Brakar strategiplan 2022-2025

Et godt, grønt reisealternativ



Brakar

Innhold

1. Forord s. 04
2. Vårt formål og vår visjon s. 06
3. Vikens strategier for bærekraftig mobilitet s. 08
4. Våre hovedprinsipper for utvikling av tilbud s. 10
5. Målbilde 2025
   - 5.1 Forhold vi legger til grunn s. 12
   - 5.2 Brakars målbilde s. 20
   - 5.3 Konkrete mål s. 22
6. Våre hovedtiltaksområder mot 2023 s. 24
7. 12 prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet s. 26





1. Forord

Det skal være enkelt for alle å komme seg dit man skal. Reisen skal sette minst mulig fotavtrykk og det skal være trygt. Dette er viktig for både enkeltmennesker, samfunn og miljøet.

Det vil alltid være smart at flere reiser sammen. Ny teknologi, nye aktører og nye forretningsmodeller åpner flere muligheter for å få til dette. Samtidig skaper det nye forventninger og behov for hvordan vi vil forflytte oss.

Brakars mandat er å binde sammen reiser fra dør til dør - mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser.

I vårt distrikt er det store forskjeller mellom by og land, og tilbudet må tilpasses deretter. Dette er en stor og viktig oppgave som vi løser i tett samarbeid med fylkeskommunen, kommuner og andre transportaktører. Og ikke minst gjennom å lytte til de som skal reise, og deres behov.

Dette dokumentet er Brakars strategi for hvordan vi vil utvikle et godt, grønt reisealternativ i distriktet vårt.

Endringene skjer raskere enn før. Derfor har vi definert et målbilde med en kortere horisont som vi kan styre etter, i stedet for en mer langsiktig, tradisjonell strategi.

Vi har prioritert noen konkrete områder hvor vil vi sette inn tiltak de nærmeste to årene for å ta oss i retning av dette målbildet. Når denne toårs-etappen er ferdig, evaluerer vi og lager en ny plan som tar oss enda nærmere, før vi reviderer selve målbildet.

Slik sikrer vi at mål og tiltak er tilpasset de behov og rammebetingelser som til enhver tid gjelder. Til beste for de som reiser, for byene og bygdene i distriktet vårt og for klimaet.

2. Vårt formål og vår visjon



Brakar er Viken fylkeskommunes kompetanseorgan for kollektivtransport. I oppdraget fra våre eiere er vårt **formål** beskrevet som følger:

1. Brakar skal legge til rette for - og tilby - kollektiv persontransport og skoleskyss, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette.

2. Selskapet skal være en mobilitetsaktør som skal bidra til å binde sammen kundens reisekjede fra dør til dør, og til sømløse reiser mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser.

3. Brakar skal effektivisere og utvikle kollektivtrafikken i tidligere Buskerud. En viktig målsetting er å øke antall kollektivreisende.

4. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet står fritt til å organisere deler av sin virksomhet i egne resultatenheter/selskaper.

Brakar har en tydelig **visjon** som legges til grunn for arbeidet vi gjør.

Reiser til beste for mennesker, samfunn og miljø.

Denne visjonen sier noe om hva våre tjenester bidrar til – og hvorfor de er viktig. Vi skal legge til rette for at mennesker enkelt kan reise dit de vil og bidra til at lokalsamfunn fungerer – og vi skal gjøre det på en måte som belaster miljøet minst mulig.

Dette krever kompetanse både om løsninger som gjør at folk kan reise sammen, om effektiv drift av disse – og om distriktet vårt. I tillegg krever det utstrakt samarbeid og vilje til nytenking. Dette er et stort ansvar som vi i Brakar tar på største alvor.

3. Vikens strategier for bærekraftig mobilitet

Viken har utviklet "Samferdselsstrategi 2022-2033" og her er det definert tre hovedstrategier for bærekraftig mobilitet i fylket.

Disse er også førende for Brakars virksomhet.



1.

Vektlegge Viken-samfunnets langsiktige utviklingsmål innen oppfølging av drift, investering og arbeidsoppdrag.

- Samferdsel er et kraftfullt virkemiddel i samfunnsutviklingen. Det er derfor viktig at mobilitetsstrategiene legger både samfunnsmålet for samferdsel og de langsiktige utviklingsmålene for Viken-samfunnet til grunn.

- Mobilitetsstrategiene skal bidra til livskvalitet og gode lokalsamfunn, og til å nå klima- og miljømålene.

