassasjerer de siste ti årene avløst av en reduksjon i antall passasjerer siste år. Årsaken var i stor grad passasjerbortfallet i Tønsberg, i perioden etter at bomringen ble avvirket. Men også i Nordfylket – som i denne sammenheng inkluderer Horten, Holmestrand, Sande, Svelvik og Linje 91 og 96 inn til Drammen – opplevde en passasjeredgang på 2% i 2016–2017, og den negative utviklingen har fortsatt i 2018.

Studier (bl.a. Urbanet Analyse for Ruter AS) viser til at etterspørselen vil forvitte med 1–2% pr år dersom tilbudet ikke utvikles i tråd med markedsbehovene. Vi anså derfor tiden moden for en markedsjennomgang for å sikre at rutetilbudet fremover møter etterspørselen, og at ressursene til kollektivtrafikk disponeres mest mulig optimalt.

Vi utvikler rutetilbudet innenfor de rammer, vedtak og strategier som eieren, Vestfold fylkeskommune, setter. Trafikkplanene operasjonaliserer strategien, og tilhører det taktiske nivået (mellom strategi og operative planer). Det er gjennom trafikkplanene at større endringer i rutetilbudet analyseres, vurderes og eventuelt besluttes gjennomført. Dermed står trafikkplanarbeidet helt sentralt for utviklingen av kollektivtrafikken i Vestfold.

Trafikkplanens markedsområde defineres som Holmestrand og Sande kommune, med utgangspunkt i dagens kommunestruktur og har en horisont til 2025.

Hensiktet med prosjektet er å gi økt trygghet for utviklingsretning, ved å styrke det strategiske fokuset i planleggingen, og bidra til

at store og små tiltak som iverksettes peker fremover mot en langsiktig og helhetlig kollektivløsning.

Målet med trafikkplanen er å etablere et beslutningsgrunnlag for utvikling av rutetilbudet i Holmestrand og Sande ved å bygge på etablert metodikk, markedsanalyser og prinsipper for tilbudsutforming. Trafikkplanen utgjør dermed et grunnlag for langsiktig prioritering av ressursene.

Anbefalte løsningsforslag bygger på følgende:

For Sande:

Bedre tilbud der markedspotensialet er størst.
Bedre korrespondanse med buss-tog.
Pendellinje Drammen – Sande – Skafjellåsen – Selvik skole.
Lange åpningstider, økt tilbud i helgene.

For Holmestrand:

Rendyrkede linjer og raskere reisetid
Høy frekvens, taktet samspill på fellesstrekning.
Høy frekvens dagtid, taktet korrespondanse mot tog på kveld og helg.
Lange åpningstider, tilbud i helgene.

Denne trafikkplanen tar ikke stilling til rutetilbudet internt i Svelvik kommune eller mellom Svelvik og Drammen, da ansvaret for denne delen av tilbudet planlegges overført til Brakar fra 1.1.2020.

Styrket kollektivtilbud i Vestfold

Kollektivtilbudet i Vestfold ble styrket i oktober og desember 2018 på mange av de viktigste linjene i Vestfold med økt frekvens på dagtid og et forbedret kvelds- og helgetilbud. I tillegg ble det gjort flere traseendringer for å redusere reisetiden slik at bussen i større grad ble konkurransedyktig mot bilen på reisetid. Endringene skal også bidra til at punktligheten styrkes.

Tiltakene er gjennomført i områder hvor det vurderes at potensialet for vekst er størst. Alle tiltakene er forankret i gjeldende trafikkplaner for områdene.

Ruteendring fra 8. oktober 2018

Ruter fra øst ble flyttet fra Slagenveien til Halvdan Wilhelmsens allé for å betjene sykehuset i Tønsberg. Det ble gjort flere infrastrukturtiltak i området, blant annet med nye lehus i begge retninger ved sykehuset og nederst i Halvdan Wilhelmsens allé ved Meny Heimdal. I tillegg ble det etablert et ekstra kjørefelt fra krysset ved Severin Kjærsvæi og til rundkjøringen i Heimdalkrysset for å bedre fremkommeligheten for bussen.

