

Bestillingstransport i Buskerudbyen



Rapport utarbeidet for Brakar med støtte fra Buskerudbyen



Januar 2014

Kunde:

Brakar AS

Kontaktperson:

Kari Haugland

Kjersti D. Nordgård

Tema:

Bestillingstransport i Buskerudbyen

Selskaper:

Analyse & Strategi (A&S)

Forfattere:

Siri H. Høibo

Henrik Berg

Dato:16. januar 2014

Om rapporten

Denne rapporten er utarbeidet av Analyse & Strategi AS på oppdrag for Brakar.

Rapporten er utarbeidet i perioden fra september til desember 2013. Henrik Berg har vært oppdragsansvarlig og utarbeidet rapporten sammen med Siri Høibo.

Vi vil takke utviklingssjef Kari Ovesen Haugland, Kjersti D. Nordgård og resten av prosjektgruppen i Brakar for et godt samarbeid.

Oslo, januar 2014
Analyse & Strategi AS
Henrik Berg

Innhold

Om rapporten	3
1 Innledning og bakgrunn.....	5
Rapportens oppbygning	5
2 Bestillingstransport – avgrensning og definisjon.....	6
2.1 Ulike typer bestillingstransport.....	6
2.2 Samordning med annen offentlig betalt spesialtransport	8
2.3 Bestillingstransport i denne utredningen.....	10
3 Bestillingstransport i Buskerudbyen i dag	11
3.1 Kort beskrivelse av dagens kollektivtilbud i Buskerudbyen	11
3.2 Dagens bestillingstransporttilbud innenfor Buskerudbyområdet.....	11
4 Bestillingstransport ellers i landet.....	12
4.1 Kort om utvikling av bestillingstransport/spesialtransport.....	12
4.2 Bestillingstransport i øvrige fylker i Norge	12
4.3 Eksempler fra Danmark og Sverige	13
4.4 Hvilke erfaringer kan vi ta med oss videre?	14
5 Bestillingstransport – et rammeverk for vurderinger	15
5.1 Noen hovedprinsipper	15
5.2 Alternative konsepter	17
6 Buskerudbyen - mulige løsninger og økonomi	20
6.1 Aktuelle modeller	20
6.2 Overordnede kostnadsanslag.....	20
6.3 Bestillingssystem og markedsføring.....	22
7 Oppsummering og videre arbeid.....	24
Vedlegg	25
Vedlegg 1: Oppsummering bestillingstransport i andre fylker	25
Vedlegg 2: Bestillingstransport i Buskerud i dag	26

1 Innledning og bakgrunn

Buskerud fylkeskommune har gitt Brakar i oppdrag å utrede bestillingstransport. Oppdraget er finansiert gjennom Buskerudbypakke 1, og tiltaket er beskrevet slik i tiltaksplan 2013¹:

«Det finnes ingen entydig definisjon av hva bestillingstransport er, men er ofte blitt et begrep som er en sekkepost for eksempelvis bestillingsruter og serviceruter. Det er antatt å være et potensial for bestillingstransport i deler av Buskerudbysamarbeidets kommuner hvor det er et begrenset eller ikke-eksisterende kollektivtilbud. Utredningen vil se på potensial, ulike løsninger med tilhørende kostnader.»

Det er samtidig vist til vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen², og handlingsprogrammets H 9.4:

H 9.4 Bestillingsruter

Det vurderes å etablere bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud for områder utenfor mer tettbebygde strøk i de 5 kommunene i Buskerudbyen.

Ansvarlig: Buskerud Fylkeskommune. Tidshorisont: 2013-2014.

Utredningen skal i tråd med oppdragsbeskrivelse fra Brakar beskrive:

- Innledning med beskrivelse av hva bestillingstransport er, og hvordan det forstås i denne utredningen.
- Dagens løsning i Buskerudbyen
- Alternative løsninger - hvilke løsninger brukes andre steder
- Hvilke løsninger kan tenkes brukt i Buskerudbyen?
- Marked – i hvilke områder er bestillingstransport aktuelt i Buskerudbyen?
- Økonomi - ulike varianter med økonomiske beregninger
- Faglig anbefaling av løsning og videre arbeid

I løpet av arbeidet har det i samråd med oppdragsgiver blitt gjort mindre justeringer av oppdragsbeskrivelsen.

Rapportens oppbygning

I kapittel 2 blir begrepet bestillingstransport definert og avgrenset for denne rapportens formål. Dagens kollektivtilbud og omfanget av bestillingstransport i Buskerudbyen blir beskrevet i kapittel 3, før vi ser nærmere på hvordan andre fylker i Norge og områder i Skandinavia har løst konseptet i kapittel 4. Vi har sett på hvilke elementer et bestillingstransportkonsept består av og laget et forslag til et rammeverk i kapittel 5. I kapittel 6 ser vi på hvordan et bestillingstransportkonsept kan se ut i Buskerudbyen ut fra hvilket behov som finnes og økonomiske konsekvenser. Rapporten avsluttes med anbefalinger og forslag til videre arbeid i kapittel 7.

¹ Buskerudbypakke 1 – tiltaksplan 2013 til ATM-utvalget

² Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

2 Bestillingstransport – avgrensning og definisjon






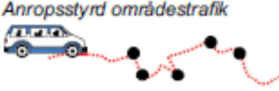

Begrepet bestillingstransport har ikke fått noen entydig definisjon i det som har vært skrevet av rapporter og utredninger innenfor området. Det skyldes trolig delvis at det eksisterer mange måter å organisere dette på og like mange navn på disse tilbudene. Vi vil i dette kapittelet forsøke å definere bestillingstransport, samt gjøre en avgrensning i forhold til formålet med denne rapporten.

2.1 Ulike typer bestillingstransport

I det svenske Vägverkets rapport 2010:7 om "Utveckling av anropsstyrd trafik" defineres bestillingstransport som transport som kun gjennomføres om noen i forveien har meldt et ønske (en bestilling av) om en reise. Det finnes også i Sverige en lang rekke ulike løsninger for hvordan slik transport organiseres, kjøpes inn, bestilles, samordnes og tilbys de reisende.

I denne rapporten beskrives prosjektet Glitter³ hvor man har gjort en inndeling av bestillingstransporten i hvor man kan reise, når man kan reise og hvilken servicestandard bestillingstransporten har, som vi vil ta utgangspunkt her. Inndelingen er basert på et kundeperspektiv og er hensiktsmessig å bruke for å beskrive og kommunisere hva bestillingstransport er. De differensierende elementene i et bestillingstransporttilbud er illustrert i figuren nedenfor.

Figur 1: Inndeling av bestillingstransport i følge Glitterprosjektet

<i>Var kan man reise</i>	<i>Når kan man åka</i>	<i>Servicestandard</i>
<i>Anropsstyrd linje</i> 	<i>Bestämd tid</i> 	<i>När kan man boka</i>
<i>Anropsstyrd avvikelse</i> 	<i>Tidsintervall</i> 	<i>Förbeställningstid</i>
<i>Anropsstyrd trafik med mötesplatser</i> 	<i>Lång tid till nästa avgång med linjetrafik</i>	<i>Avisering (återuppringning)</i>
<i>Anropsstyrd områdestrafik</i> 	<i>Valfri tid</i> 	<i>Omvägsfaktor</i>
<i>Regler för resrelationer</i>		<i>Anpassad avresetid</i>
		<i>Förskjuten avresetid</i>
		<i>Vem får reisa</i>
		<i>Andra särskilda standardfaktorer</i>

2.1.1 HVOR MAN KAN REISE

Det finnes fire hovedtyper av kategorier for hvor man kan reise med bestillingstransport.

Bestillingstransport på linje

Kjører en fast strekning, på faste tidspunkt, og stanser på holdeplasser. Eneste forskjell fra vanlig linjetrafikk er at transporten kun går hvis den er forhåndsbestilt. Det gjør at man enkelt får informasjon om tilbudet, lav kostnad og små endringer for den reisende. Ulempen er at kjøretøyet blir låst i perioden til en viss tid og strekning som vanskeliggjør samordning med annen bestillingstransport. Man må også ha en ressurs standby, og besparelsen blir liten i forhold et ordinært rutetilbud.

³ Prosjektet ble startet av Närtrafik (Sverige), med formål om å utvikle landsbygdtrafikken

Bestillingstransport med avvikelse

Et kjøretøy kjører en fast strekning, men kan ta omveier for å hente/levere passasjerer ved bosted eller lignende ved behov og som har forhåndsbestilt. Man får dermed brukt eksisterende trafikkressurser for å utvide tilgjengeligheten utover en strekning. Ulempen er at kjøretøyet bruker lengre tid på å gjennomføre en rute.

Bestillingstransport med møteplasser

Ingen fast linjestrekning, men kjøretøyet går til definerte møteplasser som den reisende har forhåndsreservert at hun/han vil reise fra og til. Fordelen med denne ordningen er at det blir kortere kjøreveier. Ulempen er at passasjerene gjerne på vente en stund ute på møteplassen, i stedet for hjemme.

Bestillingstransport for et område

Den reisende har i forveien meldt at han/hun vil hentes på et bestemt sted, for eksempel i hjemmet. Med denne ordningen får man høy utnyttelse av kjøretøyene, og passasjerer kan vente hjemme. Ulempen er at det blir vanskelig å samordne flere transportert, da det kan bli lange avstander. Det er oftest denne typen bestillingstransport som blir brukt i tynt befolkede områder.

Regler for bestillingstransport

Det er som oftest noen restriksjoner på bruken av bestillingstransport for å hindre misbruk og/eller overforbruk. Eksempler på slike er at man ofte kun får reise mellom landsbygd og tettbebygde strøk for å prioritere servicereiser, og unngå besøksreiser. Ofte får man heller ikke reise om man bor innenfor en viss avstand fra en kollektivtrafikklinje (ofte 1 km).