- Vi må utnytte potensialet innen omstilling, innovasjon, ny teknologi og samarbeid for å nå målet om bærekraftig mobilitet i tråd med planetens tålegrenser.

2.

Rett innsats på rett sted.

- Viken er et mangfoldig fylke med ulike mobilitetsutfordringer. Vi må derfor tilpasse innsatsen til de lokale forholdene. I byer og tettsteder kan mange basere sitt daglige reisebehov på gåing, sykling, kollektivtransport og delingsbaserte mobilitetsløsninger, mens i distriktet vil disse transportformene i større grad utgjøre et supplement til privatbil.

- Redusert transportbehov, teknologiutvikling og en overgang til fossilfrie drivstoff kan bidra til redusert klima- og miljøavtrykk. I byområdene kreves i tillegg en kombinasjon av bilbegrensende tiltak og tilrettelegging for en klimavennlig arbeidsdeling mellom ulike transportmidler og mobilitetsløsninger.

- Utfordringene knyttet til å kunne tilby sikre mobilitetsløsninger er ulik i og utenfor byområder. På samme måte vil muligheten for fysisk aktivitet og rekreasjon avhenge av omgivelser og tilgang til områder der det er effektivt, hyggelig og trygt å gå og sykle. Det er viktig at tiltak bygger opp om stedsutvikling og stedsidentitet.

3.

Mer mobilitet for pengene.

- Vi skal nå målene på en kostnadseffektiv måte, enten målet er knyttet til velferdsmessige forbedringer, samfunnsøkonomi eller miljømessige gevinster.

- Vi må som hovedregel basere mobiliteten på infrastrukturen som allerede finnes. Dette innebærer at vi må vurdere om vi kan oppnå bærekraftig mobilitet ved å utnytte infrastrukturen mer effektivt eller gjennom å skalere ned investeringsprosjekter.

- Vi skal ta i bruk smarte trafikkstyring og andre innovative løsninger for å utnytte eksisterende vei bedre, og vi skal kartlegge potensialet for budsjettmessige og samfunnsøkonomiske innsparinger. Videre skal vi prioritere drift, vedlikehold, istandsetting og utbedring av eksisterende infrastruktur, framfor å bygge nye anlegg. Ved eventuelle kapasitetsøkninger, skal vi prioritere kollektiv, sykkel og gange. Samtidig skal vi prioritere investeringer som er framtidsrettede og kostnadseffektive i et livsløpsperspektiv.

4. Våre hovedprinsipper for utvikling av tilbud

Brakar har noen hovedprinsipper som gjelder når vi skal effektivisere og utvikle tilbudet i vårt distrikt. Dette er føringer som gjelder både hvordan tilbudene skal oppleves av dere som reiser med oss, og hvilke forhold vi må ta hensyn til når tilbudene utarbeides.

- Brakar skal levere et grønt tilbud som setter minst mulig fotavtrykk, og bidra til å bevare biologisk mangfold og jordbruk-og skogbruksområder.

- Brakar skal utvikle et sømløst tjenestetilbud som er enkelt, forutsigbart og universelt tilgjengelig for våre kunder uavhengig av funksjonsnivå.

- Brakar skal levere et markedsorientert tilbud - med rett innsats på rett sted.

- Brakar skal benytte digitalisering for å levere et best mulig tilbud.

- Brakar skal være drivkraften i utvikling av mobilitetstilbudet i vårt område.

- Brakars tilbud skal være en sentral del av mobilitetstilbudet i bo-og arbeidsmarkedsregionen i storbyområdet rundt Oslo.

- Brakar skal støtte opp om en kollektivtrafikkorientert arealbruk - og transportsystem som gir mest mobilitet for pengene.



5. Målbilde for 2025

5.1 Forhold vi legger til grunn

Et målbilde defineres ut fra hvor vi står i dag og hvordan vi tror rammebetingelser, kundebehov, teknologi og samfunnstrender vil utvikle seg de nærmeste årene. Nedenfor har vi beskrevet hva vi legger til grunn for målbildet vårt for 2025.

Bærekraft som førende prinsipp

Transport er et sentralt tema i flere av FNs bærekraftsmål, både direkte og indirekte. Ifølge FN er også bærekraftig transport en av hovednøklene til å oppnå global bærekraft innen 2030.

Norge har satt mål om å være klimanøytralt i 2030, og det forutsetter null utslipp fra transport. Et viktig prinsipp er "nullvekstmålet" definert i Nasjonal transportplan. Det innebærer at veksten i persontransporten i storby-områdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Biltrafikken skal ikke øke utover dagens nivå.

