



Prinsipper for rutetilbudet - orientering Setesdal regionråd

Hilde Bergersen, plansjef,
30.9.2020

Forventningene til AKT

Visjon

«Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt»

Mål

«Å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagte skoleskyssoppgaver på en formålstjenlig måte. Selskapet skal bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling.»



→ «Prinsipper for rutetilbudet» operasjonaliserer AKTs strategi på trafikkområdet.

Kollektivtrafikkens hensikt

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



Prosjektmål

Hovedmål:

- Etablere og forankre prinsipper for rutetilbudet for ulike geografiske områder.

Delmål:

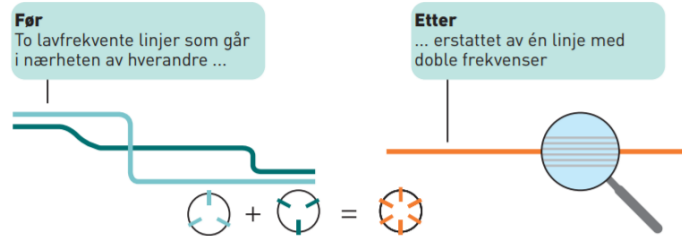
- Sikre økt forutsigbarhet for hvilket tilbud som kan forventes.
 - Definere tilbudsstandard i byområder
 - Definere nivåer for grunntilbud i øvrige områder
 - Skissere en bærekraftig forretningsmodell for anropsbasert tilbud basert på samordning av ulike trafikantgrupper
- Dialog med kommunene, f.eks. gjennom å etablere en kollektivkontakt per kommune, og en fast møtestruktur.



«Prinsipper for rutetilbudet» - basert på «best practice».

ENKELT LINJENETT

Man bør ha så få linjer som mulig, og parallelle traseer bør minimeres.



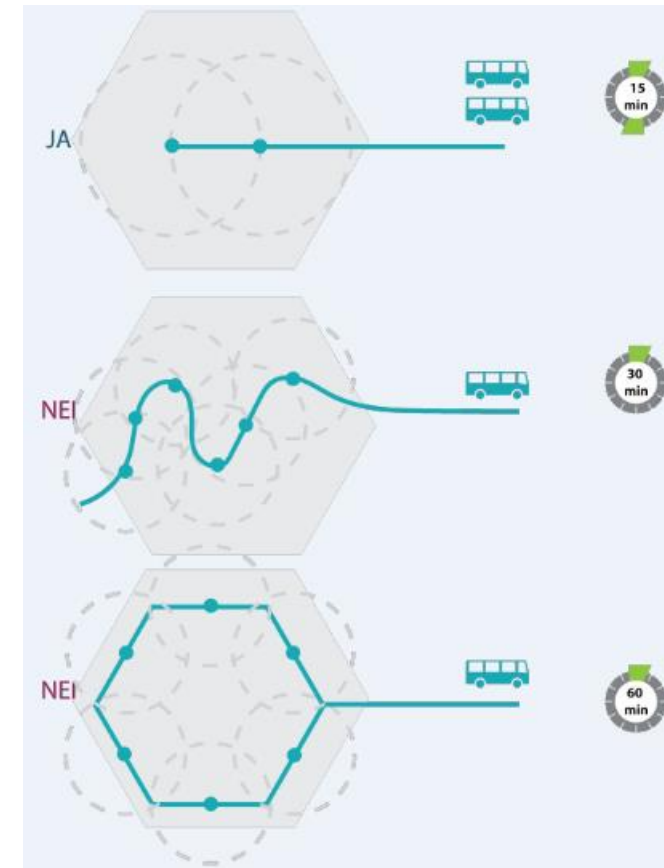
Ved å slå sammen busslinjer i en felles trasé oppnår man et enklere system med høyere avgangshyppighet. Flere busser i samme trasé gjør det enklere å argumentere for midler til fremkommelighetstiltak. Prinsippet om enklere linjenett bidrar også til at kunden opplever kollektivtilbudet som mer forutsigbart. Å redusere flatedekning vil imidlertid føre til at noen får lengre vei til busstopp.