2.1.2 NÅR MAN KAN REISE

Til en bestemt tid

Bestillingstransport med en bestemt tid har en tidstabell for avgang og ankomst til en eller flere holdeplasser. Dette ofte for å legge til rette for bytte til annen kollektivtrafikk, men også for lettere å kunne informere passasjerer. (Se også bestillingstransport på linje).

Tidsintervall

Passasjerer kan ønske seg en avreisetid innenfor et tidsintervall. Dette øker muligheten for samordning med andre passasjerer, og for tilgang på kjøretøy.

Lang tid til neste avgang med linjetrafikk

Med dette alternativet blir det kun tilbudt bestillingstransport når tiden til neste avgang med ordinær kollektivtrafikk er lengre enn en fastsatt tid.

Valgfri tid

Passasjerer får selv velge når han/hun vil reise. Det er likevel ikke sikkert at den reisende får dra akkurat på det tidspunktet, ettersom det tar tid å komme til stedet med kjøretøyet, og ulike restriksjoner kan innebære at den ønskede tiden kan forskyves (se servicestandard).

2.1.3 SERVICENIVÅ

Når kan man bestille

All bestillingstransport må bestilles i forveien. Mulighetene for når man kan bestille har mye å si for servicenivået. Bestillingskontor har normalt en definert åpningstid, men automatisk bestilling på internett blir også benyttet.

Bestillingstid i forveien

Bestillingstid er definert som hvor tett opp til en reise man kan gjøre en bestilling. I Sverige er det vanlig at man kan bestille opp til 2 uker i forveien, og senest ½ - 1 time før avreise.

Varsling

Det finnes ulike varslingssystemer for å bekrefte og minne om en passasjers bestilling, ofte gjennom automatisk oppringing eller ved SMS.

Spilltidsfaktor

Spilltidsfaktoren er ekstratiden en tur tar fordi den må hente/avlevere passasjerer på ulike steder, i stedet for å kjøre en tur direkte, som kan være betydelig i flere av de mulige konseptene.

2.2 Samordning med annen offentlig betalt spesialtransport

I mange sammenhenger blir offentlig betalt spesialtransport delt opp i to kategorier:

- transporttilbud åpent for alle
- individuelle transporttilbud kun for reisende med spesiell reiserett og lukket for øvrige reisende

Basert på denne todelingen kan offentlig betalt spesialtransport detaljeres ytterligere, som i illustrert i tabellen nedenfor.

Tabell 1: Oversikt over hva offentlig betalt spesialtransport kan være

Åpent for alle reisende		For reisende med spesiell reiserett		
Servicelinjer	Bestillingsruter	Spesialskyss	Annen offentlig betalt spesialtransport	Transporttjeneste for funksjonshemmede (TT)
Som regel minibusser med lav frekvens for å dekke spesielle servicebehov med lav etterspørsel.	Oftest minibusser eller taxi, som kjøres avhengig av forhåndsbestilling.	Transport til skole, arbeid eller dagsenter for passasjerer med spesielle behov ut fra helseilstand, bosted/avstand eller trafikkfarlig skolevei.	Reiser til/fra behandling.	Individuelt bestilte reiser etter godkjenning og for fritidsformål, tilbud både i byområder og distrikt.

I Soria Moria-erklæringen het det at regjeringen vil «utvikle et brukertilpasset og kostnadseffektivt kollektivtilbud i distriktene gjennom tilbringertjenester og bestillingsruter med taxi, kombinert med buss, båt og tog langs hovedtrafikkårene». På bakgrunn av dette ble KID (Kollektivtrafikk i distriktene)-ordningen etablert der formålet er:

- På kort sikt å stimulere til tiltak for bedre organisering og samordning av offentlige transport i distriktene på tvers av sektorgrens og/eller forvaltningsnivåer
- På lang sikt gjennomføring av kollektivtiltak som bidrar til økt livskvalitet og bolyst i spredt befolkede områder.

Urbanet Analyse og Nivi Analyse har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en rapport med «Forslag om ny organisering av kollektivtilbudet i distriktene (rapport 32/2012)». Her skisseres en idealmodell som baserer seg på to grunnleggende prinsipper:

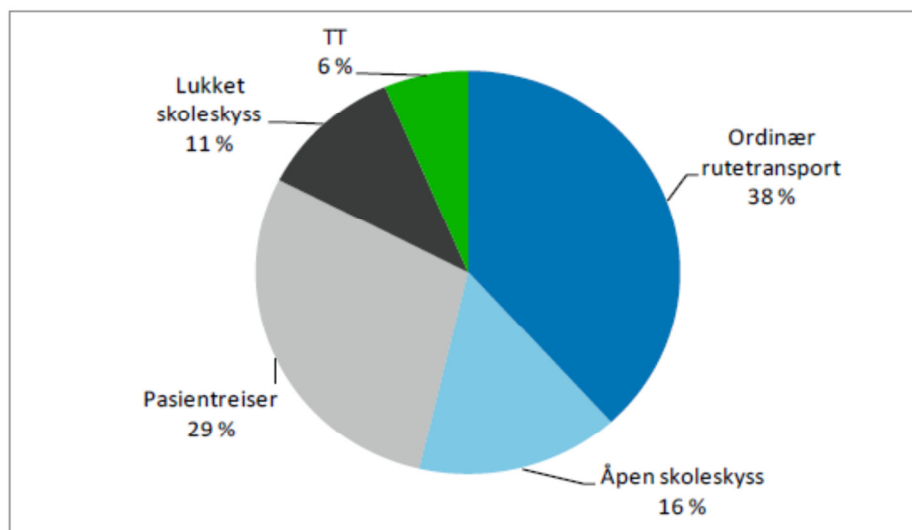
- Offentlige betalte transporten skal i utgangspunktet være åpne for alle
- All offentlig betalt transport skal være lett tilgjengelig, både ved at rutetilbudet og informasjonen skal være enkelt og lett forståelig

Hovedmålet bak idealmodellen er å få et best mulig kollektivtilbud for de offentlige midlene som brukes på offentlig transport. Dette innebærer at midler og tilbud må samordnes for å gi innbyggerne et bedre og mer helhetlig transporttilbud. Det er nødvendig å se spesialtransport og kollektivtilbudet i sammenheng, og særlig viktig er dette i distriktene hvor passasjergrunnet ofte er lavt og tilbudet blir mer kostnadskrevende.

Effektiviseringspotensiale

I rapporten er det utarbeidet en oversikt over kostnader til kollektivtrafikk fordelt på områder. Her kommer det tydelig fram at det er store gevinster å hente på samordning. For landet sett under ett er 46 % av den offentlig betalte skyssen «lukket» transport – dvs. kun for passasjerer med spesielle behov. Hvis 60 % av denne skyssen ble åpnet for andre reisende ville det i snitt bety en fordobling av antall avganger i forhold til ordinære kollektivruter.

Figur 2: Summen av offentlige kjøpt til lokal kollektivtransport og pasientreiser. Fordelt etter reisetypen. Kilde: Urbanet og Nivi analyse



Ressursutnyttelse

Rapporten peker videre på at ved å tenke helhetlig om kollektivtilbudet, vil man antagelig også hente effektivitetsgevinster også ut fra bedre ressursutnyttelse. Brukes det for eksempel mindre busser til skoleskyss på morgen og ettermiddag, kan de samme bussene også bli brukt til å kjøre eldre og andre på formiddagen, og man får slik utnyttet både kjøretøy og sjåfører.

Informasjon

Samordning av trafikantinformasjon er også et viktig punkt, som bl.a. blir påpekt i Ruter sin «Strategi for spesialtransport» (Ruterrapport 2012:2). Per i dag har informasjons- og markedsavdelingene fokus på den ordinære kollektivtransporten, hvilket betyr at informasjon om det øvrige tilbudet er mindre kjent. Dess færre

som benytter seg av tilbudet, dess høyere blir kostnaden per reisende. Hvis for få benytter seg av et tilbud står det også i fare for å bli nedlagt.

Skoler

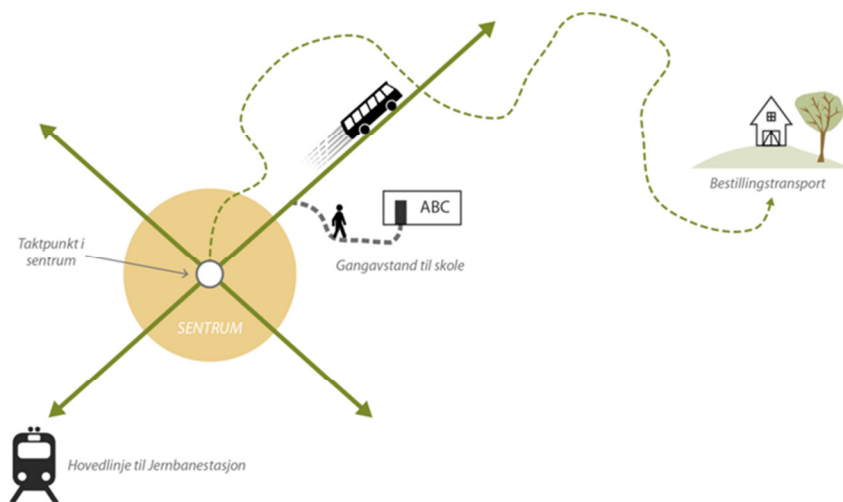
Ruter peker også på viktigheten av samordning med skolene. Ofte er skolerutene eneste kollektivtilbud i området, og da er det viktig at dette er samordnet med øvrig trafikk som går i området. Der det er mulig å få til bør skoler lokaliseres nær knutepunkt eller omvendt.