Rute 113 (Eik – Torød) og rute 109 (Husøy – Tønsberg) ble slått sammen og styrket. På fellestrekingen mellom Eik og Ekenes ble det 10 minutters frekvens på dagtid, halvtimesavganger på kveldstid og avganger hvert 15. minutt på dagtid på lørdager. Søndagstilbudet ble styrket med timesavganger fra ca. kl. 10 til midnatt. Tilbudet til Husøy ble også kraftig forbedret med buss 3 ganger i timen på hverdager og et forbedret kvelds- og helgetilbud. Fra Torød til Tønsberg ble det etablert en direkterute i rush med redusert reisetid.

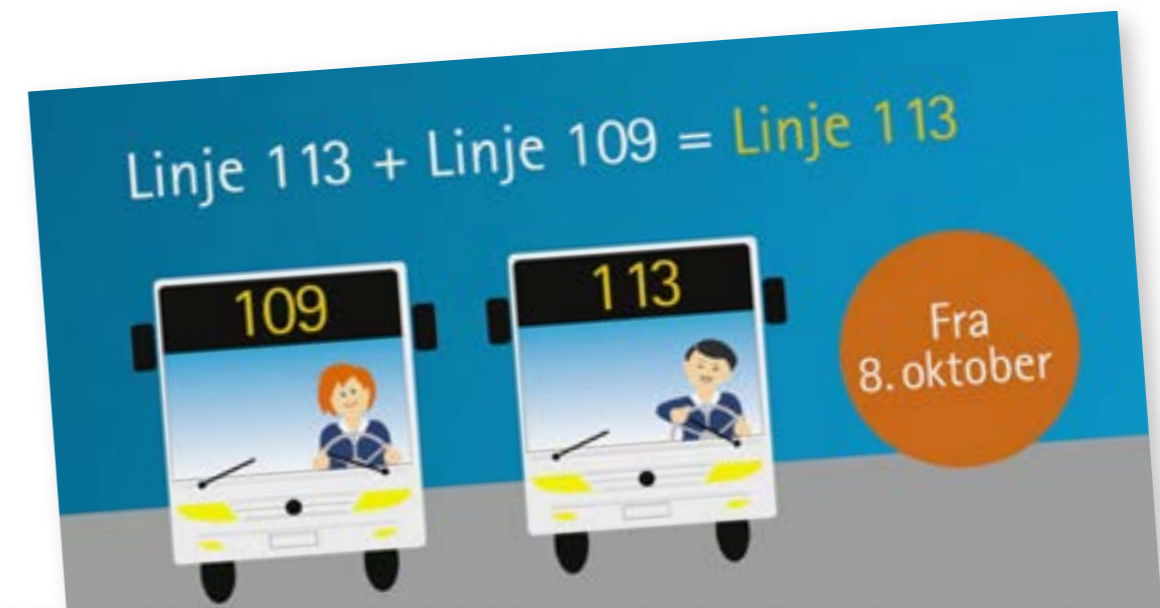
Kvelds- og helgetilbudet mellom Re og Tønsberg ble styrket med 1 ny kveldsavgang på hverdager og 2 nye kveldsavganger på lørdager. Kveldstilbudet mellom Horten og Holmestrand ble styrket og helgetilbudet på rute 02 fra Holmestrand til Hvasser ble styrket med flere avganger.

Ruteendring fra 10. desember 2018

Rute 116 ble styrket med 10 minutters frekvens på dagtid, halvtimesavganger på kveldstid og avganger hvert 15. minutt på dagtid på lørdager på strekningen mellom Kaldnes og Gårdbo og til Skallevold. Søndagstilbudet ble styrket med timesavganger fra ca. kl. 10 til midnatt.

«Ringene» på Skallevold ble fjernet og erstattet med en A variant som kjørte strekningen Gårbokrysset – Brekkelia – Skallevold i begge retninger og en B variant som kjørte strekningen Gårbokrysset – Ringshaugveien – Skallevold i begge retninger. Med disse endringene reiser kundene korteste vei og slipper å sitte på rundt ringen i den ene retningen. Det er lagt inn reguleringstid på endepunktet på Skallevold for å bedre punktligheten.

Tilbudet mellom Stavern og Larvik på rute 01 ble styrket med 15. minutters avganger i rush. I tillegg ble deler av traseen lagt til nye Stavernsveien for å gi kortere reisetid for kundene.