FORDELER

- Forenkling
- Hyppigere avganger
- Kortere reisetid
- Bedre forutsigbarhet

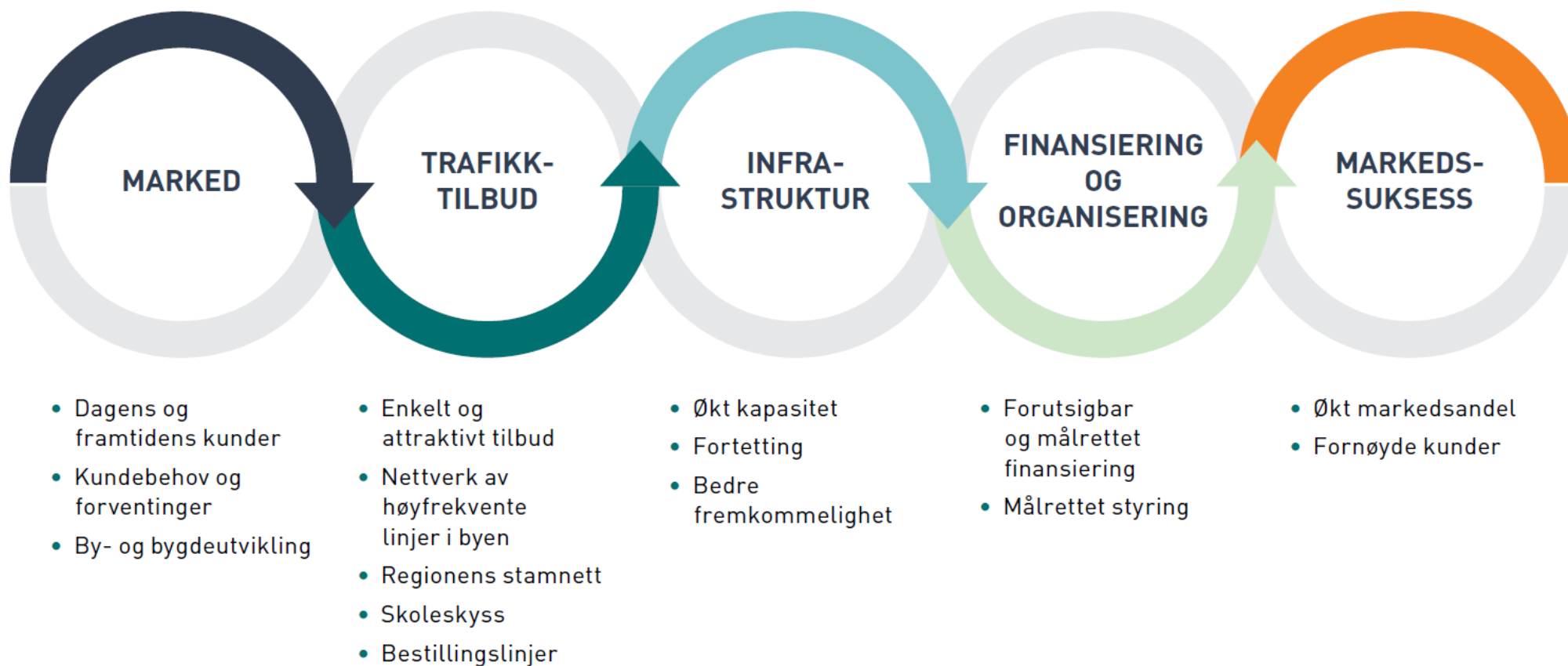
ULEMPER

- Lengre gangavstand til busstopp



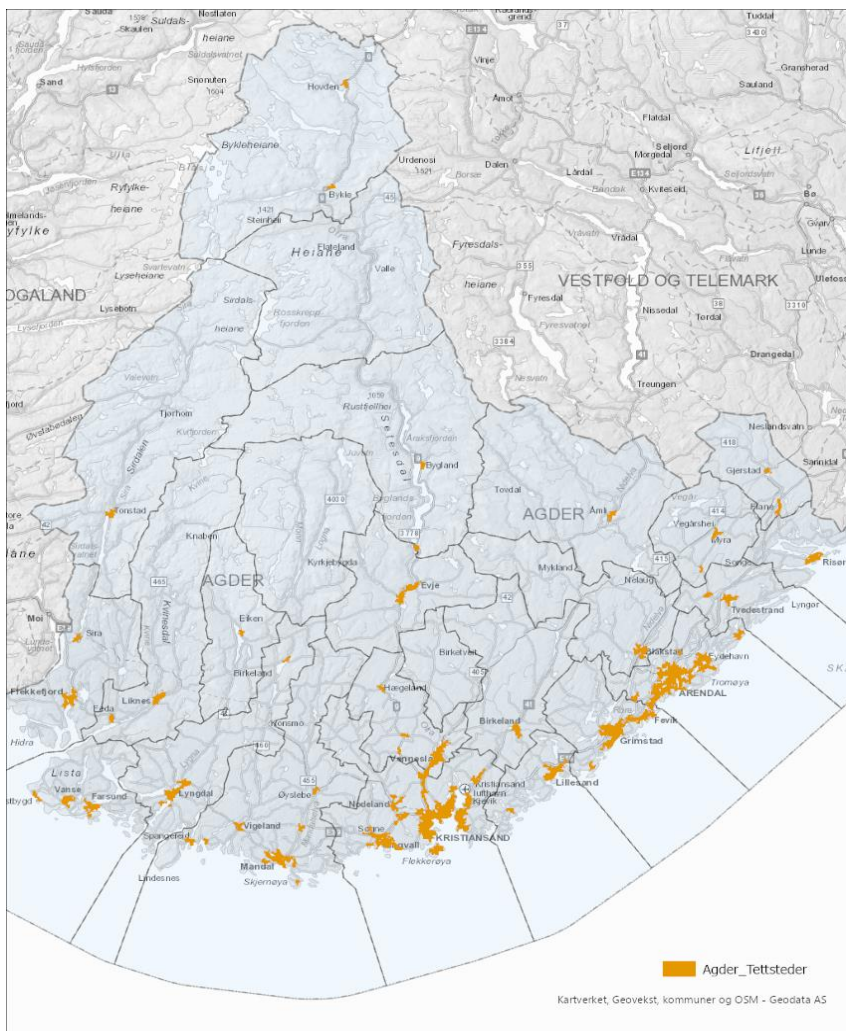