2.3 Bestillingstransport i denne utredningen

Slik dette oppdraget er definert vil vi denne rapporten ikke gå nærmere inn på de øvrige delene av offentlig betalt spesialtransport og samordning av dette i Buskerudbyen, men legger følgende målsetning til grunn for utvikling av et bestillingstransportkonsept:

Målet med et bestillingstransporttilbud i Buskerudbyen er i utgangspunktet å gi innbyggerne i et område et transporttilbud som kan erstatte dagens tilbud der det ikke lenger er hensiktsmessig å opprettholde et rutesatt busstilbud pga. lavt passasjergrunnlag. Videre skal bestillingstransporttilbudet utvikles innenfor dagens kostnadsramme.

Figur 3: Bestillingstransporten i rapporten "Kollektivtrafikken i Buskerudbypakke 2" (2013) – Plan Urban/Analyse & Strategi



Litteraturen viser altså at det kan være mulig å oppnå et bedret totaltilbud og/eller effektiviseringsgevinster ved å samordne flere typer offentlig betalt transport, åpne så vel som lukkede tilbud. Det vil være avhengig av en rekke forhold og forutsetninger, som vi i denne rapporten ikke er vurdert nærmere. Anbefalinger og løsninger i denne rapporten skal likevel ikke være til hinder for at man på et senere tidspunkt vurderer og gjennomfører en mer omfattende samordning i Buskerudbyen.

3 Bestillingstransport i Buskerudbyen i dag

3.1 Kort beskrivelse av dagens kollektivtilbud i Buskerudbyen

Buss er det viktigste kollektivtransportmidlet i Buskerudbyen. Buskerudbyen har en kollektivandel på 8,0 %. Deler vi den ytterligere opp ser vi at 5,0 % reiser med buss, 2,0 % reiser med tog og resten med andre kollektivtransportmidler (drosje, bane og fly) (TØI 2012a).

Dagens busstilbud i Buskerudbyen kan kategoriseres i regionalt og lokalt tilbud. Det regionale tilbudet har som hovedfunksjon å frakte passasjerene over lengre distanser, mellom kommuner og gjerne via flere knutepunkter. Det er i hovedsak lagt vekt på den regionale funksjonen innad i Buskerudbyen, med noen unntak for viktige linjer mot Asker, Bærum og Oslo. Lokalt tilbud inkluderer linjer som primært betjener en enkelt kommune, men noen ganger også nabokommunen.

Det er stor forskjell på kvaliteten på tilbudet innad i Buskerudbyen. I Drammen har 78 % et svært godt eller godt tilbud (RVU 2009) og ligger godt over gjennomsnittet for Buskerudbyen. En nærmere vurdering av flatedekning og frekvens viser at flatedekningen er høy i hele Buskerudbyen.

Drammen har noe høyere dekning enn gjennomsnittet, og Øvre Eiker har noe lavere, men forskjellene er ikke spesielt store. Når det gjelder frekvens er imidlertid forskjellene betydelige. Drammen scorer høyt, mens de øvrige kommunene scorer til dels svært dårlig. I Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier er det godt under 10 % som har et tilbud med frekvens på 4 eller flere avganger per time.

Linje 3 i Drammen er den desidert største linjen, med nesten dobbelt så mange passasjerer som linjen som kommer på andreplass, linje 51. Mange linjer i Buskerudbyen har lave passasjertall

3.2 Dagens bestillingstransporttilbud innenfor Buskerudbyområdet

Brakar har i dag en rekke bestillingstransporttilbud i fylket hvorav tre av linjene er i Buskerudbyområdet⁴. De fleste har blitt opprettet som en erstatning for et ellers lite brukt ordinært rutetilbud. Rutene driftes som ordinære ruter, men de går kun når de faktisk blir bestilt. Alle rutene må bestilles av kunden direkte til transportør i god tid før avgang. Billettprisen er som vanlig bussbillett, eller noe over (50,- for voksen og 25,- for barn/honnør).

Enkelte ruter går opp til fem ganger om dagen, men de fleste rutene går kun en gang om dagen. Basert på tall fra januar til juli 2013 for et utvalg av rutene kan vi slå fast at ingen av bestillingsrutene blir særlig mye brukt, og at det med få unntak er flere enn én person i bilen. Kostnaden per tur er derfor relativt høy.

⁴ Se vedlegg for detaljert oversikt over bestillingstransporttilbudet i Buskerud

4 Bestillingstransport ellers i landet

4.1 Kort om utvikling av bestillingstransport/spesialtransport

I Soria Moria erklæringen fra 2005 er det et uttalt mål om å «utvikle et brukertilpasset og kostnadseffektivt kollektivtilbud i distriktene gjennom tilbringertjenester og bestillingsruter med taxi, kombinert med buss, båt og tog langs hovedtrafikkårene». Siden 2005 har flere fylker som satt i gang ulike forsøks- og pilotprosjekter for å oppnå målet, men likevel foreligger det ingen samlet gjennomgang eller evaluering av forskjellige driftskonsepter og deres egnethet.

Vi vil derfor i dette kapitlet beskrive hvordan noen utvalgte fylker har valgt å organisere sitt bestillings-transporttilbud, i tillegg til å se på ett eksempel fra Danmark og ett fra Sverige. Med utgangspunkt i modellen utviklet i Glitterprosjektet (beskrevet i kap. 2.2.).

4.2 Bestillingstransport i øvrige fylker i Norge

4.2.1 ØSTFOLD – FLEXX

Østfold har et omfattende bestillingstransporttilbud. Tilbudet varierer noe mellom kommunene, men fellestrekket er at tilbudet er åpent for alle, og at de passasjerene som behøver det kan få assistanse til av- og påstigning. Noen av tilbudene innebærer at den reisende blir hentet og levert på avtalt adresse. Siden sjåføren kun stopper der reisende skal hentes/ leveres, kan kjøretiden variere fra tur til tur.

Østfolds bestillingstransportsystem heter Flexx og kjøres av taxi og minibusser, avhengig av hvor mange som har bestilt reise. De ulike tilbudene innenfor Flexx-systemet er presentert i boksen under.

Figur 4: Bestillingstransport innenfor Flexx

- **Flexx by (Sarpsborg sentrum)** er et tilbud hvor man kan reise mellom møteplasser i sentrum. Flexx stopper ved møteplasser der noen har bestilt henting eller levering. Minibussen har avgang fra bussterminalen hver hele og halve time.
- **Åpen Flexx** kjører fra adresse til adresse innenfor utvalgte områder. Passasjerer kan bli hentet på ønsket sted og tidspunkt, men tilbudet er kun tilgjengelig på bestemte tider på dagen.
- **Flexx linje** er bestillingsruter som kjører fast rute til fast tid, men som kun kjøres hvis noen bestiller tur. Passasjerer som bor inntil 2 km fra en Flexx-linje, kan bestille reise og blir hentet hjemme. Dette gjelder ikke i sentrum hvor det er felles møteplasser for av- og påstigning.
- **Flexx natt** er et tilbud natt til lørdag og natt til søndag for ungdom. Tilbudet har sentrum som start- og sluttsted, tar med personer underveis på strekningen, og kjører passasjerene hjem.

Som det beskrives i boksen over inneholder Flexx tilbud om linjetransport, transport fra møteplass til møteplass og transport fra adresse til adresse. Tilbudet er også variert med hensyn til modell for kjøretidspunkt der noen tilbud har faste avganger, mens andre tilbud avhenger av bestilling. Bestilling foregår på internett eller per telefon.

4.2.2 HEDMARKSTRAFIKK – KID/TOLGA - «HALV PÅ HEL»

I Tolga heter bestillingstransporttilbudet «Halv på Hel». Tolga skysstasjon er navet i kollektivtilbudet. Ved bestilling blir man fraktet med buss eller taxi til mellom skysstasjonen og ønsket holdeplass. Transporten går raskeste vei fra siste hentested til Tolga skysstasjon. Avganger bergenes ut i fra at buss/drosje skal ankomme

Skysstasjonen når klokka er halv... Tidspunktet er tilpasset togenes og bussrutenes ankomst og avgang til/ fra Tolga. Løsningen i Tolga innebærer altså et fast knutepunkt, og faste transporttider til og fra knutepunktet.

Kollektivtilbudet er åpent for alle som har behov for kollektivtransport i kommunen, men er spesielt rettet mot eldre, bevegelseshemmede og unge. Skoletransport og organiserte reiser for bedrifter og organisasjoner er ikke inkludert i ordningen. Det er også egne regler for de som har TT-kort og benytter TT-ordningen i Hedmark. Bestilling gjøres per telefon.

4.2.3 ATB – BUSSTAXI

AtB sin Busstaxi er prøveprosjekt for bestillingstransport i kommunene Oppdal og Rennebu (Sør-Trøndelag). Tilbudet gjelder i enkelte soner i kommunene, og er åpent for alle i de tidsrommene på dagen hvor det ikke går ordinær kollektivtrafikk. Passasjerene kan enten reise med Busstaxi innenfor de sonene som er definert, fra sone til sone, eller bruke Busstaxi fra adresse og til korresponderende kollektivtrafikk.

4.2.4 OPPLANDSTRAFIKK – FLEKSISKYSS I ØYER

Flexiskyss har vært pilotprosjekt for bestillingstransport i Øyer kommune i Oppland. Det ble til for å gi et kollektivtilbud til innbyggerne med få eller ingen ordinære bussruter. Målet er å knytte bestillingsruter til det eksisterende rutetilbudet internt i kommunene og mellom Øyer og Lillehammer. Flexiskyss kan benyttes som transport fra hjemme og til knutepunkt hvor man kan bytte over til buss til Lillehammer. Flexiskyss går til faste tider, og det finnes en rutetabell for hvert område. Oppgitte hentetider er ca. tider, og passasjerene får beskjed i forkant om nøyaktig hvor og når de blir hentet. Gausdal kommune i Oppland har et tilsvarende tilbud. Bestilling gjøres per telefon.

4.3 Eksempler fra Danmark og Sverige

Også regioner i Sverige og Danmark prøver ut ulike løsninger for bestillingstransport. Vi vil her trekke frem en modell fra Sjælland i Danmark og en fra Vestra Götaland i Sverige.