Klimaregnskap

Ruteproduksjonen i Vestfold i 2018 var 10,6 millioner rutekm. Bruk av tradisjonell diesel ville gitt et utslipp på 11,1 tusen tonn CO₂ i Vestfold. I Tønsberg og omegn («Tønsberg-anbudet») ble over 70% av anbudskontrakten kjørt med biogass. Dette ga en besparelse på 3,2 tusen tonn CO₂. Dette betyr at utslippet i Vestfold er redusert med 29% etter at bruk av biogass ble innført.

I 2020 blir det stilt krav om bruk av biogass/biodrivstoff i nordre Vestfold og dette vil gi ytterligere reduksjon av CO₂.

Den siste busskontrakten i Vestfold skal fornyes i 2022 (24-opsjon) og da vil det bli krav om biogass/biodrivstoff også i denne kontrakten.

VKT har avtale med minibusser i spesialskyssen for skole-elever i Vestfold. I 2018 ble det produsert 0,84 millioner rutekm. Andelen biogass var 78%. Uten bruk av biogass ville utslippet blitt 0,2 millioner tonn CO₂. Dette ble redusert med 78% ved bruk av biogass. VKT regner med at andelen biogass-produksjon med minibusser økes ytterligere i 2019.

Busser med Euro 6 motorer gir svært lave utslipp når det gjelder lokalt helseskadelige avgassutslipp, NO_x og partikler. Ruteproduksjonen i Vestfold utføres med 80-90% andel Euro 6.

Punktlighet

Andelen avganger i rute (inntil 3 minutter etter planlagt tid) var på 72% i Vestfold i 2018. Det var samme resultat som i 2017. Dersom avganger i rute økes til 5 minutter etter planlagt tid ville punktligheten i Vestfold vært på 87% i 2018. Målet som var innarbeidet i leveranseavtalen mellom VFK og VKT var 72% av avgangene i rute.

Best punktlighet syd i Vestfold

Punktligheten var best i Vestfold syd med 74% av avgangene i rute. I Vestfold nord var 73% av avgangene i rute.

I Tønsberg-regionen er punktligheten på 70% i 2018. Indre Vestfold hadde en punktlighet på 70% i 2018.

De 10 største linjene hadde en samlet punktlighet på 70% i 2018. Rute 01 (Horten -Larvik) hadde den svakeste punktligheten med 58% av avgangene i rute. Rute 116 (Skallevold - Borgheim), rute 91 (Berger - Svelvik - Drammen) og rute 96 (Sande - Drammen) hadde også en punktlighet som var lavere enn gjennomsnittet for Vestfold.