Se www.akt.no/rappporter

Metode: Markedsrettet tilbudsutvikling

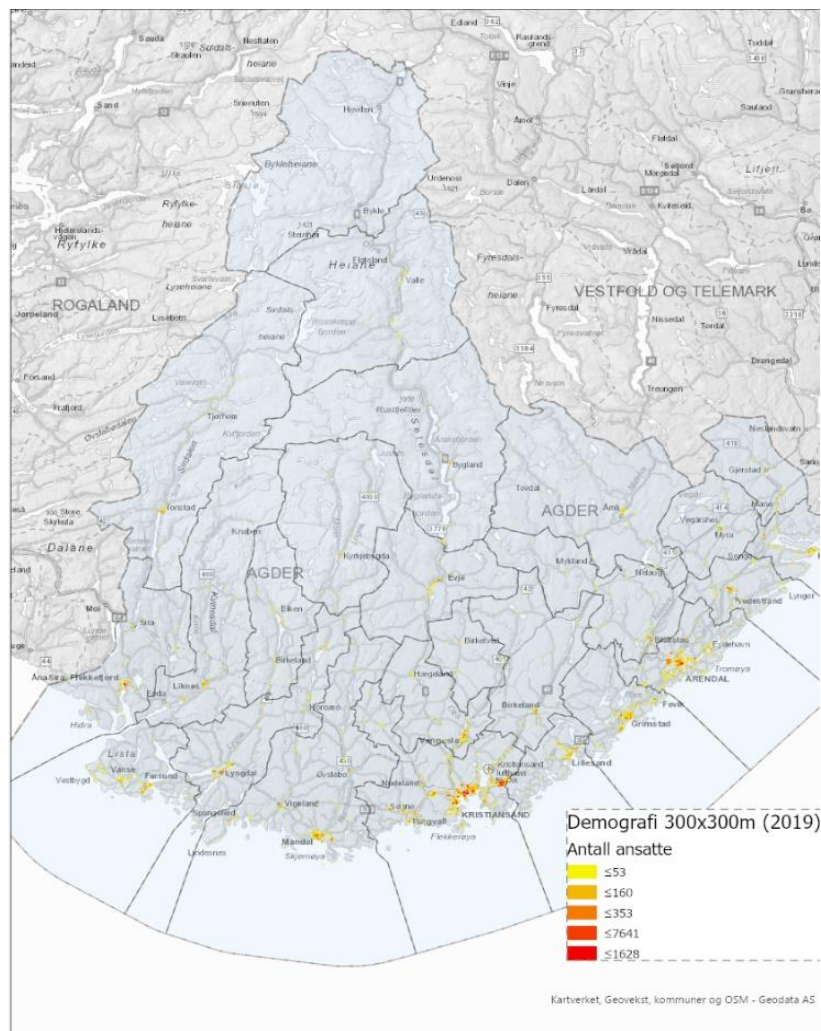


Varierende markedsgrunnlag for kollektivtrafikk

Tettsteder jf. SSBs tettstedsdefinisjon.