4.3.1 FLEXTRAFIK – MOVIA (DANMARK)

Movia Flextrafik har ansvar for bestillingstransporten på Sjælland i Danmark. Alle typer bestillingstransport er samlet under Flextrafik for å benytte seg av stordriftsfordelene dette kan gi. Tilbudet som er åpent for alle, heter «Flexetur» og er kjøring fra adresse til adresse (som for pasient- og handikaptransport). I tillegg finnes et tilbud med faste ruter til og fra steder på tidspunktet man vet at mange reiser (f.eks. til et fritidstilbud rettet mot barn, barnehage, SFO etc.).

Flexetur har altså ingen fast kjøreplan. Turene kjøres av taxier og minibusser, men skiller seg fra vanlig taxi-transport ved at man ofte kjører sammen med andre. Passasjerene kan derfor måtte kjøre omveier, men man betaler kun for avstanden man skal, og det finnes et øvre tak for reisetid. Flexetur koordinerer dette slik at de som kan, kjører sammen. Når en passasjer bestiller finner Flexetur det tidspunktet som ligger tettest til ønsket tidspunkt. For å få til en samkjøring kan det være nødvendig å skyve hentetidspunktet opptil 15 min. før/ 45 min. etter ønsket hentetidspunkt.

Movia inneholder altså både et tilbud og linjetransport og transport fra adresse til adresse. Tilbudet er også variert knyttet til modell for kjøretidspunkt der noen tilbud har faste avganger, mens andre tilbud avhenger av bestilling. Bestilling foregår på internett (10 % rabatt) eller per telefon.

4.3.2 NÄRTRAFIK – VÄSTTRAFIK (SVERIGE)

Västtrafik håndterer kollektivtrafikken i Vestra Götaland, hvor Närtrafik er selskapets bestillingstransporttilbud. Det tilbys bestillingstransport i 33 områder, hvor alle er utformet mer eller mindre likt med noen lokale

tilpasninger. For alle områdene gjelder at man kun kan reise fra mindre befolkede områder og inn til tettsted, og ikke innad i områdene. Turene kjøres kun om de har blitt bestilt, og man kan kun reise innenfor visse tidsintervall. Siden man må være forberedt å reise sammen med andre opplyses det om at man må beregne ekstra tid til reisen. Kjøretøyet henter passasjerene på adresse, og kjører til holdeplass. Bestilling gjøres per telefon.

4.4 Hvilke erfaringer kan vi ta med oss videre?

Bestillingstransportløsningene som er beskrevet over har ulike kvaliteter/servicegrad. En sammenligningstabell med mer detaljer er innarbeidet i vedlegg 1 til denne rapport. Oppsummeringsvis kan vi likevel gjøre noen betraktninger knyttet til de ulike egenskapene:

Hvor

Man kan anta at det vil være komfortabelt for en passasjer å bli hentet på adresse. Hvis slik transport kan samordnes med andre får man også utnyttet kjøretøyene på en god måte, og risikerer ikke at de står ubrukt og standby. I Movia ser dette ut til å fungere på en god måte. I områder med lav befolkningstetthet vil det likevel bli store avstander og vanskelig å koordinere reiser med andre. Ender man opp med kun en person i bilen per tur, er det som en taxi å regne, med de kostnadmessige og miljømessige konsekvenser det vil ha.

Av de utvalgte eksemplene er det kun Flexx trafikk som har tilbud om kjøring adresse til adresse. De andre har enten fra holdeplass/møteplass/adresse og til holdeplass/møteplass langs en linje, eller sentrum. Har man bare en person i bilen, vil det uansett være likegyldig om man kjører til adresse eller holdeplass/møteplass. I steder med liten befolkning synes det mest hensiktsmessig å ha fra holdeplass/møteplass til holdeplass/møteplass. Dette er også det raskeste, og det som er mest likt ordinær kollektivtransport

Når

Noen av eksemplene har forskjellig tilbud til forskjellige tider av døgnet. Det synes å gjøre det komplisert og utfordrende for kunden å orientere seg om tilbudet. Hedmarktrafikk har faste kjøring hver hele og halve time hele dagen. Dette er enkelt for brukeren å forstå, og det tillater koordinering med annen transport. Movia på sin side har også et enkelt tilbud med valgfritt kjøretidspunkt hele dagen. Likevel er hentetidspunkt cirka tider. Dette er nødvendig om samordning av transport er et mål, men vil ikke være av betydning hvis dette uansett er et utelukket alternativ (pga. store avstander for eksempel).

Pris

For at man skal bruke bestillingstransport i stedet for taxi eller egen bil må prisen være lav. Alle eksemplene viser priser som ligger nært ordinær kollektivtransport.

Bestillingssystemer/IT

Om det blir komplisert å bestille kjøring, kan dette være et mulig hinder for at det blir brukt. Flere av eksemplene har korte bestillingstelefonnummer som er lette å huske, men bare to har internettbestilling. Her bør det være store muligheter for forenkling og effektivisering med tanke på teknologiske fremskritt (se til taxinæringen). Alle selskapene vi har sett på har en bestillingstid på minst 1-2 timer i forkant av ønsket reise.

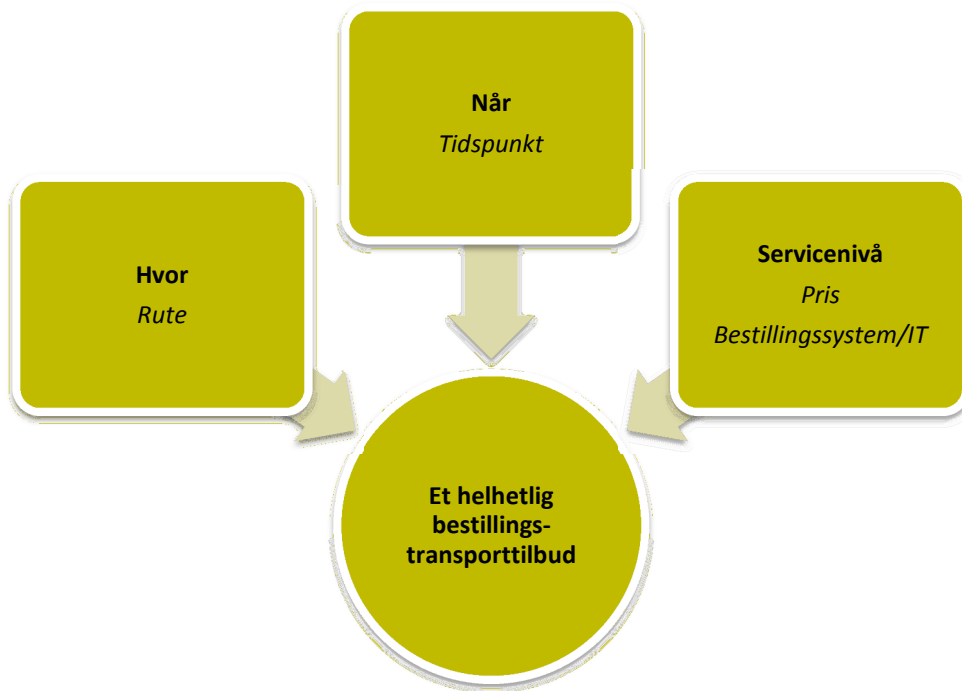
Gode bestillingssystemer bør også være et godt utgangspunkt for enklere samordning av turene. Flere av eksemplene benytter seg av bestillingssentraler med avanserte samordningsverktøy. Dette bør også være et mål for å sikre effektivitet og høy utnyttelse. Det vil sannsynligvis også gjøre det enkelt å sende ut varslings eller bekreftelse på forhånd på turen du har bestilt.

5 Bestillingstransport – et rammeverk for vurderinger

5.1 Noen hovedprinsipper

Basert på Glittermodellen og beskrivelsen av løsningene ellers i Norge og Skandinavia, har vi definert et rammeverk for vurdering av ulike mulige bestillingstransportkonsepter for Buskerudbyen. Hovedelementene i dette rammeverket er hvor bestillingstransporttilbudet skal gå, når det skal gå, og hvilke kvaliteter/servicenivå det skal ha:

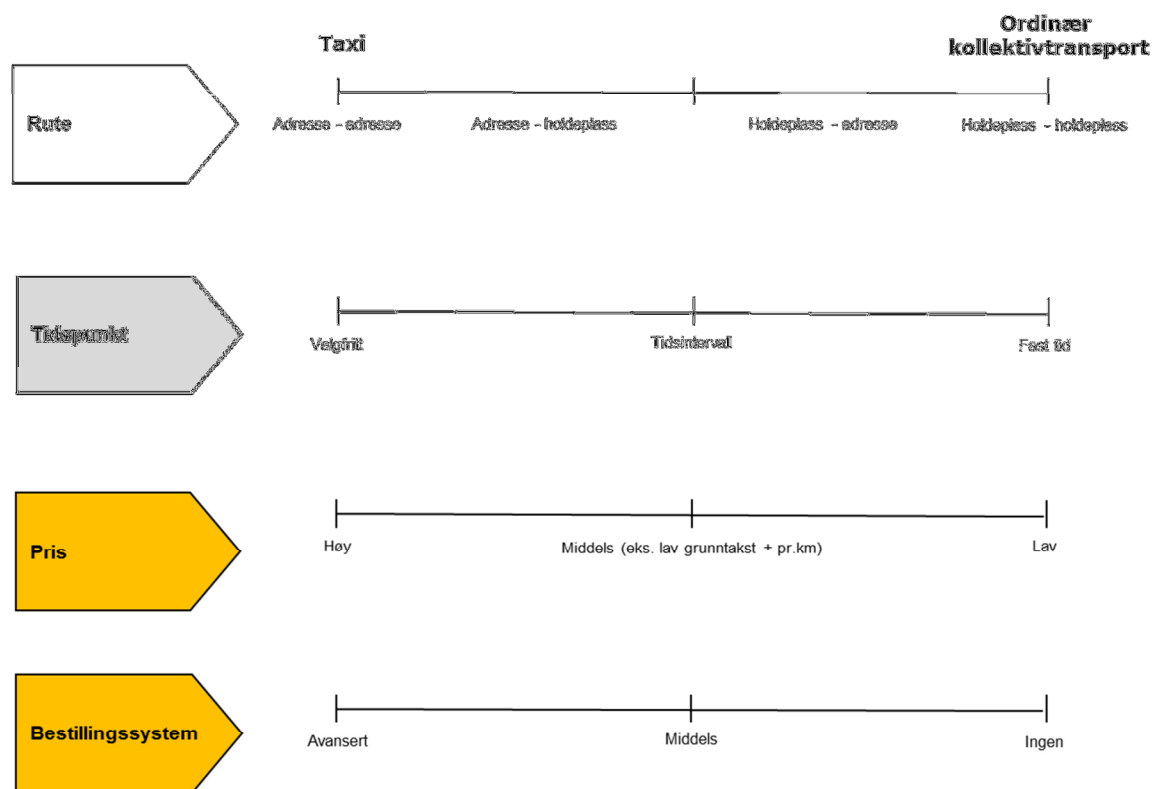
Figur 5: Hovedelementer i rammeverk for bestillingstransport