Dette er viktige bidrag for å sikre at vi opererer innenfor jordens tåleevne samtidig som vi sikre det sosiale livsgrunnlaget for mennesker overalt nå og i framtiden.

Det viktigste bidraget blir å levere et tilbud som er konkurransedyktig til bil - der dette er mulig! I tillegg legger god kollektivtransport til rette for godt liv, sosial rettferdighet og en god by- og regionutvikling.

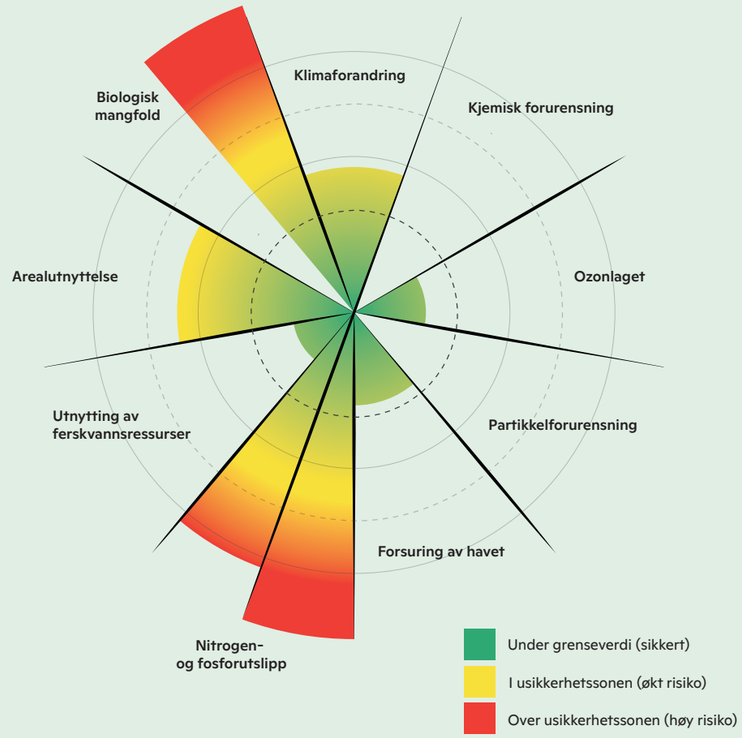


Det krever effektive løsninger for å få flere til å reise sammen, effektiv utnyttelse av infrastruktur og areal, samt at alle får tilgang til transport.

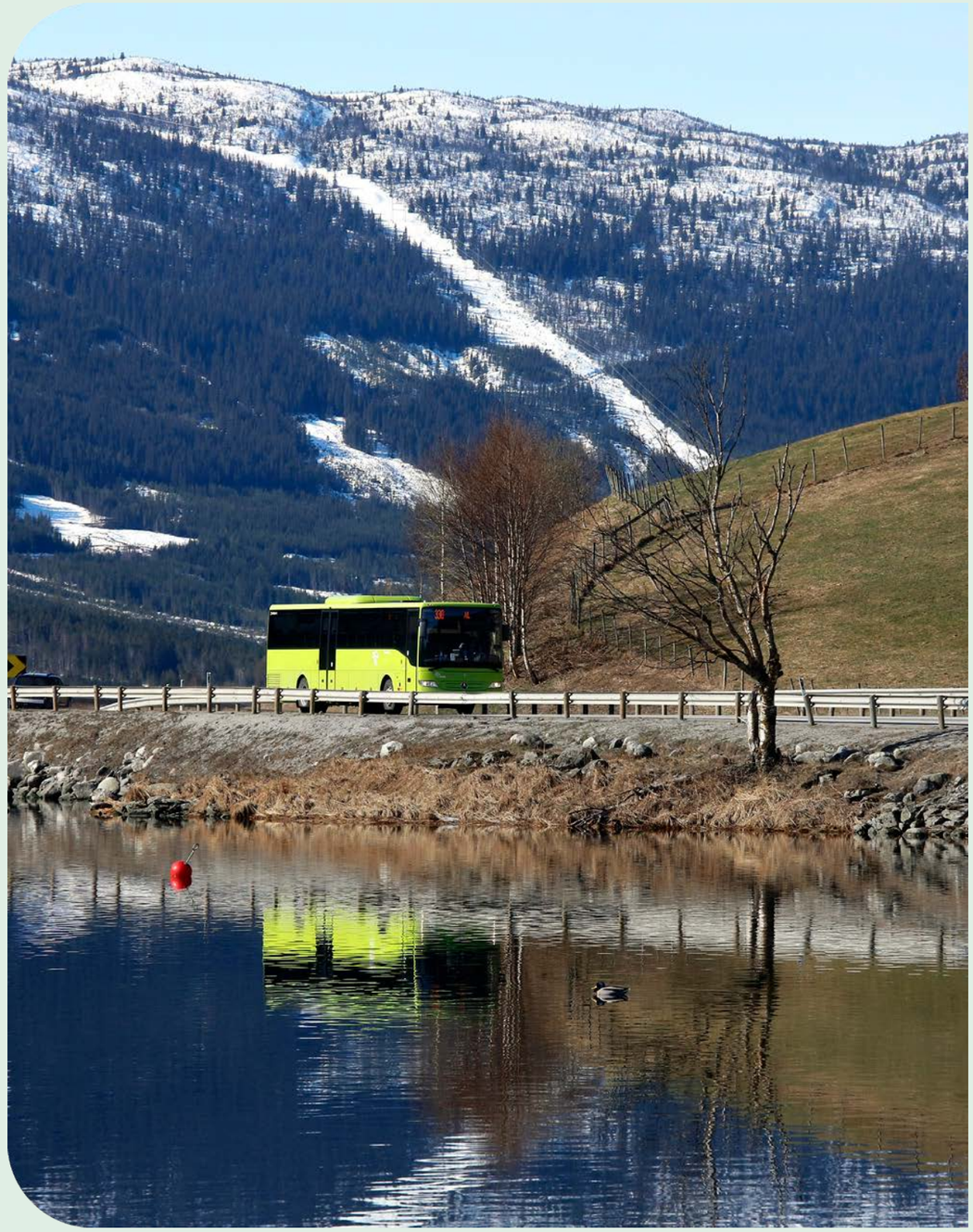
Overgangen til fornybar og bærekraftig energi er særdeles viktig for å nå bærekraftsmålene. Elektrifisering av transporten skjer raskt – med økende rekkevidde og stadig bedre lademuligheter.