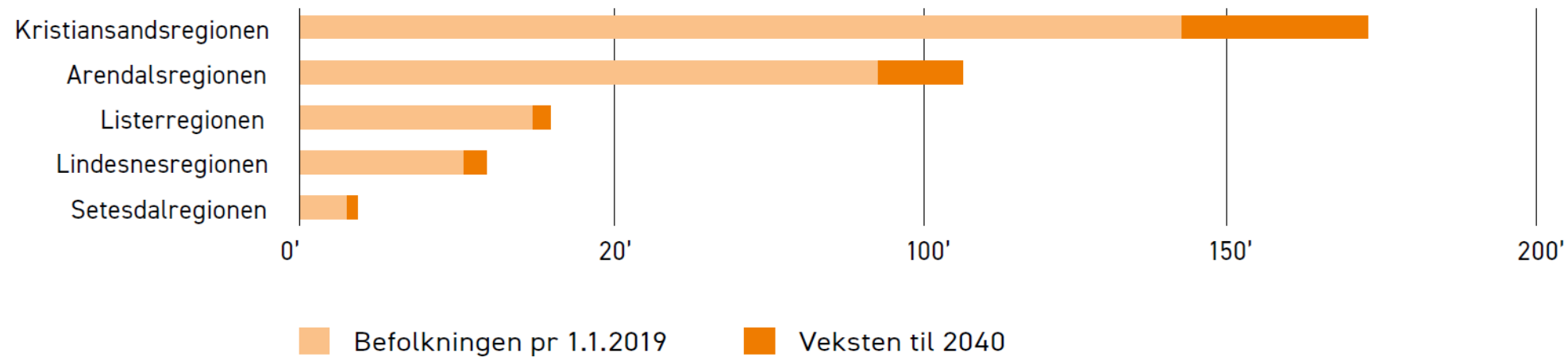


Antall ansatte 300*300 rutenett



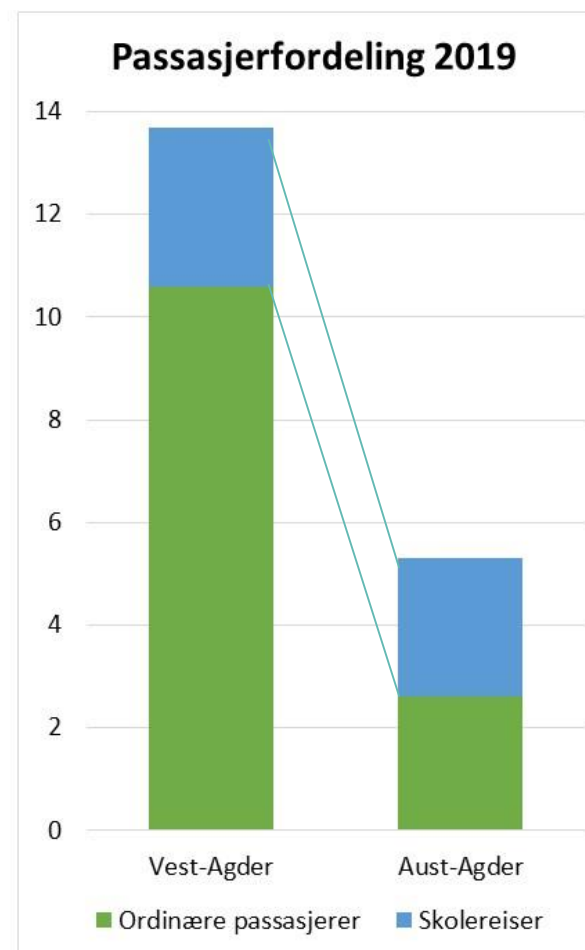
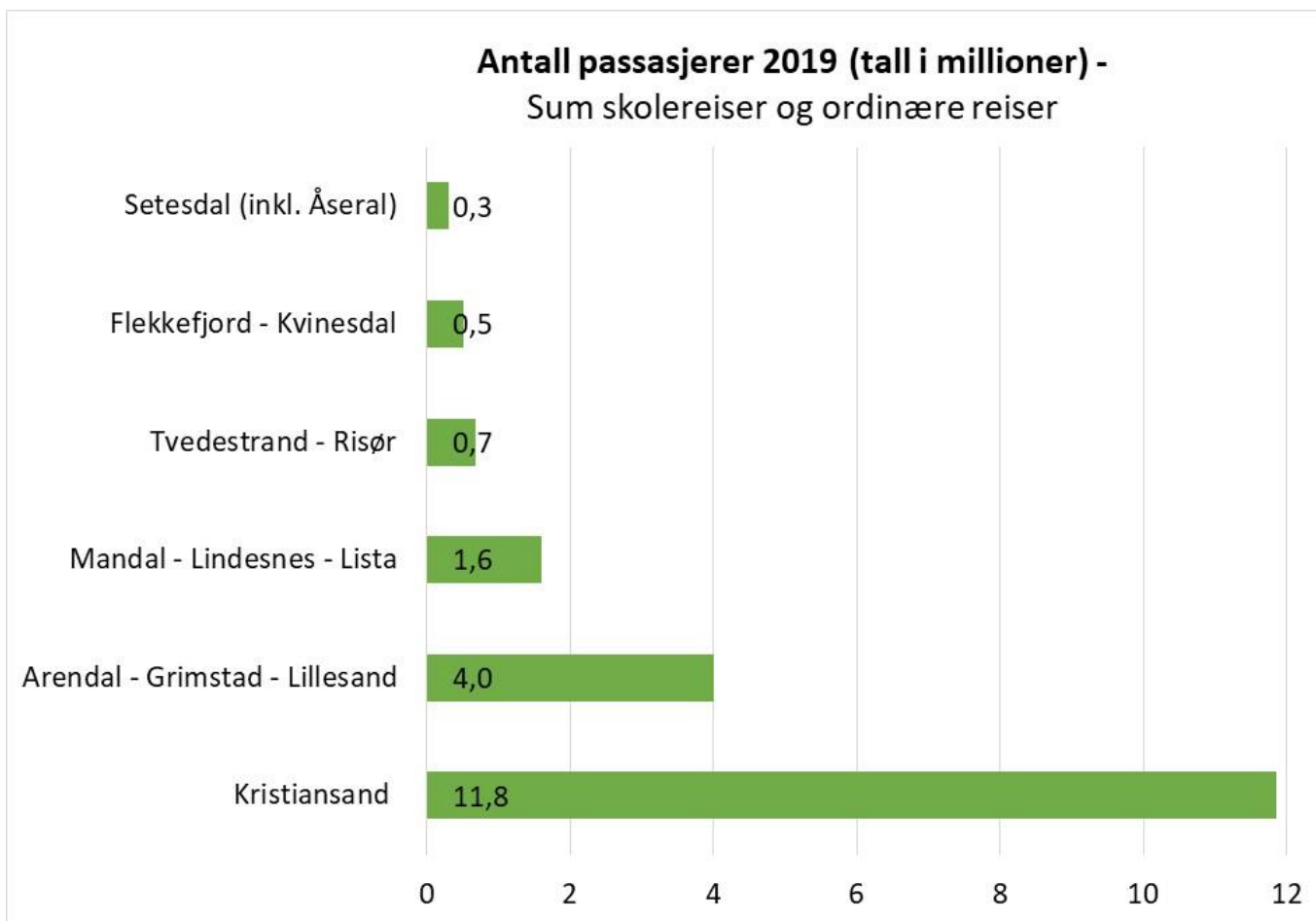
- Store avstander og små markeder gjør det krevende å tilby et konkurransedyktig kollektivtilbud.
- Mulighetene ligger i at en stor andel av befolkningen bor i tettbygde strøk, der kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes.