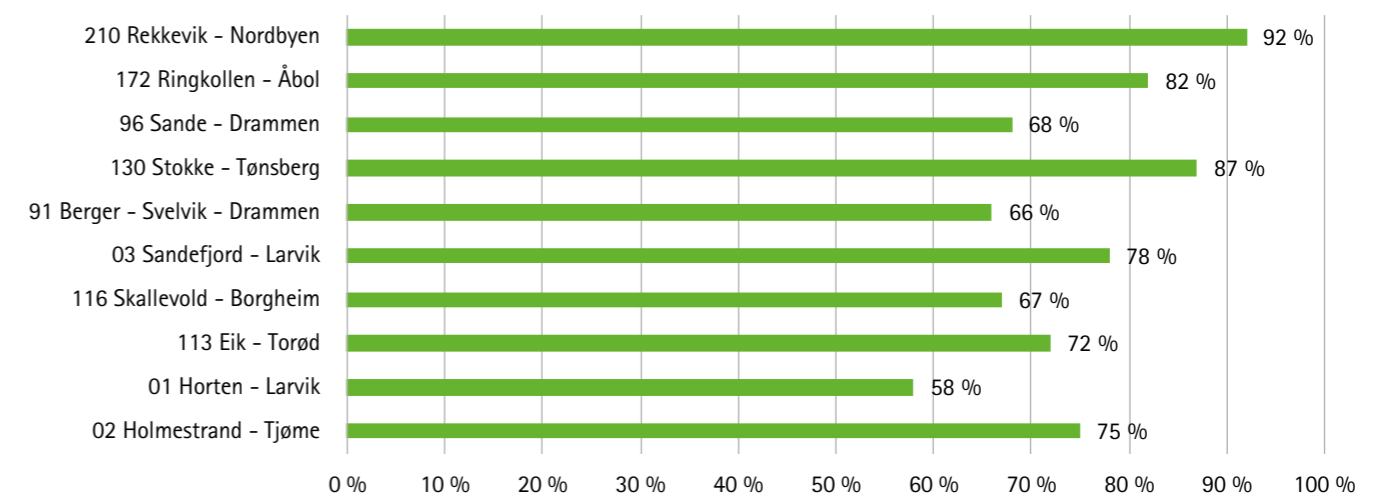
Tiltak i Tønsberg-regionen

I oktober og november 2018 ble det gjort tiltak på flere av de største rutene i Tønsberg-regionen for å bedre punktligheten. På rute 116 (Skallevold - Tønsberg - Borgheim) ble ringen på Skallevold brutt og det ble lagt inn ekstra reguleringstid på endepunktene.

Rute 113 (Eik - Skallevold - Torød) og rute 109 (Husøy - Tønsberg) ble slått sammen og det ble også her gjort justeringer i kjøretiden for å bedre punktligheten.

Effekten av tiltakene var svært gode og allerede etter noen uker hadde punktligheten på de berørte rutene i Tønsberg-regionen bedret seg betydelig. Det er planlagt ytterligere tiltak i februar 2019.

Punktlighet 10 største linjer



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.

Skoleskyssen er i stor grad dimensjonerende for kollektivtilbudet og bussmateriellet i Vestfold. Det er et styrende prinsipp at skoleskyssstilbudet skal være åpent for alle kundegrupper og at i mindre tettbefolkede områder skal kollektivtilbudet gis med såkalt åpne skoleruter.

Skoleelever på videregående skoler utgjør en betydelig andel av reisende på de ordinære linjene. Grunnskolene har i stor grad en desentral lokalisering som innebærer at de fleste elever kan gå og sykle til skolen og at der det utløses rett til skoleskyss så må egne skoleruter etableres for å dekke behovet.

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 av 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 relevanttall fra år til år, noe som årsak i naturlige variasjoner i årskull men også totalrenovering av skoler er eksempel på forhold som påvirker antall skyssberettigede skoleelever. Det er forholdsvis små endringer sammenlignet med 2017.

Pr 31.12.2017 var det totalt 12 512 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 2017 med henholdsvis 5 447 grunnskoleelever og 5 869 videregående elever.

For den tilrettelagte skoleskyssen med minibuss og drosje har det vært en reduksjon av antall skyssberettigede elever i grunnskolen mens vi ser en liten økning den videregående skolen. Sammenlignet med 2017 har antall grunnskoleelever med tilrettelagt skoleskyss blitt redusert med 13 elever, mens antall videregående elever har økt med 9.

Omtrent halvparten av den tilrettelagte skoleskyssen som utføres på grunnskolene er innvilget etter kommunalt vedtak. Grunnlag for de kommunale vedtakene er ofte knyttet til farlig skolevei men også andre forhold som tilligger kommunens ansvarsområde. Dette er skoleskyss som organiseres og utføres av VKT etter bestilling fra kommunene etter prinsipp om kostnadsdekning.

Etter skolestart gjennomførte vi flere kurs i bruk av Skyssweb for skoleansatte og aktuelle ressurspersoner i kommunene. Det var godt oppmøte av både nye brukere og de som ønsket oppfriskning i systemet.

Det ble jobbet med tilgang til Skyssweb for transportører slik at disse kan logge inn i systemet for å hente ut transportbestillinger digitalt, dette for å forenkle prosessen med bestilling samt tilfredsstille krav til GDPR.

I januar startet vi opp nye kontrakter med innleie av totalt 25 minibusser på biogass. Vi erfarte noe oppstartsproblemer knyttet til selve transportavviklingen de første månedene, men fikk i samarbeid med brukere av tjenesten og transportør, samt et noe bedre veg- og føreforhold, raskt redusert avviksomfanget. Erfaringen viser seg god mht. bruk av biogass på minibusser, flere fyllestasjoner er imidlertid meldt inn fra transportørene som et ønske.