Innenfor dette rammeverket vil det eksistere en rekke aktuelle kombinasjoner og underalternativer. For å enklere kunne klassifisere og sammenligne ulike alternativer, har vi nedenfor skissert hvordan de ulike elementene kan graderes langs akser.

I det ene ytterpunktet av aksene har man taxi, som innebærer at man kan bestille fra adresse til adresse på valgfritt tidspunkt, avanserte bestillingssystemer og man reiser alene/med sitt eget reisefølge. Kostnad per reisende vil være høyere jo nærmere «taxi» man er på aksene. Det andre ytterpunktet er ordinær kollektivtransport som går til/fra definerte holdeplasser, til en fast rutetid (ingen bestilling), ordinær kollektivtakst og reiser som regel sammen med andre. Hva som ligger mellom ytterpunktene varierer etter hvilket element det er snakk om.

Figur 6: Rammeverk for bestillingstransport med akser



Rute

Direkte kjøring fra adresse til adresse oppfattes som komfortabelt, raskt og det øker tilgjengelighet. Hensikten med denne ordningen vil likevel oftest være å samordne transport, slik at man kjører færre turer, sammen med flere. Da vil turen ta lengre tid, og det kan være vanskelig å få til samkjøring - særlig i befolkningsspredte områder.

En fast rute kan være et raskere alternativ, da ruten som regel er lagt opp etter raskeste kjørevei. Det er også enklere for brukere å forstå og forholde seg til rutene ved en møteplass til møteplasstruktur. Det vil likevel være en ulempe for passasjerer å måtte vente på transporten ute på holdeplass. Mellomløsninger vil være å bli hentet på adresse, men levert på møteplass – eller omvendt.

Tidspunkt

Kjøring på valgfritt tidspunkt med tilbud hele døgnet, vil også være kostbart, men komfortabelt fra et kundeperspektiv. Lengre mot høyre på akse er kjøring innenfor tidsintervall. Dette innebærer at en kan bestille transport til et tidspunkt, men pga. samkjøring kan det hende at tidspunktet blir noe forskjøvet eller framskyndet. En annen variant lengre mot høyre er at man kan kun bestille transport visse dager, og mellom visse klokkeslett.

Motstykket er at det kun kjøres transport til fastsatte tider. Det gjør det mindre fleksibelt å ta kollektivtransport, men som nevnt er det enkelt for brukeren å forholde seg til faste ruter. Det muliggjør også korrespondanse med annen kollektivtransport.

Pris

Jo flere som kjører sammen, jo lavere blir prisen per reisende. Det vil si at et bestillingstransportkonsept som ligger nær taxi vil ha høye kostnader per reisende. Et viktig spørsmål vil bli hvor mye kommunen vil subsidiere reisene og hvor mye brukeren selv skal belastes. Det kommer igjen an på hvilke mål og rammer kommunen har, samt hvilke målgrupper man vil nå.

Bestillingssystem

Bestillingssystemer kan være avanserte eller fraværende. Med avanserte bestillingssystemer menes at man både kan bestille både via telefon, internett og gjerne også med mobilapplikasjon. Dette kan kreve større investeringer, men det kan også gjøre det enklere å samordne ressurser. Med bestilling via andre måter enn telefon, vil man også kunne ha bestilling hele døgnet.

Det vil likevel være viktig å henvende seg til riktig målgruppe. Det som kan virke forenkende for noen, kan ha motsatt effekt på andre. Der ungdom gjerne helst vil bruke mobilapplikasjon for å bestille, kan dette være et hinder for eldre. Et middelalternativ vil på denne akse er minimumsalternativet telefonbestilling.

I figuren under er hvert av de beskrevne elementene beskrevet med en akse. I det følgende vil vi benytte dette rammeverket til å drøfte alternative konsepter for satsningen i Buskerud.

5.2 Alternative konsepter

Innenfor aksene finnes det flere mulige konsepter for bestillingstransport. Ytterpunktene i denne metodikken vil altså være konsepter som ligger nær henholdsvis et taxitilbud og et ordinært rutesatt kollektivtilbud.

I det videre har vi sett på to alternative konsepter som "optimaliserer" fra henholdsvis et økonomisk perspektiv (mest mulig kollektivtransport for pengene sett fra et tilbyder-/tilskuddsgiverperspektiv) og fra et bruker-/kundeferspektiv.

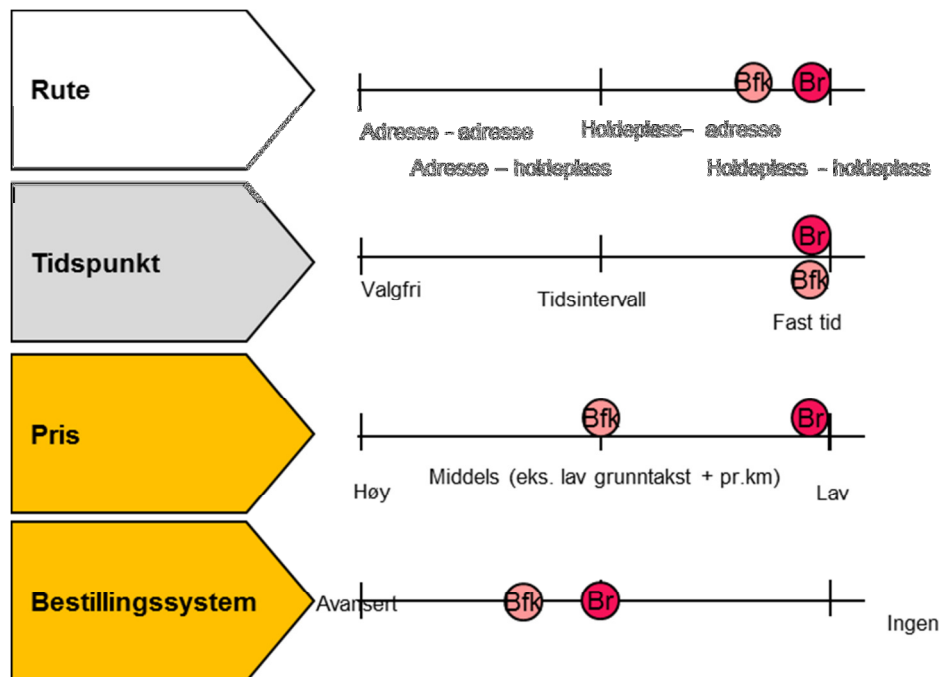
5.2.1 ØKONOMISK PERSPEKTIV

Buskerud fylkeskommune (og Brakar) har et mål om høyere kollektivandel, men ønsker også mest mulig kollektivtrafikk for pengene. Man kan derfor anta at et bestillingstransporttilbud fra dette perspektivet vil ligge tett opp til et ordinært rutetilbud. Dette må imidlertid veies opp mot et kundetilpasset tilbud som legger grunnlag for høy kundetilfredshet og oppslutning om tilbudet. For å gi innbyggerne et best mulig tilbud kan for eksempel holdeplasstrukturen tilpasses noe, til å etablere stopp ved innfartsparkeringsplasser, ved skoler eller nær nye/etablerte boligområder. Tilskuddsgiver kan også anta at om tilbudet blir mer brukertilpasset, så kan brukeren være villig til å betale en høyere billettpris/egenandel. Å utvikle bestillingssystemene kan sees på som en langsiktig investering som gjør det enklere både for brukeren å bestille, men også ressursbesparende for Brakar å koordinere og sette inn transport der det er nødvendig.

I figuren har vi oppsummert hvordan vi mener et slikt konsept vil se ut fra et økonomisk perspektiv⁵:

⁵ Oppsummering av workshop med prosjektgruppe i Brakar

Figur 7: Bestillingstransportkonsept fra nytte-/kostperspektiv



Dyp rosa/ Br= Brakar

Lys rosa/ Bfk= Buskerud fylkeskommune

5.2.2 BRUKER-/KUNDEPERSPEKTIV

Forenklet sett kan vi si at vi har tre aktuelle hovedgrupper av kunder for bestillingstransport; eldre, ungdom og pendlerne uten egen bil. Dette er de som har minst mobilitet og/eller ikke kan/vil bruke egen bil.

Det er en ganske diversifisert kundegruppe med svært forskjellige behov. Hvor ungdommen og pendleren kan foretrekke å ha et tilbud tilnærmet vanlig rutetilbud, vil den eldre ofte ha et ønske/behov for et mer tilpasset tilbud.