Planetens tålegrense setter rammer for Brakars virksomhet

Naturens tålegrense setter grenser for hvordan vi Brakar kan utforme våre tjenester. Utviklingen av tjenestene våre må skje slik at vi bidrar til å nå FNs bærekraftsmål, og at bruken av naturressurser ikke overgår tålegrensene for planeten. Våre forslag til løsninger må sikre at vi ikke forsterker klimautslippene, reduserer biologisk mangfold, øker utnyttelse av dyrkbar mark eller bidrar til økte utslipp av nitrogen og fosfor.



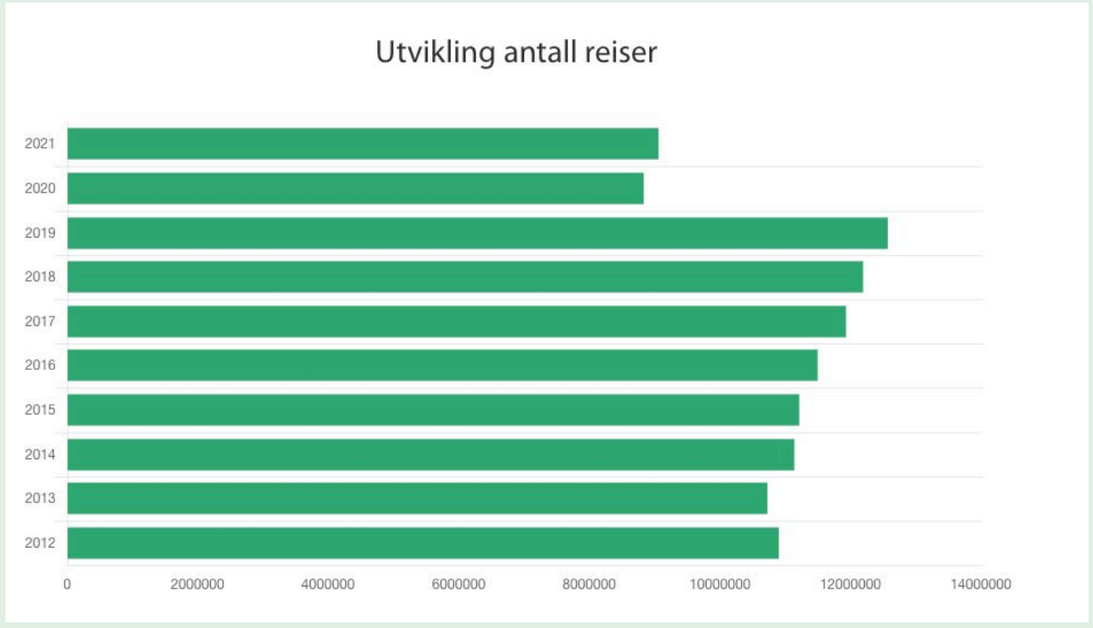
Kilde: Stockholm Resilience Centre



Nye reisemønstre

Frem til 2019 økte passasjertallene jevnt. I Drammen økte antall reisende med 25% fra 2015 til 2019. Under pandemien har antall reisende sunket markant. Befolkningen ble bedt om å holde seg hjemme og kun reise kollektivt når det var høyst nødvendig.

Det ble i stedet hjemmekontor og digital undervisning. Vi tror imidlertid passasjertallene gradvis vil øke igjen, men at det vil ta et par år før vi er tilbake til 2019-nivå. I denne perioden vil vi ha lavere inntekter.



Vi tror ikke det blir store, varige endringer på de korte pendle- og fritidsreisevanene våre. Det kan imidlertid bli flere som reiser av og til. En del vil kanskje veksle mellom å jobbe hjemmefra og å dra inn på arbeidsplassen. Det kan resultere i behov for nye og mer fleksible billettløsninger, enn dagens periodebilletter.

For elever og studenter vil det fortsatt være krav om god og trygg skoleskyss. Behovet for skoleskyss og spesialskyss vil være på samme nivå som tidligere.

Vi legger også til grunn at vårt tilbud er en sentral del av mobilitetstilbudet i bo-og arbeidsmarkedsregionen i storbyområdet rundt Oslo. Det vil være sentralt å sikre sømløse reiser mellom transportmidler, transportselskaper, fylkes- og kommunegrenser.



Oppsummering av forhold vi legger til grunn

- Lavere inntekter mot 2023 som følge av de endrede reisevanene under pandemien