Befolkningsveksten framover er ujevnt fordelt

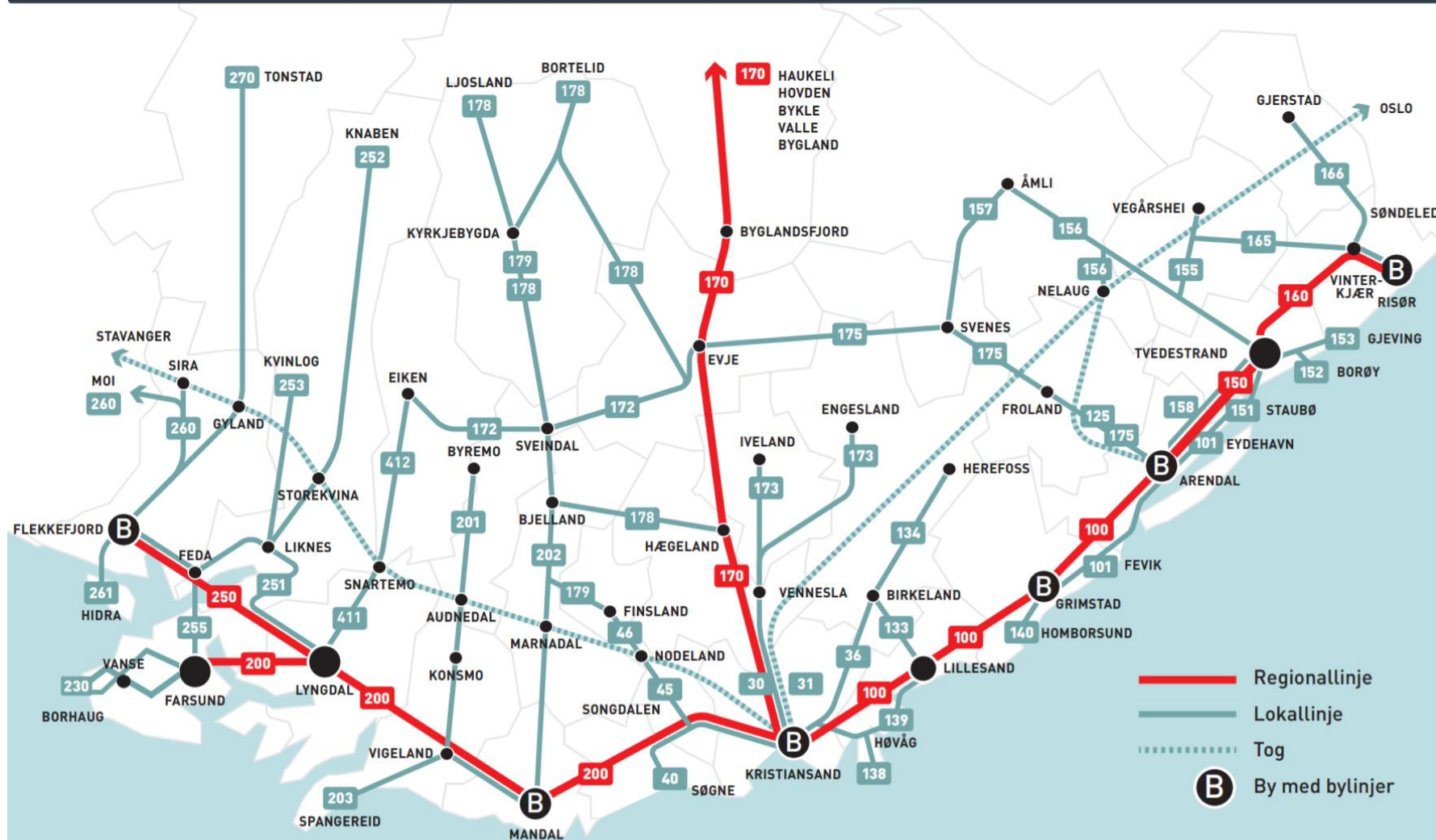


- Befolkningen antas å vokse med ~ 50.000 personer (+18 %) til 2040. Tilsvarende 0,7 % årlig vekst.
- 2/3 av veksten forventes å skje i Kristiansandsregionen.
- Mer enn 90 % av veksten vil skje i Kristiansandsregionen og Arendalsregionen.

Antall passasjerer er svært ulikt pr marked



- 80 % av ordinære reiser i Agder utføres i Kristiansands-området.
 - Mens skoleskyss er lovpålagt, og vurderes på annet grunnlag enn markedsbetjening.
- ↓
- **Tilsier at en differensiering av tilbudsstandard er nødvendig og riktig.**

Trasékart Agder Line map Agder


SIST OPPDATER 1. SEPTEMBER 2019. Linje-/traséendringer kan forekomme om sommeren, på helligdager og grunnnetts- og anleggsarbeid. For detaljert informasjon - ring ruteopplysningen tlf. 177, sjekk ruteplan eller reisepålegg på www.akt.no

LATEST UPDATE SEPTEMBER 2019: Line changes may occur during the summer, on bank holidays and due to road and construction work. For detailed information - call our customer service helpline 177, check our route plan or travel information at www.akt.no