Tilrettelagt skoleskyss:

Tilrettelagt skoleskyss er et skyssstilbud til skoleelever med krav på skoleskyss som ikke kan benytte det ordinære rutetilbudet. Transportoppdrag for elever med tilrettelagt skoleskyss prioriteres i følgende rekkefølge:

1. Ordinære kollektivselskaper/egne skolebusser
2. Minibusser i rute/drosje med flere elever
3. Privatskyss/skyssgodtgjørelse
4. Drosje alene

Nytt takst- og sonesystem

Fra 3. desember 2018 ble det innført et nytt takst og sonesystem i Vestfold. 30 soner ble gjort om til 4 store soner. Dette betyr at det har blitt billigere å reise med buss i Vestfold og at man får mer for mindre.

Sonene er som følger:

Sone 1: Svelvik, Sande, Holmestrand, Horten.
(inkluderer en liten bit av Re kommune mellom Horten og Holmestrand)

Sone 2: Re, Tønsberg og Færder.

Sone 3: Sandefjord.

Sone 4: Larvik.

Siden yttergrensene på sonene følger kommunegrensene (bortsett fra mellom Horten og Holmestrand) så er det enkelt for kundene å vite hvor grensene går.

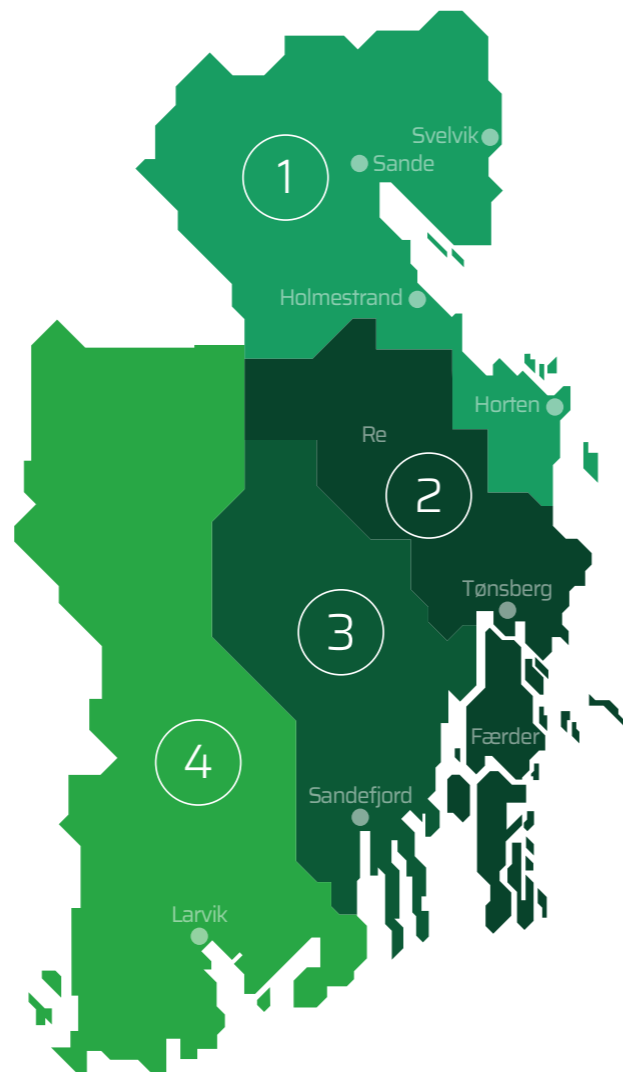
Det ble også gjort endringer på antall takstsprenag. Tidligere var det 4 takstsprenag. 3. desember ble dette redusert til 2 og kundene betaler derfor kun for maks 2 soner. Dette betyr at man kan reise helt fra sør og til nord i fylket og betale kun for 2 soner. I 2018 var prisen for dette 37 kroner om bord på bussen og 32 dersom man kjøpte billetten med appen VKT Mobilbillett eller med Verdikort.

Hvorfor endringer?

Jo enklere det blir å reise med buss jo flere vil velge å reise med buss i Vestfold og da er det viktig at takst og sonesystem er lett forståelig.

Det er også ønskelig å gjøre vårt sone - og takstsystem så enkelt som mulig slik at det blir enkelt å implementere i nye løsninger som bl.a. fremtidige mobilitetsløsninger og salgsløsninger.