- Ingen store, varige endringer i reisevaner etter pandemien, men flere av-og-til reisende
- Fortsatt viktig å sikre kapasitetssterk transport – spesielt i byområdene
- Fortsatt viktig å levere tilbud som er konkurransedyktig til bil - der det er mulig
- Økende etterspørsel og bruk av mikromobilitets- og dele-tilbud i byområdene
- Behov for et grunnleggende mobilitetstilbud i distriktene våre (supplement til buss)
- Fortsatt krav om god og trygg skoleskyss

Nye mobilitetsløsninger

I tiden fremover vil det være økende etterspørsel etter - og bruk av - mikromobilitets- og dele-tilbud – særlig i byområdene. Ny teknologi som muliggjør deling av data, nye betalingsløsninger og sanntidsinformasjon gjør at reisende være mer fleksible i planlegging og reise. I tillegg gjør ny teknologi det mulig å ta i bruk selvkjørende og samhandlende transportmidler.

Omstilling fra bilbruk til grønn mobilitet er en innovasjonsutfordring som krever samarbeid mellom et bredt spekter av både offentlige og private aktører. Brakar skal være en pådriver for endring og samarbeid innenfor mobilitet. Vi utvikler og setter i drift stadig nye mobilitetsløsninger. Det gjør vi gjennom etablering av en egen digital plattform, omfattende pilotering og testing, utvikling av mobilitetspunkter og egne satsinger innen bildeling/samkjøring og en utslippsfri, autonom byferje. Vi samhandler med andre aktuelle tilbydere av nye mobilitetsløsninger og sikrer at de ulike tilbudene henger sammen på en måte som gjør det enkelt å bevege seg for alle. I distriktene skal det være et grunnleggende mobilitetstilbud som kan fungere som supplement både til andre kollektivtransporttilbud og til egen bil.



5.2 Brakars målbilde

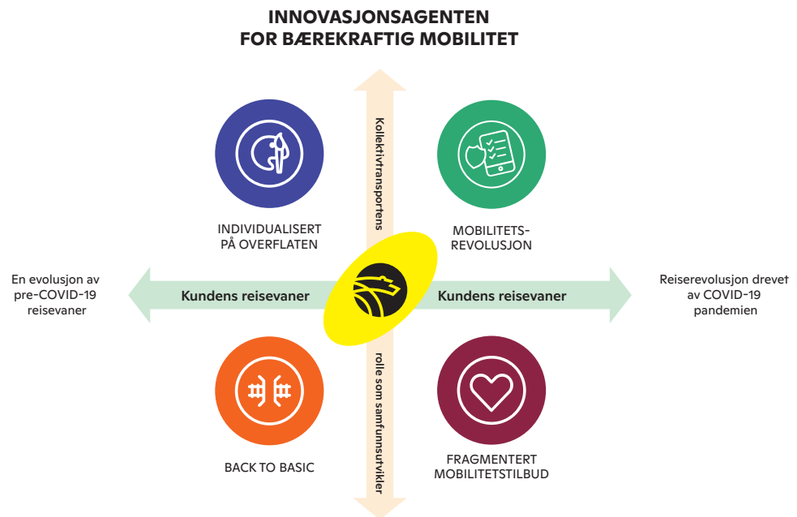
Et målbilde er en ambisjon.
Et realistisk ønske for hvor vi skal være.
Det handler om å flytte seg – og bli bedre.