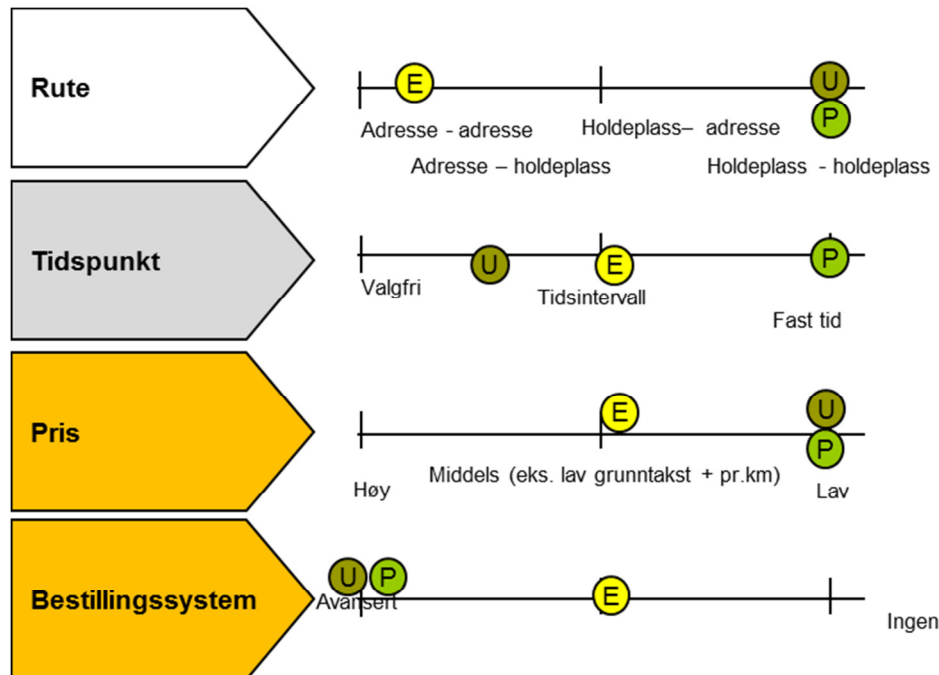
En kan forvente at ungdommen og pendleren vil foretrekke å bli hentet på og kjørt til holdeplass, fremfor å bli kjørt fra dør til dør. De er avhengige av en lav pris, og kan reise sammen med andre. For denne gruppen kan bestillingssystemene kan godt være avanserte, og for eksempel inkludere en mobilapplikasjon og funksjoner som gjør at man kan sette opp faste avtaler, og enkelt å bestille/ avbestille turer. Når det gjelder tidspunkt kan det være noen forskjeller mellom gruppene; hvor det kan tenkes at ungdommen helst vil ha transport på valgfritt tidspunkt (for eksempel når fritidsaktiviteter er slutt), er pendlerne avhengige av forutsigbarhet.

Derimot kan de eldre ønske/ha behov for å bli hentet og levert på døren. Det kan tenkes at det vil være nok å ha tilbud for eldre i bestemte tidsintervaller på dagen. Videre kan det tenkes at de er noe mer villig til å ta en større del av kostnaden for tilbudet selv, særlig hvis det er mer individuelt tilpasset. Vi forventer at denne gruppen foretrekker at bestillingssystemene er enkle, og gjerne per telefon.

Figuren under viser hvordan vi mener et slikt konsept vil se ut fra et bruker-/kundeferspektiv⁶:

⁶ Oppsummering av workshop med prosjektgruppe i Brakar

Figur 8: Bestillingstransportkonsept fra nytte-/kostperspektiv



Gul/ E= eldre

Dyp grønn/ U= ungdom

Lys grønn/ P= pendlere

5.2.3 KORT OM AVVEININGER MELLOM ULIKE PERSPEKTIV

Det er i utgangspunktet få aktører som har lyktes med å gjennomføre bestillingstransport som både er vellykket sett fra et kundeperspektiv og i et økonomisk perspektiv.

Flexx i Østfold m.fl. har lyktes godt hvis man bare ser på kundeperspektivet. Dersom man legger til grunn at et tilbud med denne fleksibilitet og servicenivå skal helt/delvis erstatte et begrenset rutesatt kollektivtilbud, er det imidlertid vanskelig å se at det kan møte forutsetningen om at det skal kunne finansieres innenfor eksisterende tilskuddsnivå.

Ser vi på kundeperspektivet (samlet sett for ulike kundegrupper) opp mot økonomiperspektivet i rammeverket, er det likevel grunn til å reflektere over at de fleste avmerkingene ligger til høyre på aksene. Et mulig konsept som ivaretar og balanserer begge behov kan være som følger:

- Rute: Holdeplass til holdeplass, med noen individuelle tilpasninger, særlig for eldre
- Når: Faste tidspunkter, med mulighet for valgfritt tidspunkt innenfor visse tidsintervall
- Service:
 - o Lav pris, men der bruker belastes mer av kostnaden ved høy grad av individuell tilpasning
 - o Et avansert bestillingssystem som er tilpasset forskjellige brukere; internett, app og telefon
 - o Høy grad av samkjøring

6 Buskerudbyen - mulige løsninger og økonomi

Bestillingstransportkonsept i Buskerudbyen er i denne utredningen tematisk avgrenset til å gi innbyggerne i et område et transporttilbud som kan erstatte dagens tilbud der det ikke lenger er hensiktsmessig å opprettholde et rutesatt busstilbud pga. lavt passasjergrunnlag. Videre skal bestillingstransporttilbudet utvikles innenfor dagens kostnadsramme, jfr. kap 2.3. Nedenfor har vi sett på noen alternative modeller for Buskerudbyen og forsøkt å belyse hvordan disse vil ha forskjellig kostnadsstruktur⁷.

6.1 Aktuelle modeller

Avhengig av hvilket bestillingstransportkonsept som blir tilbudt, vil tilbudet oppfattes mer eller mindre attraktivt. Dette vil igjen påvirke etterspørsel, dermed antall avganger, passasjerer og kilometer kjørt. Vi har valgt å belyse tre modeller, med tilhørende antagelser om attraktivitet:

1. Rutene kjøres som taxi
 - Passasjerer blir hentet og levert på adresse, til det tidspunktet de ønsker
2. Rutene blir «adresse-holdeplass»
 - Et mellomalternativ hvor turer kun kan bestilles i tidsintervall og det legges opp til høy grad av samkjøring
3. Rutene blir som før
 - Linjene er satt opp som før, men forskjellen er at de nå kun går hvis de bestilles

Nullalternativet (modell O) setter vi til 500 avganger som kjører 5000 kilometer.

Figur 9: Oversikt over utfall ved ulike modeller

			Passasjerer	Avganger	Kilometer
Modell 1	gir	utfall	Doblet	Doblet: 1 000	Doblet: 10 000
Modell 2	gir	utfall	Som i dag	Halvert: 250	Som i dag: 5 000
Modell 3	gir	utfall	Som i dag	Halvert: 250	Halvert: 2 500

6.2 Overordnede kostnadsanslag

Kostnadene ved å tilby bestillingstransport vil være avhengig av utforming av tilbudet, bruken av tilbudet, den direkte produksjonskostnaden (som vil avhenge av kontraktsform med transportører), og øvrige kostnader knyttet til markedsføring og administrasjon av tilbudet.

Figur 10: Beregning av kostnad for bestillingstransportkonsepter



⁷ Dette er basert på kontrakter og kostnadsnivåer fra Flexx i Østfold. Det er ikke gjort noen nærmere vurdering av om dette er et realistisk nivå i Buskerudbyen eller i hvilken grad kontrakter med transportører kan endres (reforhandles/fornyes).

Vi vil først se nærmere på hva ulike kontraktstyper vil bety for kostnadsbildet, for så i andre omgang å se dem opp mot de tre modellene.

6.2.1 KONTRAKTSALTERNATIVER OG DIREKTE PRODUKSJONSKOSTNADER

Et bestillingstransportkonsept vil være basert på kjøp av transporttjenester (minibuss/taxi) fra aktuelle leverandører og vil variere avhengig av hvor i landet dette er, konkurransesituasjon, mv. Ulike avtale-/kontraktformer vil også ha ulik pris/-kostnadsstruktur.

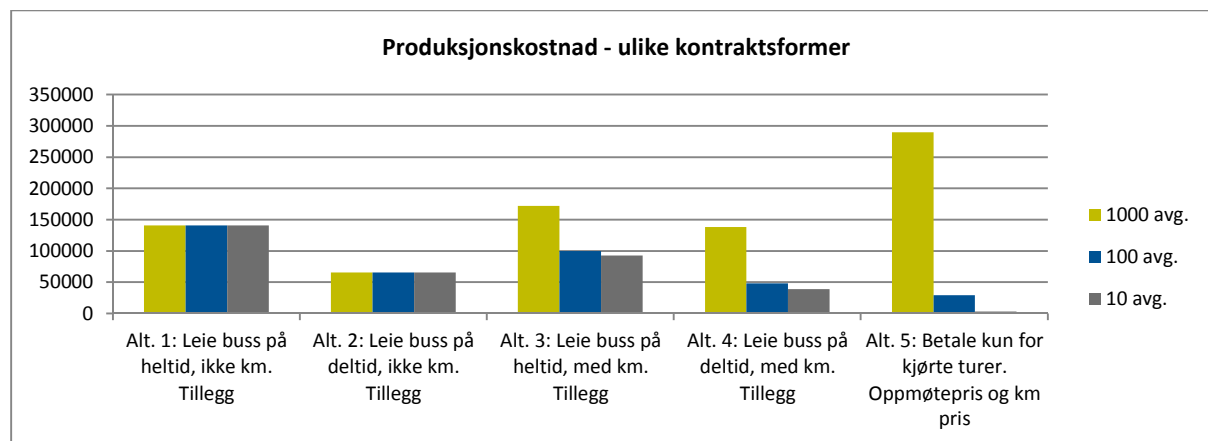
Østfoldtrafikk har med FLEXX- trafikk kommet langt med utviklingen av bestillingstransporttilbud, i tillegg til at de tilbyr mange forskjellige typer turer (se kapittel om bestillingstransport i andre fylker). Vi har derfor valgt å bruke erfaringstall herfra for å illustrere hvordan kostnadene ved bestillingstransport kan bli. Eksempler på avtaler som brukes i FLEXX trafikk er:

Figur 11: FLEXX trafikk – satser for ulike avtaleformer

	Fastpris per time	Km tillegg
Alt. 1: Leie buss på heltid, ikke kilometer tillegg	460	-
Alt. 2: Leie buss på deltid, ikke kilometer tillegg	550	-
Alt. 3: Leie buss på heltid, med kilometer tillegg	300	8
Alt. 4: Leie buss på deltid, med kilometer tillegg	320	10
	Oppmøtepris pr transportoppdrag	Km tillegg
Alt. 5: Betale kun for kjørte turer. Oppmøtepris og km pris	100	19

Kontraktene avhenger av antall kilometer kjørt, antall turer kjørt, og antall timer kjøring skal være tilgjengelig. For å illustrere ulike utfall ved forskjellige alternativer, har vi derfor valgt ut kostnaden ved å ha hhv. 10, 100 og 1000 bestillingsavganger. Videre antar vi hver avgang kjører 10 kilometer. Sammen med kostnadstallene fra FLEXX gir det oss en kostnadsstruktur som illustrert i diagrammet nedenfor.