Vi har mottatt gode tilbakemeldinger både fra bussjåfører og kunder etter at endringene trådte i kraft.



Nå får du enda mer Vestfold for mindre penger!
Vi har slått sammen 30 soner til 4 store, som betyr at det blir enda billigere å reise med buss. Oversikt over nye soner og priser finner du på vkt.no

Universell utforming

I 2018 deltok VKT sammen med Telemark Fylkeskommune og Transport økonomisk institutt (TØI) i et prosjekt som så på bussjåførenes rolle i å tilrettelegge for at personer med funksjonsnedsettelse og spesielle behov kan reise kollektivt. Prosjektet ble hovedsakelig finansiert av Deltasenteret, Barne- ungdoms- og familiedirektoratet, men også VKT og Telemark fylkeskommune har bidratt med midler. Prosjektet ble gjennomført i perioden mai – desember 2018 og blir avsluttet med en rapport i Q1 2019.

Universell utforming innebærer å utarbeide løsninger som kan brukes av alle så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger. Bussjåførenes rolle i universell utforming av transportsystemet innebærer å yte service til kundene, være behjelpelig med informasjon, og kommunisere godt, spesielt med de som har funksjonsnedsettelse eller spesielle behov. Fra tidligere forskning vet vi at bussjåfører har en hverdag hvor tre mål ofte kommer i konflikt med hverandre: punktlighet, sikker kjøring og service. Spesielt i rushtrafikken kan hensyn til tidspres og sikkerhet begrense hensynet til service. Det finnes imidlertid få undersøkelser som gir innsikt i hva som er muligheter og utfordringer for at sjåførene kan ivareta universell utforming på reisen.

Hensikten med dette prosjektet var å undersøke hvilken rolle universell utforming har i sjåførenes opplæring, arbeidsplass og hverdag, samt identifisere utfordringer og mulige løsninger på disse. For å undersøke dette har fokuset vært på tre hovedtema:

- 1) Bussjåførenes opplæring: Hvordan er opplæringen organisert og hvordan omhandler den universell utforming?
- 2) Det organisatoriske rammeverket: Hvordan påvirker dette sjåførenes muligheter til å ivareta service til kundene?
- 3) Bussjåførenes arbeidshverdag: Hvilke utfordringer og dilemmaer opplever bussjåførene i arbeidshverdagen når skal ivareta service til kundene?

Undersøkelsene har bestått av intervjuer, dokumentanalyser, spørreundersøkelse og workshop.

Den 4. desember 2018 organiserte VKT i samarbeid med TØI og Telemark fylkeskommune en workshop med representanter fra busselskapene, planleggere, UU-eksperter og personer med funksjonsnedsettelse. Formålet med workshopen var at alle i felleskap skal kunne komme med ideer og løsninger som kan gjøre det lettere for sjåfører å ivareta UU i kollektivtransporten.

Målet med undersøkelsen var å utarbeide et kunnskapsgrunnlag for fylkeskommuner og kollektivselskaper som de kan bruke når de skal kurse sjåfører og utarbeide strategier for universell utforming i kollektivtransporten. Dette kan gjøre sjåførene og bussoperatørene mer rustet til å ivareta behovene til personer med funksjonsnedsettelse.

Resultatene vil spres ved at prosjektet blir dokumentert i en offentlig tilgjengelig TØI-rapport og en artikkel i Samferdsel.





Resultatregnskap 2018

Vestfold Kollektivtrafikk AS
Organisasjonsnummerr 988 462 519

Tall i 1.000 NOK.

Resultatregnskap	Resultat 2018	Resultat 2017
<i>Driftsinntekter</i>		
Trafikkinntekter	173 898	176 370
Offentlig tilskudd	314 391	298 073
Annen driftsinntekt	6 422	6 931
Sum driftsinntekter	494 711	481 374
<i>Driftskostnader</i>		
Trafikkostnader	455 589	449 161
Lønnskostnader m.m.	19 864	19 191
Annen driftskostnad	12 824	11 861
Sum driftskostnader	488 277	480 213
Driftsresultat	6 434	1 161
<i>Finans</i>		
Finansinntekter	910	816
Sum finansposter	910	816
Årsresultat	7 343	1 978

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

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 tilskudd 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.



vkt.no