I 2025 oppleves tilbudet fra Brakar som **kundetilpasset, grønt og sømløst.**

Brakar har etablert seg som en ekspert på mobilitet, og er en attraktiv partner for både eiere og andre transportleverandører. Det betyr kort og godt at vi er gode på å forflytte folk.

Det krever at vi:
- Forstår hvordan folk ønsker å forflytte seg
- Syr sammen gode, grønne reisetilbud til ulike kundegrupper og geografiske områder
- Tilbyr løsninger som gjør det enkelt å finne og bestille sømløse reiser

Dette er ambisjonen vi styrer mot. Det er dette vi utvikler strategier og tiltak for å realisere, og det er dette vi gjør vurderinger og aktivitet opp mot i den daglige driften.



DEN TRADISJONELLE TRANSPORTAKTØREN

Kilde: © 2021 Kollektivtrafikkforeningen

Med utgangspunkt i de forholdene vi legger til grunn vil Brakar både måtte optimalisere drift og bevege seg mot tilbyder av innovative mobilitetsløsninger.



5.3 Konkrete mål

Et målbilde er lite verdt hvis vi ikke har konkrete mål for de områdene vi må lykkes på for å nå ambisjonen vår. Ved utgangen av 2025 skal vi ha nådd følgende mål:



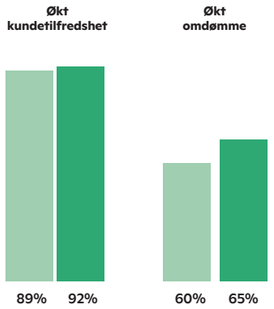


Passasjertall

- Vi har vunnet tilbake kunder etter pandemien slik at vi har like mange reiser som i 2019.

Kundetilfredshet

- Vi har økt kundetilfredsheten for Brakars reisende fra 89% til 92%.
- Vi har økt omdømmemålingen på kollektivtrafikktilbudet generelt fra 60% til 65%.



Fotavtrykk



- Vi har økt andel utslippsfri trafikk til 75 prosent av kjørte rutekilometer.
- Vi har redusert Co2-utslippene med 80 prosent fra 2020.
- Vi har utviklet metoder for økt gjenbruk av batterier og materialer brukt i transporttjenestene våre.

Effektiv drift

- Våre kostnader per rutekilometer holder seg på 2021-nivå.
- Våre kostnader til spesialskyss holder seg på 2019-nivå.
- Vår interne drift skal ikke gi behov for økte tilskudd.





6. Våre hovedtiltaksområder mot 2023

For å nå målene vi har satt oss for 2025 har vi prioritert noen strategisk viktige områder hvor vi må sette inn utviklingstiltak.

Siden endringer skjer raskere enn før må vi evaluere og tilpasse planen underveis. Derfor har vi nå definert hovedtiltaksområder frem mot utgangen av 2023. Slik sikrer vi at mål og hovedtiltak er tilpasset de behov og rammebetingelser som til enhver tid gjelder.

Til beste for deg som reiser, for byene og bygdene i distriktet vårt og for klimaet.

Digitalisering

- Utnytte stordata til bruk i markedsanalyse og produktutvikling
- Benytte digitalisering som verktøy for å optimalisere drift og interne utviklingsprosesser
- Etablere grunnlag for autonome drift
- Bidra til å etablere en digital plattform for å formidle reiser og mobilitetsløsninger

Kundeinnsikt

- Kartlegge kundenes behov og preferanser og ta i bruk stordata for å skape merverdi for kunde og optimalisere tilbudet
- Ta i bruk data fra offentlige kilder og sikre tilgang til data fra private tjenesteleverandører for å forstå hele kundereisen
- Satse på de riktige kundegruppene og utvikle tilpassede mobilitetstjenestene