Figur 12: Produksjonskostnad – sammenligningen av alternative kontraktformer (Østfold)



Note: Heltid er basert på et driftsdøgn på 18 timer. Deltid er 7 timer fordi heltidsprisen slår inn ved leie mer enn 8 timer.

Ved få bestillingsavganger vil det mest hensiktsmessige være å ha en kontrakt hvor man betaler for faktisk bruk. Det beste vil være å kun betale en oppmøte- og kilometerpris for kjørte turer. Er det snakk om mange avganger vil det mest kostnadseffektive være en fastpris.

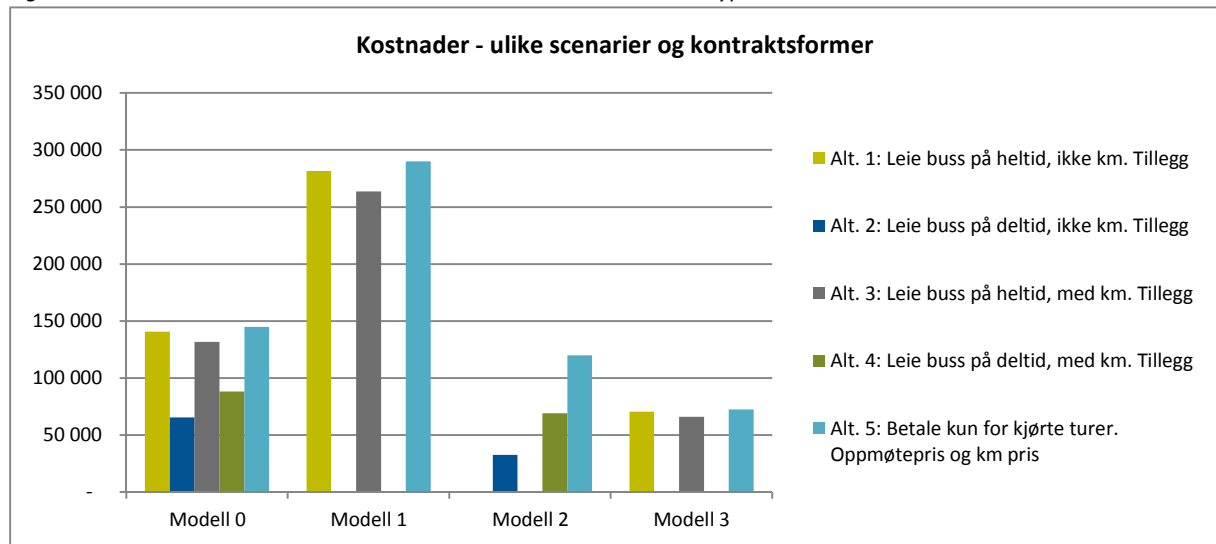
Å leie buss på deltid fremstår som mest kostnadseffektivt, men det må vurderes opp mot kapasitet og om det vil være mulig å tilby turer hele driftsdøgnet som i dag.

6.2.2 GROVE KOSTNADSANSLAG VED ULIKE UTFALL

Ser vi disse kontraktsformene og produksjonskostnadene opp mot de tenkte modellene (kap. 6.1) ser vi at i modell 1 (taxi) vil alle kontraktsalternativene – ikke overraskende – ha vesentlig høyere kostnader enn ved nullalternativet med trolig med en høy tilfredshet blant kundene som benytter tilbudet.

I modell 2 og 3 er alle alternativene, utenom alternativet hvor man betaler per passasjer, billigere enn nullalternativet⁸. Men modell 2 og 3 innebærer et altså en lavere bruk (grunnet lavere opplevd attraktivitet) av kollektivtilbudet – som ikke er i tråd med øvrige overordnede målsetninger i Buskerudbyen.

Figur 13: Kostnader ved ulike modeller satt sammen med ulike kontraktstyper



6.3 Bestillingssystem og markedsføring

Et robust og godt bestillingssystem vil være en forutsetning for et velfungerende bestillingstransportkonsept, og kan være med på å redusere ressursbruk og samtidig øke servicenivået. Det finnes mange forskjellige løsninger (fra mindre avanserte til veldig komplekse), og det finnes teknologi som gjør at man i stor grad kan automatisere oppgaver som kjøreplanlegging, passasjerkommunikasjon og informasjonsinnhenting.

Kjøreplanlegging innebærer å registrere kunder, og planlegge deres reiser. Det kan også være å overvåke kjøringen, gjøre endringer og kommunisere endringer til sjåføren i sanntid. Opplysninger om bilen sin plassering er viktig for å kunne drifte et tilbud effektivt.

Teknologiske løsninger kan også øke servicenivået med hensyn til passasjerinformasjon. Man kan gi presise opplysninger og interaktiv kommunikasjon til publikum gjennom bestillingssentraler, hjemmesider, mobiltelefoner o.l. Det kan være opplysninger om turen, henting, forsinkelse m.m.

Ved hjelp av automatiserte løsninger kan man også få tilgang på informasjon som kan brukes til planlegging, forbedring og analyse av tilbudet. Programmer kan samle inn informasjon om for eksempel hvordan sjåfører overholder kjøreplanen sin, og over passasjerstatistikk. Slike data kan bidra til å redusere kostnader, forbedre service, og gi et forbedret og mer kundetilpasset tilbud.

Som endel av dette oppdraget er det ikke gjort noen nærmere vurdering av krav til et understøttende IT-

⁸ I modell 1 og 3, hvor det er en forutsetning at kjøring skal være tilgjengelig hele døgnet, er ikke alternativ 2 og 4 relevant. I modell 2 er forutsetningen at kjøring kun er tilgjengelig i visse intervaller på dagen, og følgelig vil ikke alternativ 1 og 3 være relevante.

system. Dette vil imidlertid bli en viktig del av en mer detaljert utredning som forberedelse for introduksjon av et bestillingstransportkonsept i Buskerudbyen. Dette vil særlig være viktig dersom man ser for seg å samordne et bestillingstransportopplegg med annen spesialsjuss i regionen.

Basert på erfaringene fra andre områder vil det også være nødvendig å lage en gjennomarbeidet og forankret markedsplan for introduksjon av et bestillingstransporttilbud, både for å sikre god informasjon til reisende som eventuelt mister sitt faste tilbud og få frem fordelene ved et godt og fleksibelt bestillingstransporttilbud - og dermed legge til rette for høy kundetilfredshet og fortsatt oppslutning om kollektivtilbudet.

7 Oppsummering og videre arbeid

Gitt det overordnede målet om økt kollektivandel i Buskerudbyen, bør et bestillingstransporttilbud oppleves av de berørte kundene som like godt eller bedre enn dagens tilbud. Samtidig er det en klar målsetning at tilbudet skal produseres effektivt og gi mest mulig kollektivtransport for pengene.

Vi har i denne rapporten vist til løsninger i andre deler av Norge og Skandinavia, uten at det grunnlag for å konkludere med at noen har lykket med å balansere disse to perspektivene. Urbanet analyse og Nivi analyse har på den annen side vist at det kan være gevinster å hente på å samordne bestillingstransport med annen type spesialtransport (som i dag er lukkede tilbud).

Dette bør ses nærmere på i Buskerudbyen, men har ikke vært vurdert innenfor rammen av denne utredningen.

Med utgangspunktet i at bestillingstransport i Buskerudbyen skal gi innbyggerne i et område et transporttilbud som kan erstatte dagens tilbud der det ikke lenger er hensiktsmessig å opprettholde et rutesatt busstilbud pga. lavt passasjergrunnlag er det gjort vurderinger i av ulike modeller og grove kostnadsoverslag i denne rapporten.

Det synes ikke aktuelt å gi et taxi-lignende tilbud som vil ha høye kostnader og være lite effektivt i forhold til samkjøring, uten å samordne dette med andre former for spesialtransport. Det andre ytterpunktet vil være å opprettholde dagens linjestruktur, men basere dette på at avganger kun kjøres når det er bestilt av en eller flere reisende, noe som trolig vil oppfattes som et vesentlig dårligere tilbud av kundene.

Med et klart forbehold om at det må gjennomføres detaljerte vurderinger og analyser fremstår modell 2 - mellomalternativet - som mest attraktivt. Dette vil kunne være kostnadsbesparende fordi vi antar at halvparten av avgangene ikke blir kjørt⁹. Kundene som benytter bestillingstransporttilbudet vil kunne få et bedre tilbud, der de om trenger det kan bli kjørt hjem.