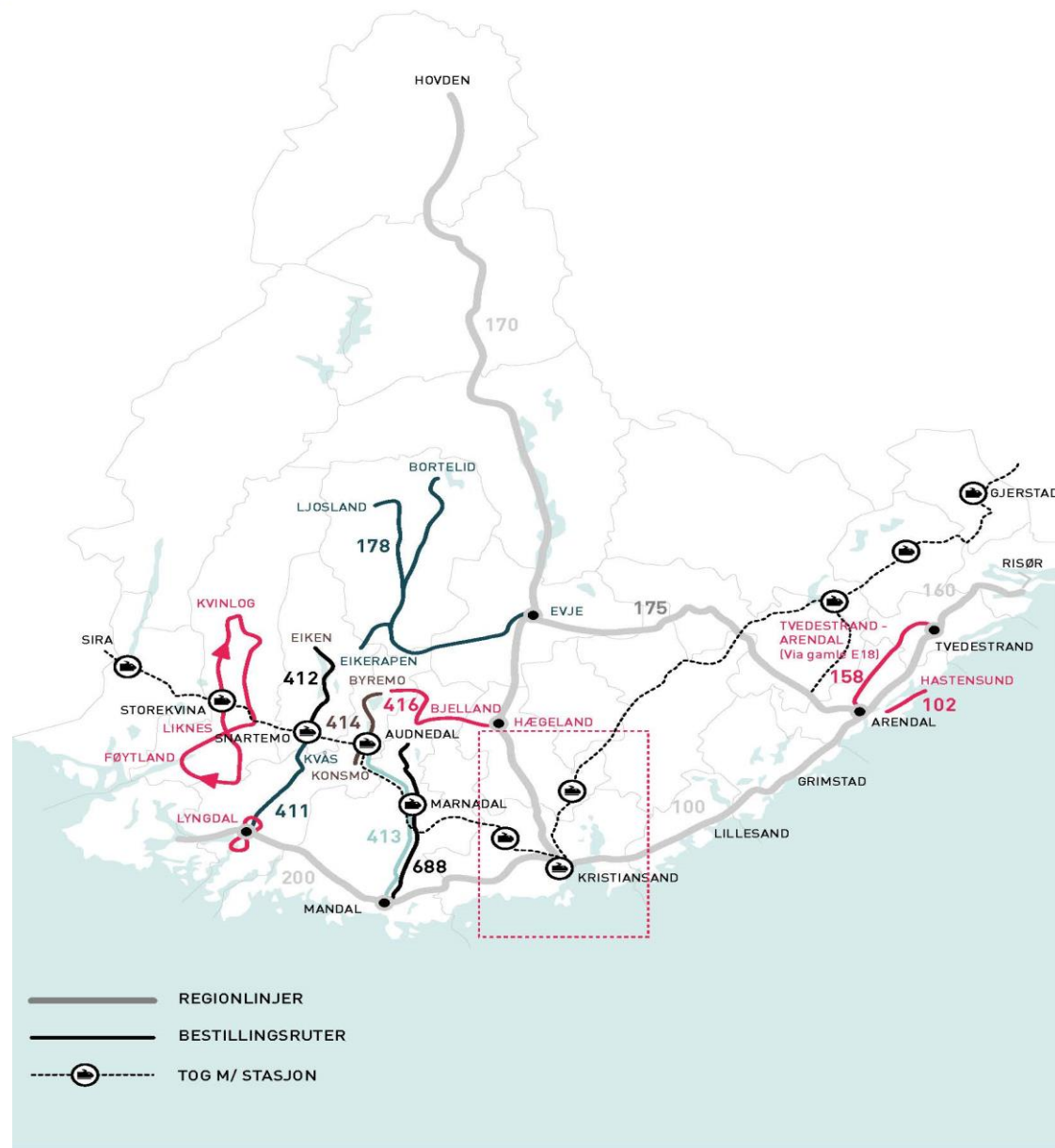
akt.no



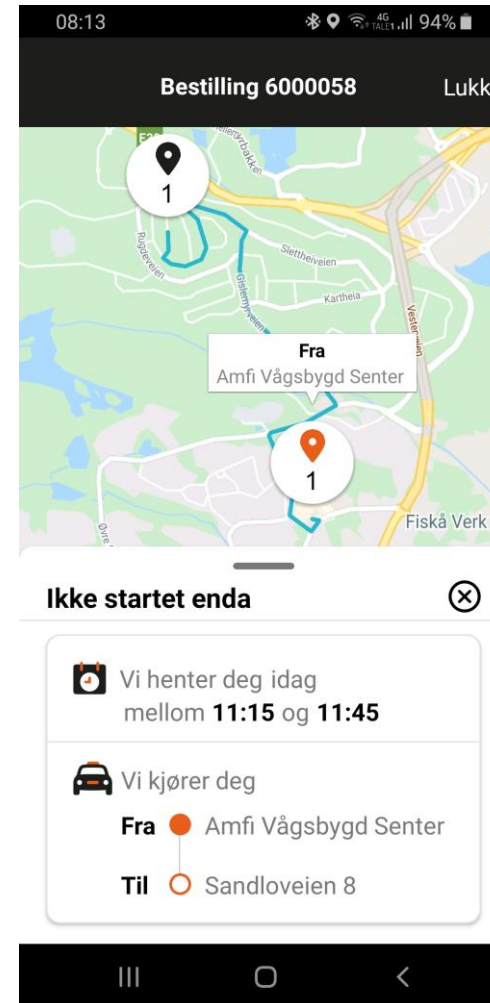
agder kollektivtrafikk as

Det ordinære trafikktilbudet

- Kartet viser linjer utenom byområdene.
- Antall avganger er behovstilpasset. Bruken av tilbudet er ulikt.



Pilot på ny bestillingstjeneste: avgrenset til reiser i Vågsbygd



PANTEON



Tidlige løsningsskisser

Hypotese: Inndeling i markedsområder

Type marked	Kristiansandsregionen*		Byer 20.000+	Mindre byer	Distrikt
	Den tette byen F.eks. Slettheia, Hellmyr, Justnes	Områdene rundt Søgne, Vennesla, Lillesand	Arendal, Grimstad	F.eks. Mandal, Risør, Farsund, Lyngdal	F.eks. Evje, Moi, Hægebostad, Gjerstad