Driftsoptimalisering

- Sikre riktig kapasitet på riktig sted - og til riktig tid – med kapasitet mener vi her materiell, partnere og vårt transporttilbud generelt

Kompetanseheving

- Sikre nødvendig kompetanseutvikling for våre medarbeidere
- Sikre riktig rekruttering – inkludert ny kompetanse og kapasitet

Samarbeid

- Finne riktige samarbeidspartnere for å tilby gode, grønne mobilitetstjenester
- Sikre tett samarbeid med andre tilliggende kollektivtransportaktører, Viken og kommuner i vårt område
- Vurdere samarbeid om tjenesteproduksjon for mikromobilitet, samkjøring og bildeling

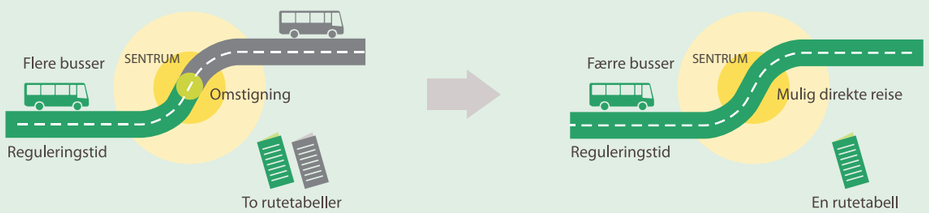
7. 12 prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet

Det er avgjørende å sikre infrastruktur som har kapasitet til å flytte et stort antall reisende så effektivt som overhodet mulig. Dette er spesielt viktig i byområdene.

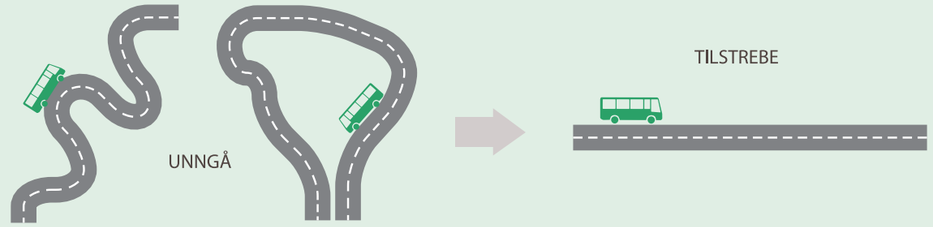
Kapasitetssterke transportmidler som bla. buss er den klart mest ressurseffektive måten forflytte mange mennesker på. Derfor må vi ha infrastruktur som ivaretar dette basistilbudet på en god måte. Gode ruteplaner som sikrer høy frekvens og god forutsigbarhet er avgjørende for å lykkes. Trygg og god skoleskyss og spesialskyss er en naturlig del av dette tilbudet.



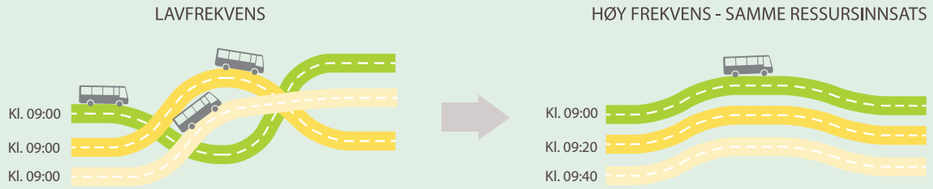
01 Gode knutepunkter. Det er viktig at omstigning kan skje så smidig som mulig, med kort gangavstand. Knutepunktene må sikres god tilgjengelighet til hovedveinettet.



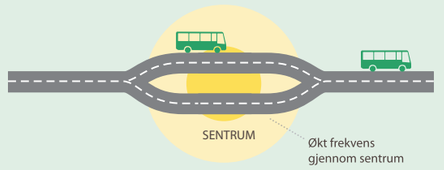
02 Pendellinjer gjennom knutepunkter. Gir direktereise for flere kunder, sikrere korrespondanser, færre linjer, en rutetabell i stedet for to, billigere og mer effektivt ruteopplegg med mindre reguleringstid.



03 Entydig trasé og rette linjer. Gir lavere driftskostnader og redusert reisetid, og frem for alt et mer intuitivt tilbud for kundene. Linjer som slynger seg rundt sentrum, og ringlinjer, bør generelt unngås.