I dette alternativet legger man opp til en adresse-holdeplassordning, som også vil være gunstig ved mer tilrettelagt transport for andre brukere (spesialtransport) og har potensiale for samordning på et senere tidspunkt. Denne modellen vil trolig kreve et godt bestillingssystem, som vil kunne medføre en høy initiell investeringskostnad, men som uansett må være på plass dersom spesialtransport skal integreres i en felles løsning i fremtiden.

Før et bestillingstransportkonsept i Buskerudbyen kan iverksettes er det uansett behov for å gjøre grundigere markeds- og kostnadsvurderinger, og avklare om et bestillingstransportkonsept skal ses i sammenheng med øvrige behov for spesialtransport i regionen. Behov og krav til bestillingssystem og IT-løsninger vil være en funksjon av dette – som igjen vil være avgjørende for å kunne tilby et brukervennlig og kostnadseffektivt tilbud.

⁹ Det er det ikke hensyntatt at Brakar i dag har eksisterende kontrakter med transportører som evt. må reforhandles.

Vedlegg

Vedlegg 1: Oppsummering bestillingstransport i andre fylker

Trafikkselskap	Hvor	Når	Pris	Bestillingssystem/ IT
Østfold kollektivtrafikk Flexx	Variierende fra område til område: <ul style="list-style-type: none"> Fra møteplass til møteplass Fra adresse til adresse Fast rute 	Variierende: <ul style="list-style-type: none"> Ønsket tidspunkt på bestemte tider av dagen Avgang hver hele/halve time Fast tid 	Som vanlig bussbillett (50,- på Flexx natt)	Internett og telefon (03177) Bestillingstid 2 timer før (utenom Flexx By som er 1 time) Man må være klar 5 min. før, og man er garantert henting 15 min. etter bestilt tid
AtB Busstaxi	Variierende på ulike tidspunkt: <ul style="list-style-type: none"> Innenfor en sone Fra sone til sone Fra adresse til nærmeste korresponderende kollektivtrafikk 	Variierende: <ul style="list-style-type: none"> Innenfor definerte tidsrammer for rundturer Ønsket tidspunkt utenom rundturene 	Voksen 40,- Barn/Honnør 20,-	Kun telefon (02820) Bestillingstid variierende: senest 1 time før/ innen 21.00 dagen før/ innen 12.00 samme dag Varslingssystem der BussTaxi sender SMS om hentetidspunkt, når passasjeren oppgir ankomsttidspunkt
Hedmark Trafikk KID- Tolga – «HALV på HEL»	Til/fra Tolga Skystasjon, til/fra nærmeste holdeplass hvor som helst i Tolga	Halv på hel	Voksen/Honnør 40,- Barn 20,-	Kun telefon (02177) Bestillingstid 2 timer før Kjørekontor som sørger for å organisere turene på ressurseffektiv måte
Opplands-trafikk Fleksiskyss	Fra adresse til knutepunkt hvor man kan bytte over til buss til Lillehammer	Kjøres til faste tider, med egne rutetabeller for hvert område. Oppgitte hentetider er ca. tider og avhenger av hvor mange som har bestilt.	Fra adresse til kommunesenter 0-10 km (over 10 km): Voksen 40,- (60,-) Barn/Honnør 20,- (30,-) Tilbringer til buss 0-10 km (Over 10 km): Alle 20,- (30,-) Ungdomskort, barnekort og periodekort kan	Kun telefon (07 177) Bestillingstid 2 timer før Eget kundesenter tar i mot bestilling og samordner transportene. Trapeze Pass benyttes som samordningsverktøy.

			benyttes med gyldig kvittering	
Danmark	Fra adresse til adresse	Ønsket tidspunkt, alle dager mellom 6.00-23.00.	Grunntakst (innenfor 5- 10 km): 24,-	Internett (10 % rabatt) og telefon (70 26 27 27)
Movia Flextur	Faste turer til/fra steder man vet mange reiser (Flextrafikk)	Hentetidspunkt kan forskyves opptil 15 min. før/ 5min etter ønsket hentetidspunkt pga. samkjøringshensyn	Deretter 6,- pr km Rabatt for medreisende: 50 % Barn under 12 år: 50 %	Bestillingstid 2 timer før Mulighet for å bestille fast henteavtale
Sverige	Fra adresse til ønsket holdeplass i tettsted	Innenfor tidsintervall på visse dager	Følger samme utvikling som Västtrafik sine øvrige billetter (I dag 34 kroner). Periodekort gjelder ikke	Kun telefon (0771-91 90 90) Bestillingstid 1 time før intervallet begynner Man får opplyst nøyaktig hentetidspunkt
Väst-trafik				
Närtrafik				

Vedlegg 2: Bestillingstransport i Buskerud i dag

Kommune	Strekning	Tidspunkt/ tidsrom	Hvor lengde i forveien bestilles	Takst/billett ordning	Bakgrunnen for å etablere bestillingsruten	Avganger
Drammen	Skoger (linje 16)	Lørdager Fra Bragernes kl 1330, 1430. Fra Melhen kl 1005, 1205	2 timer	Ordinær	Lagt ned ord. rutekjøring, få passasjerer	2 turer pr dag
Lier	Reistad (Linje 73)	Lørdag fra Drammen kl 2119 Fra Bråtasvingen kl 2232. Søndag fra Drammen kl 1118, 1319, 1519, 1719, 1919. Fra Bråtasvingen kl 1232, 1432, 1632, 1832,	2 timer	Ordinær	Lagt ned avganger, få passasjerer	1 tur lør 5 turer søn

2032						
	Østside veien (Linje 62)	Alle hverdager Fra Lierbyen kl 1230. Fra Engerkr kl 1102, 1302	2 timer	Ordinær	Linje 169 kjørte før fra Sylling og nå fra Drammen, få passasjerer	1 avg fra Lierb og 2 fra Engerkr
Lier	Østside Veien (Linje 62)	Alle hverdager i skoleferie	2 timer	Ordinær	Linje 169 kjørte før fra Sylling og nå fra Drammen, gi tilbud til pendlere 169 Kun sommerkjøring	1 avg en vei
Ringerike	Linje 241: Sokna-Hønefoss	DX 67 Fra Sokna kl 1730. Fra Hønefoss kl 2110	Før kl 12.00 samme dag	Ordinær	Nettbuss R-rikes avgang i Hallingbussen kl 18.40 fra Sentrums-stoppen ble innstilt.	1 tur pr dag i hver retning
Ål	Linje 339: Holto – Ål	Mandag og fredag. Kl 1030	Tidlig morgen samme dag	Ordinær	Reduksjon fra daglig tilbud til bestillingstilbud	1 tur pr dag
Ål	Linje 340: Lappegard-	Tirsdag og torsdag. Kl 0920	Tidlig morgen samme dag	Ordinær	Reduksjon fra daglig tilbud til bestillingstilbud	1 tur pr dag
Ål	Linje 343: Arnebergkr. Øvre-Ål	Tirsdag og torsdag. Kl 0955				
Ål, kun sommer	Linje 338: Liatoppen-Ål	Onsdag Kl 1030	Tidlig morgen samme dag	Ordinær	Tilbud på sommeren da skolebussen ikke går	1 tur pr dag
Rute (24.06.- 18.08.)						
Ål, kun sommer	Linje 338: Fra Ål-Liatoppen	Onsdag Kl 1350	Tidlig morgen samme dag	Ordinær	Tilbud på sommeren da skolebussen ikke går	1 tur pr dag
Rute (24.06.- 18.08.)						

Gol	Svenkerud-Herad/Lia-gardane, Hagask.-Sentrumsv,, Helset.-Gol	Tirsdag og fredag. Fra Svenkerud kl 0945. Retur fra Gol kl 1200, 1400	Kvelden før avreise, senest kl 0730 samme dag.	50,- (honnør 25,-)	Prosjektmidler fra BFK	1 tur til/2 turer fra
Gol	Gol sk.-Hemsed.v./ Bergasida-Robru-Øygdane-Tuppesk.-Gol	Tirsdag og fredag. Fra Gol kl 0945. Retur fra Gol kl 1200, 1400	Kvelden før avreise, senest kl 0730 samme dag.	Kr 50,- (honnør 25,-)	Prosjektmidler fra BFK	1 tur til/2 turer fra
Ø. Eiker	Røkeberg/Horne	Hverdager Fra Hokksund kl 0830, 1130, 1230, 1630. Fra Horne/Røkeb. kl 0900, 1200, 1300, 1700	1 time	Ordinær, u-kort gjelder	Ruteomlegging	4 ganger pr dag
Ø.Eiker	Bingen-Skotselv	I skolens ferier, hverdager Fra Hokksund kl 0830, 1130, 1230, 1630. Fra Bingen kl 0900, 1200, 1300, 1700	1 time	Ordinær, u-kort gjelder	Ruteomlegging	4 ganger pr dag
Kongsberg	Grosvoldveien	Man., ons., og fredag, kl 1000	1 time	Ordinær	Ruteomlegging	1 avgang pr dag
Kongsberg	Jondalen	I skolens ferie Fra Jondalen kl 1030. Fra Knutepunktet kl 1330	Innen kl 0900 reisedag	Ordinær	Ruteomlegging	1 avgang pr dag
Kongsberg	Bevergrenda	I skolens ferie. Fra Bevergr. Kl 1000. Fra knutepunktet	1 time. Mandag og fredag	Ordinær	Rutekutt	1 avgang per dag

kl kl 1330						
Modum	Vikersund- Modum bad- Sysle—Vestre Snarum- Korsbøen-Sysle- Vikersund	Mandag og torsdag, kl 1000, 1300, 1600	1 time	50,-/25,- honnør	Prosjekt med midler fra BFK	3 avganger per dag
Modum	Åmot- Modumheimen- Haugfoss- Nordbråtan- Simostranda- Åmot	Mandag og torsdag, kl 1000, 1300, 1600	1 time	50,-/25,-	Prosjekt med midler fra BFK	3 avganger per dag