Type marked	Kristiansandsregionen*		Byer 20.000+ Arendal, Grimstad	Mindre byer F.eks. Mandal, Risør, Farsund, Lyngdal	Distrikt F.eks. Evje, Moi, Hægebostad, Gjerstad
	Den tette byen F.eks. Slettheia, Hellmyr, Justnes	Områdene rundt Søgne, Vennesla, Lillesand			
Lokalt tilbud	Høy frekvens, høy kapasitet, enkel linjestruktur. Åpningstider fra tidlig til sent. Konkurransedyktig reisetid mot bil på de tyngste relasjoner.	Lokalt tilbud minimum hver halvtime, driftsoptimalisering tilsier at linjer til Kristiansand prioriteres	Lokalt tilbud innrettes mot markeder > 2,5 km fra sentrum. Bylinjer bør minimum ha halvtimesrute.	Grunntilbud med åpne skolelinjer, pga. sammenfallende behov mellom arbeidsreisende og vgd. skoleelever. Driftstilpassede turer mellom skoletider for å sikre mobilitet.	Grunntilbudet gis av åpne skoleruter.
Regionalt tilbud	Langruter tar ikke lokaltrafikk, og terminerer i sentrum.	Knutepunktsstoppende "ekspress" til Kristiansand	Langruter stopper lokalt uten påstigningsrestriksjoner, kjører motorvei mellom byer, og kan pendle gjennom byer.		
Anropsbasert tilbud	Rettet mot målgrupper: eldre, bevegelseshemmede.		Anropsbasert tilbud som erstatter ordinære linjer, eller utfylle tilbudet f.eks. på kveld/helg, eller tilbud rettet inn mot målgrupper.		Behovstilpasset tilbud, målgruppen er alle reisende. Samordning av ulike transporter viktig, pga. volum og fordeling av kapasitet.
Målgruppe for fast ruter (ordinært tilbud)	Alle målgrupper og reiseformål			Arbeids- og skolereiser.	
Innfartsparkering og sykkel	Sykkelparkering på holdeplasser, utvider kollektivtrafikkens markedsdekning.	Innfartsparkering og sykkelparkering utvider kollektivtrafikkens markedsområde. Strategisk lokalisert, med vekt på å mate til regionlinjer, herunder langs motorvei.			

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

Løsningsskisse – økonomisk bærekraftig bestillingstrafikk



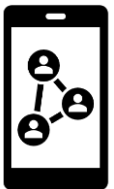
Samordning av ulike transporter

- Planlegge pasientreiser, skolareiser og ordinære reiser samlet. En forutsetning for å sikre stort nok marked/volum.
- Økt sambruk av drosjene 1-3 passasjerer. Benytte minibusser ved 4-16 passasjerer. Optimalisering er særlig viktig i rushtidene.



Tydelige konsepter

- Tydelig og enkel fortelling.
- Nyttig for kundene.
- Må henge sammen med resten av kollektivtilbudet (regionalt nett).
- Definere hvor og når. Ikke «når-som-helst» «hvor-som-helst».
- Forsøke å unngå de lengste transportavstandene.



Passasjerbetaling

- Vi leverer en tjeneste med høyere servicegrad enn ordinært tilbud, forsvaret det en høyere pris enn vanlig bussbillett? (alternativet er drosje)
- Pristillegg for å ta avstikkere fra ruten (inntil 5 km)?
- Samfunnsøkonomi: Hvis bestillingsruten kan gi mulighet for at eldre kan bo lengre hjemme (en kommunal sykehjemsplass koster 700-800.000 kr pr år). Kommunal medfinansiering?



Kontraktstrategi

- Koordinering mot helseforetaket, felles trafikkontor, felles anskaffelser?
- Reforhandling av drosjeavtaler og benytte mulighetene som åpner seg ved deregulert marked 1.11.2020.
- Gjennomgå skille mellom busser og småbiler.

Kontrakter – endringer og anbud

Kjell Sverre Drange, administrasjonssjef
Agder Kollektivtrafikk AS

Kollektivtrafikk i Agder

- Skoleskyss, grunnskole og vgs. Viktig del av kollektivtilbudet.
 - Ordinære ruter
 - Bestillingsruter
- 

Kollektivtrafikk i Agder

- Koronasituasjonen. Hvilken betydning kan dette ha for kollektivtrafikken fremover?
 - Den generelle økonomiske situasjonen for kollektivtrafikken.
- 

Kontrakter

- Kontrakt om «Busstjenester i Mandal, Lindesnes og Lista». Utløper 30.6.2022.
 - Kontrakt om «Kollektivtrafikk i Åseral». Utløper 30.6.2022.
 - Kontrakt om «Busstjenester i Setesdal og Vennesla nord». Utløper 30.6.2026.
- 

Endringer i kontrakter fra sommeren 2022

- Kontrakten i Setesdal og Vennesla nord tillegges produksjon fra Åseral.
 - Anbud Vest. Mindre deler av produksjonen i Åseral tillegges ny kontrakt.
 - Pågående arbeid med Anbud Vest. Behandles av styret i AKT i oktober.
- 



Takk for oppmerksomheten