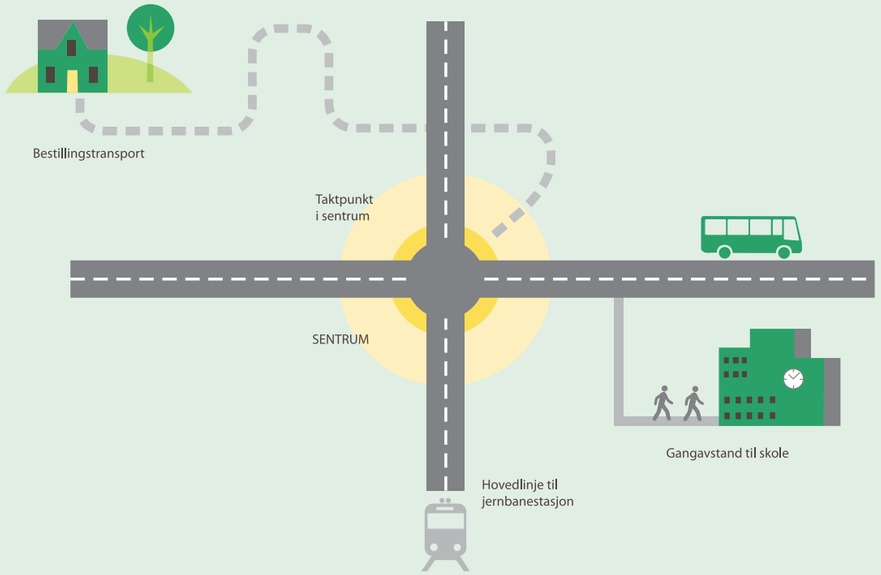
04 Samle ressursene i færre linjer med høyere frekvens. I stedet for å betjene et område med mange linjer i lav frekvens, vil Brakar samle linjene til en med høy frekvens. Noen vil få lengre gangavstander, men tilbudet blir attraktivt å benytte for flere.



05 Samspill mellom lokal og regional trafikk. Ekspressbussene skal tilby raske reiser på lange strekninger, og binde regionene sammen. Lokale linjer samordnes mot ekspressbusser for å oppnå best mulig tilbud på fellesstrekninger. Lokaltrafikken bør i utgangspunktet betjenes med lokalbuss, ikke gjennomgående ekspressbuss.



06 Koordinering i knutepunkter. Utvider reisemuligheten i nettverket, og er viktigst i distriktene der frekvensen på tilbudet er lavest. Bør støttes av systemer som informerer bussførerne som evt forsinkelser.



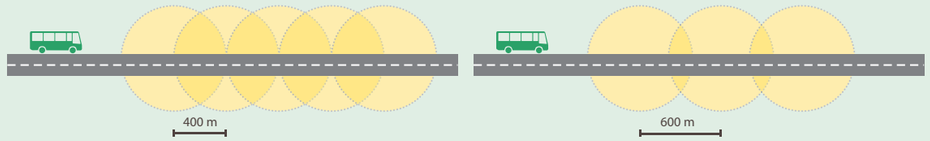
07 Løse utfordringer ved ugunstig bebyggelsesstruktur og lokaliseringer. I slike tilfeller foretas avveining av hvordan området kan betjenes med buss, eventuelt bestillingstransport.



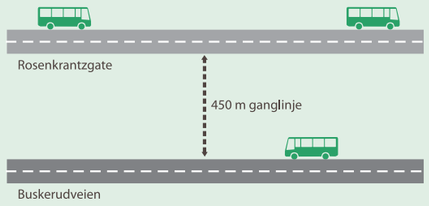
08 Gi enkel informasjon og forenkle rutetilbudet om nødvendig. Innføre faste minuttall og færrest mulig unntak fra hovedreglene. Innebærer enklere rutetabeller med færre fotnoter, og ruter som er lette å huske for kundene.



09 Dårlig fremkommelighet er kostbart for både kundene, samfunnet og Brakar. Busstilbudet går i dag i all hovedsak i blandet trafikk og er derfor sårbart for forsinkelser som følge av biltrafikk.



10 Færre holdeplasser med høyere standard. Hver holdeplass som betjenes innebærer et halvt minutt ekstra reisetid. Ideell stoppestedsavstand på ca 600 m i byområder, som gir gangavstander på inntil 5 minutter.



11 Ganglinjer og tilgjengelighet til holdeplassene. Tilrettelegging av effektive ganglinjer til viktige holdeplasser kan bidra til å redusere ulempen ved lengre gangavstand (i kombinasjon med tiltak 10).



12 Samspill med andre transportformer. Det er viktig å tenke tilrettelegging for gående, syklister og innfartsparkering.



Brakar